



Commission de l'Union  
africaine



## Document stratégique sur les Transports

Mise en place de systèmes de transports durables pour la  
réalisation de l'Agenda 2063

**Le développement des transports au service de l'économie et des sociétés  
africaines**

*Appui au développement du Programme du Secteur des Transports*

*Lot 1. Appui au Département des infrastructures et de l'énergie de la CUA dans l'harmonisation de la politique des transports et le développement des services du secteur des transports & Soutien au Plan d'action prioritaire du PIDA (PIDA PAP) pour le démarrage des activités des corridors SMART*

## Préface

J'ai grand plaisir à vous présenter ce document stratégique sur les transports, intitulé : *Mise en place de systèmes de transports durables pour la réalisation de l'Agenda 2063, le développement des transports au service de l'économie et des sociétés africaines*. Le présent document reflète notre vision commune sur la façon dont le secteur des transports peut et doit contribuer au relèvement des défis qui jalonnent la voie de la réalisation des aspirations de l'Agenda 2063.

L'Agenda 2063 est un cadre stratégique pour la transformation socio-économique de l'Afrique au cours des 50 prochaines années, qui s'appuie sur et cherche à accélérer la mise en œuvre de nombreuses initiatives continentales pour la prospérité économique et le développement durable. L'une de ces initiatives est le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA). L'élaboration de l'Agenda 2063 a nécessité de larges consultations avec les parties prenantes et s'appuie sur l'expérience et les bonnes pratiques nationales, régionales et continentales, y compris dans le secteur des transports.

En avril 2014, les ministres africains des transports ont adopté la Déclaration de Malabo sur le développement du secteur des transports en Afrique. Ils ont approuvé la décision de demander à la Commission de l'Union africaine (CUA) d'élaborer une stratégie des transports à long terme pour le continent afin de répondre aux défis du secteur des transports de l'Agenda 2063.

En réponse, la CUA a adopté une approche intégrée des modes de transport dans la préparation de ce document stratégique, qui définit un cadre commun pour la fourniture de transports durables aux niveaux continental, régional et national. Le Document développe des moyens de renforcer les partenariats avec le secteur privé et nos partenaires au développement, en particulier la Commission européenne. Travailler avec ces partenaires stimulera les moyens novateurs de combler le fossé financier afin de réaliser ces plans ambitieux et de réduire la dépendance de l'Afrique vis-à-vis de l'aide.

J'invite toutes les parties prenantes du secteur des transports à adopter les politiques et stratégies formulées dans le présent document afin que les transports contribuent efficacement à la réalisation de l'Agenda 2063.

Cheikh Bedda,  
Directeur du Département des Infrastructures et de l'Énergie,  
Commission de l'Union africaine

## Résumé analytique

A travers l'Afrique, les réseaux et services de transport ont été régulièrement étendus et améliorés au cours des deux dernières décennies. Mais il y a une tâche importante à accomplir pour assurer que les transports contribuent à la réalisation de la transformation socioéconomique de l'Afrique au cours des 50 prochaines années, tel qu'énoncé dans l'Agenda 2063. Cette tâche comprend également la réalisation des objectifs liés au secteur des transports des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

Le présent document énonce des politiques et des stratégies visant à garantir que les transports contribuent de manière durable à la réalisation des ambitions et des aspirations de l'Agenda 2063. Ces politiques et stratégies se fondent sur les recommandations de la Déclaration de Malabo des ministres africains du transport. Elles s'appuient sur les enseignements tirés par l'UA, les CER et les États membres dans la mise en œuvre d'une approche basée sur les corridors pour le transport à l'intérieur et entre les régions, ainsi qu'une approche sectorielle au niveau des pays. Ces approches englobent tous les modes de transport – route, rail, air, navigation maritime et fluviale, et mobilité urbaine – et tous les services destinés à la circulation des personnes et des biens.

Les principales réponses stratégiques du secteur des transports à la réalisation des aspirations de l'Afrique sont les suivantes :

### *Interconnexion des infrastructures de transport pour l'intégration et l'unité politique de l'Afrique*

Pour réaliser les aspirations de l'Agenda 2063 en matière d'intégration économique et d'unité politique, le continent sera interconnecté au moyen de corridors de transport stratégiques. Ainsi, l'objectif politique est de maintenir et d'améliorer les *autoroutes transafricaines* existantes et de construire les chaînons manquants pour relier les régions et les pays d'Afrique. L'interconnectivité dépend également de la construction et de l'entretien d'un Réseau africain intégré de trains à grande vitesse. Ces corridors routiers et ferroviaires relieront les pays côtiers et enclavés aux principaux ports du continent qui relient l'Europe par les autoroutes de la mer et donnent accès aux marchés mondiaux. La poursuite du développement des transports par les lacs et les voies navigables intérieures, constitue un maillon essentiel des infrastructures. L'interconnexion des voies aériennes au sein de l'Afrique et avec le reste du monde nécessite la création d'un *marché unique du transport aérien africain*, la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro et l'extension du service européen de navigation par recouvrement géostationnaire à l'Afrique.

### *Services de transport pour la prospérité de l'Afrique*

La prospérité économique est tributaire de la libre circulation des biens et des personnes à travers des corridors régionaux et des réseaux nationaux à travers l'Afrique et le reste du monde. La libre circulation se réalisera avec l'harmonisation des cadres réglementaires de transit et la création de corridors intelligents qui opèrent des systèmes intelligents pour le transport routier et ferroviaire. Les corridors qui intègrent des postes frontaliers à guichet unique et le transport routier déréglementé et libéralisé faciliteront les transports multimodaux des ports nationaux d'entrée à des destinations intérieures lointaines. Les réseaux nationaux de routes rurales correctement entretenues contribueront à la stimulation de la production agricole. En outre, les accords Open Skies (ouverture des espaces aériens) libéraliseront les voyages aériens et les échanges inter- et intrarégionaux par voie aérienne.

### *Transports créateurs d'emplois et facilitateurs d'accès à l'emploi et aux infrastructures sociales*

Le secteur des transports peut et doit créer davantage d'emplois pour les hommes, les femmes et les filles, ainsi que pour les jeunes chômeurs par le biais, par exemple, d'approches fondées sur la main-d'œuvre, principalement pour la construction et l'entretien des routes et la fourniture de services. Des programmes de construction et de modernisation des routes sont d'une impérieuse nécessité pour permettre aux populations des zones rurales isolées d'accéder à l'emploi et aux équipements sociaux.

Une mobilité urbaine sûre et abordable incluant un grand nombre de piétons et de cyclistes est vitale pour les opportunités d'emploi et le développement social des personnes vivant dans les villes africaines à croissance rapide.

*Assurer un mouvement sûr et sécurisé des personnes et des biens*

La réduction drastique du nombre de tués et de blessés sur les routes, dans le cadre de l'ODD 3, requiert un nombre suffisant d'agences de sécurité ayant la capacité et les ressources nécessaires pour faire respecter les règlements de sécurité, la délivrance des permis de conduire et les normes de sécurité des véhicules, y compris les limitations de la charge à l'essieu. La sécurité ferroviaire repose sur l'adoption et la mise en œuvre de normes de sécurité et d'interopérabilité entre les systèmes ferroviaires et les systèmes communs de gestion de la sécurité. La mise en œuvre rigoureuse des normes et pratiques de l'OACI en matière de gestion du trafic aérien et de navigabilité est le moyen le plus concret d'améliorer la sécurité aérienne en Afrique, tandis que la réduction des risques de collisions maritimes dépend du respect des normes de l'OMI et de l'OIT. La protection des passagers aériens contre le sabotage et des marins contre le piratage dépend du renforcement par les compagnies aériennes et les agences maritimes des contrôles de sûreté et des inspections des navires et des aéronefs, ainsi que de la participation à des projets de sûreté mondiaux visant à prévenir le sabotage et le piratage.

*Assurer la mobilité urbaine et l'accès dans les méga-villes, les capitales et les villes secondaires d'Afrique*

La mobilité urbaine sûre est essentielle pour l'accès à l'emploi et aux équipements sociaux, et dépend fondamentalement de l'intégration, de la planification, de l'utilisation des terres et de la demande de services de transport. L'accès aux équipements urbains nécessite des réseaux de passages pour piétons et cyclistes séparés du trafic motorisé. La congestion des routes urbaines peut être réduite en améliorant les systèmes de gestion du trafic, en appliquant les réglementations routières et en concevant de nouvelles infrastructures pour réduire les embouteillages. En outre, les transports publics et privés devront être mieux interconnectés pour fournir des services sûrs et abordables, et là où c'est rentable, des systèmes de transport rapide et de transit de masse viables seront mis en place avec la participation du secteur privé.

*Rendre l'environnement des transports résilient et réduire les émissions de gaz à effet de serre*

Les infrastructures de transport constituent un bien public précieux qui doit être protégé des aléas du changement climatique. À cette fin, des fonds devront être alloués pour protéger les routes et les chemins de fer contre les inondations et les fermetures qui s'ensuivent. Des normes plus élevées devront être adoptées pour les nouvelles constructions et les travaux d'entretien, ainsi que pour la modernisation des infrastructures dans les zones vulnérables. En outre, de nouvelles politiques de défense maritime renforcées sont de la plus haute importance dans les ports, les zones urbaines, les zones côtières de faible altitude et les États insulaires menacés par l'élévation du niveau de la mer. Parallèlement, il faut s'efforcer de réduire les émissions de gaz à effet de serre en respectant strictement les normes d'émission des véhicules, en utilisant des véhicules économes en carburant et à faibles émissions, et en imposant des redevances routières appropriées pour encourager le passage au rail et à la navigation intérieure. La réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessite également une coopération plus étroite entre les États membres, les compagnies aériennes et les chargeurs afin de faire respecter les normes internationales de l'OACI et de l'OMI.

*Gouvernance transparente et Institutions fortes*

La poursuite de l'engagement politique est essentielle au renforcement des institutions de transport aux niveaux national, régional et continental. Le point de départ doit être d'aider les institutions de transport à recruter et à conserver suffisamment de ressources humaines bien formées. Cela peut se faire à travers une coordination plus étroite des politiques de transport et d'éducation pour établir des programmes de formation appropriés dans les universités et collèges africains, et en stimulant la participation des étudiants ayant des perspectives d'emploi dans le public et secteur privé. Par exemple, les autorités de l'aviation

civile ont besoin d'un personnel hautement qualifié pour gérer des aéroports modernes en utilisant des systèmes de navigation avancés.

Les institutions de transport seront encore renforcées par un dialogue ouvert avec les parties prenantes du secteur privé, par exemple pour rationaliser la gestion des corridors et accroître l'efficacité opérationnelle des fonds routiers et des agences routières. En outre, le dialogue entre les secteurs public et privé est essentiel pour réévaluer les concessions ferroviaires et étendre les bonnes pratiques en matière de concession de terminaux à conteneurs à d'autres opérations portuaires.

#### *Financement et maintien de systèmes de transport interconnectés*

La réalisation des aspirations de l'Agenda 2063 en matière d'infrastructures de transport interconnectées et de systèmes de transport durables nécessitera une augmentation annuelle de 2 milliards de dollars des États-Unis. Un financement public plus important peut être généré à travers une exécution budgétaire plus prudente, mais surtout en stimulant les recettes des fonds routiers. Malgré cela, les gouvernements devront exploiter de nouvelles sources de financement. Ces sources comprennent les fonds d'infrastructure sous-régionaux, les banques multilatérales et bilatérales de développement, les fonds souverains et le Fonds africain pour le changement climatique. D'autres financements devront être financés par des investisseurs privés en émettant des obligations d'infrastructure et en renforçant les partenariats pour la réalisation de projets dans le cadre de divers arrangements contractuels. En outre, les États membres peuvent collecter des fonds auprès de donateurs traditionnels et nouveaux par des mécanismes de financement novateurs, tels que des instruments de financement mixtes.

Les objectifs, stratégies et actions prioritaires en matière de transport décrits dans le présent document visent à atteindre les aspirations de l'Agenda 2063 de l'UA. Ces buts, stratégies et actions visent également à réaliser une Afrique prospère basée sur la croissance inclusive et le développement durable, et un continent intégré, politiquement uni, acteur et partenaire mondial influent.

## Table des matières

Préface	ii
Résumé analytique	iii
Sigles et Acronymes	vii
<b>1. Le transport dans les aspirations africaines et mondiales</b>	<b>1</b>
1.1 Les transports dans le cadre de l'Agenda 2063	1
1.2 Les transports dans le cadre des Objectifs de développement durables des Nations Unies	1
1.3 Les ministres africains des Transports et la Déclaration de Malabo	2
1.4 Portée du Document stratégique	3
<b>2. Principaux responsables des politiques de transport</b>	<b>3</b>
2.1 Promotion des politiques continentales par la Commission de l'Union africaine	4
2.2 Facilitation des politiques régionales d'intégration des transports par les CER	4
2.3 Transformation des systèmes de transport régionaux par les États membres	5
2.4 Leçons apprises	5
<b>3. Les transports dans l'Agenda 2063</b>	<b>11</b>
3.1 Transports pour l'intégration de l'Afrique, de ses régions et de ses pays	11
3.2 Transformation des échanges et du commerce par les transports	11
3.3 Transports facilitant l'accès à l'emploi et aux équipements sociaux	12
3.4 Transports assurant la sécurité et la sûreté de la circulation des personnes et des biens	13
3.5 Transports devenant résilients et l'air plus propre	13
3.6 Transports aidant l'Afrique à réduire ses besoins en financement du développement	13
3.7 Transports contribuant à la création d'emplois et à l'autonomisation des jeunes	14
<b>4. Stratégie de fourniture de services de transport durables</b>	<b>14</b>
4.1 Amélioration de la connectivité continentale et régionale	14
4.2 Réduction des coûts de transport et des prix du fret	16
4.3 Renforcement des institutions de transport	18
4.4 Favoriser un transport sûr et sécurisé	20
4.5 Améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité aux équipements urbains	22
4.6 Promouvoir des systèmes de transport résilients et respectueux de l'environnement	23
4.7 Mobiliser des fonds supplémentaires	24
<b>5. La voie à suivre</b>	<b>26</b>
5.1 Poursuite d'une gouvernance transparente	26
5.2 l'état général de la sûreté, la sécurité et des activités liées au changement climatique et à la sensibilisation sociale	27
5.3 Relever le niveau des efforts pour un transport urbain abordable et une plus grande propreté de l'atmosphère	27
5.4 Augmenter le financement pour l'interconnectivité durable des systèmes de transport	27
5.5 Actions prioritaires pour la Commission, les CER et les États membres	28
<b>Annexe 1 : Déclarations et Décisions de l'Union africaine sur les Transports</b>	<b>32</b>
<b>Annexe 2 : Communautés économiques régionales</b>	<b>33</b>
<b>Annexe 3 : Autoroutes, Chemins de fer et ports transafricains</b>	<b>34</b>
<b>Références</b>	<b>37</b>

## Sigles et Acronymes

FCCA	Fonds pour les changements climatiques en Afrique
BAfD	Banque africaine de développement
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
AICD	Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique
AIDI	Indice de développement des infrastructures en Afrique
AIKP	Programme de connaissance de l'infrastructure en Afrique
UMA	Union du Maghreb arabe
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATC	Contrôle du trafic aérien
UA	Union africaine
CUA	Commission de l'Union africaine
BBD	Banque bilatérale de développement
AAC	Autorité de l'aviation civile
CMAT	Conférence des ministres africains des Transports
CENSAD	Communauté des États sahélo-sahariens
IGC	Institution de gestion de corridor
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COSCAP	Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité
COP	Conférence des parties
DIE	Département des infrastructures et de l'énergie
CE	Commission européenne
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
EGNOS	Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire
UE	Union européenne
GES	Gaz à effet de serre
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
IPL	Indice de performance logistique
BMD	Banque multilatérale de développement
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
TNM	Transport non-motorisé
APCN	Agence de planification et de coordination du NEPAD/Agence du NEPAD
OSBP	Poste-frontière à « guichet unique »
PAP	Plan d'action prioritaire
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariat public-privé
IAR	Indice de l'accessibilité rurale
CER	Communauté économique régionale
GRI	Groupe de référence sur les infrastructures
SAATM	Marche unique africain du transport aérien
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe
ODD	Objectif de développement durable
SMART	Sécurité, mobilité et gestion automatisée en temps réel du trafic
SWF	Fonds souverain

*Document de politique de transport*

SSATP	Programme de politique de transport en Afrique
CTS	Comité technique spécialisé
ONU	Organisation des Nations Unies
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
\$EU	Dollars des États-Unis
OMS	Organisation mondiale de la santé
DY	Décision de Yamoussoukro

## 1. Le transport dans les aspirations africaines et mondiales

Des moyens de transport abordables, efficaces et sûrs sont d'importance capitale pour l'intégration économique et sociale du continent africain, et pour l'intégration de ses régions et de ses pays. Le commerce et la croissance économique dans tous les secteurs, y compris l'agriculture et le tourisme, dépendent des infrastructures et des services de transport durables. De la même manière, le transport est une bouée de sauvetage pour les habitants des zones urbaines et rurales, donnant accès à l'emploi, aux services de santé, à l'éducation et à d'autres commodités.

La Commission reconnaît que la croissance et le développement en Afrique dépendent de l'intensification des transports pour atteindre les aspirations de l'Afrique. Ces aspirations et ces objectifs sont énoncés dans l'Agenda 2063 de l'UA, qui intègre le Programme 2030 des Nations Unies – objectifs de développement durable (ODD), et sont complétés par les recommandations des ministres africains du transport dans la Déclaration de Malabo.

### 1.1 Les transports dans le cadre de l'Agenda 2063

L'Agenda 2063 est un cadre stratégique pour transformer l'économie africaine et répondre aux attentes de la société. Il s'appuie sur le programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), le nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et les plans d'infrastructure régionaux et nationaux. L'Agenda 2063 vise à réaliser un ensemble partagé de sept aspirations, dont trois concernent directement les transports :

- Aspiration 1 Une Afrique prospère basée sur la croissance inclusive et le développement durable*
- Aspiration 2 Un continent intégré, politiquement uni et basé sur les idéaux du Panafricanisme et la vision de la Renaissance africaine*
- Aspiration 7 Une Afrique, en tant qu'acteur et partenaire fort et influent sur la scène mondiale.*

Les quatre autres aspirations couvrent la bonne gouvernance et l'État de droit, la paix et la sécurité, les valeurs et l'éthique, et le développement axé sur les populations par les Africains. Bien qu'ils ne soient pas directement liés au transport, ces aspirations renforceront la contribution du secteur des transports à la réalisation des aspirations de l'Agenda 2063.

### 1.2 Les transports dans le cadre des Objectifs de développement durables des Nations Unies

Les objectifs de développement durable adoptés en septembre 2015 représentent 17 objectifs et 69 cibles connexes. Trois de ces objectifs concernent directement le transport avec comme cibles :

- Cible 3.6 D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.*
- Cible 3.9 D'ici à 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.*
- Cible 9.1 D'ici à 2030, 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 des populations, en privilégiant un accès universel, financièrement abordable et équitable.*
- Cible 9.a Faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement en renforçant l'appui financier, technologique et technique apporté aux pays d'Afrique, aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement.*

*Cible 11.2 D'ici à 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, les femmes, les enfants, les personnes vivant avec un handicap et les personnes âgées.*

Ces cibles donnent une visibilité globale à la conviction des parties prenantes du rôle des transports dans la promotion du développement économique et social de l'Afrique. L'inclusion des transports dans les ODD facilitera à la Commission, aux communautés économiques régionales (CER) et aux États membres, la fourniture de réseaux d'infrastructures résilients qui interconnectent l'Afrique et stimulent l'économie. Ces cibles soutiennent la mobilité pour tous au moyen de services de transport abordables, sûrs et respectueux de l'environnement.

### **1.3 Les ministres africains des Transports et la Déclaration de Malabo**

Lors de leur troisième Conférence à Malabo en 2014, les ministres ont identifié, dans la Déclaration de Malabo, les moyens à mettre en œuvre pour amener les transports à aider l'Afrique à atteindre les aspirations 1, 2 et 7 de l'Agenda 2063. Les conclusions et les propositions des ministres constituent leur vision pour le Secteur et leurs recommandations sont les suivantes :

#### *Une Afrique prospère basée sur la croissance inclusive et le développement durable*

- développer de nouveaux modèles d'affaires de transport en utilisant de nouvelles technologies qui améliorent l'efficacité, créent des emplois et réduisent les coûts ;
- développer le transport ferroviaire avec les réseaux de transport en commun dans les villes de 2 millions d'habitants et augmenter le trafic de fret et de passagers transporté par chemin de fer ;
- accroître la connectivité routière pour augmenter la production agricole et la connexion des tunnels entre les États insulaires et le continent.

#### *Un continent intégré, politiquement uni et basé sur les idéaux du Panafricanisme et la vision de la Renaissance africaine*

- mettre en œuvre les projets du PIDA reliant les villes par transports routier et ferroviaire ;
- développer des modèles d'affaires de transports aérien et maritime qui stimulent le tourisme et facilitent la libre circulation des biens et services, tel que prévu dans l'Agenda 2063.

#### *Une Afrique, en tant qu'acteur et partenaire fort et influent sur la scène mondiale*

- Créer des entreprises liées au transport maritime pour faire face à l'expansion prévue dans le commerce.

Les ministres estiment également que les résultats des quatre autres aspirations de l'Agenda 2063 ne concernant pas les transports, amélioreraient les performances du secteur des transports, ainsi qu'il suit :

- un niveau accru de compétences et des normes professionnelles plus élevées en matière d'application de la loi ;

- une amélioration des mesures d'éducation qui développent les ressources humaines pour le secteur des transports ;
- un renforcement des organismes de sécurité et de sûreté qui réduisent la criminalité routière et les accidents ;
- des normes éthiques plus élevées et le respect de règles qui éliminent les pratiques de corruption ; et
- une formation approfondie et un accès au financement qui facilitent l'innovation et les opportunités d'affaires, y compris pour les femmes, dans les services de transport.

Les précieuses contributions des ministres relatives aux mesures politiques et stratégiques de la Déclaration de Malabo sont abordées dans le présent document. Nombre de ces mesures sont également reflétées dans les programmes des CER et des États membres. Ainsi, les principales parties prenantes africaines à tous les niveaux partagent une vision sur des objectifs cohérents pour le secteur des transports dans la réalisation de l'Agenda 2063 pour l'Afrique.

#### **1.4 Portée du Document stratégique**

Le présent document d'orientation stratégique s'appuie sur les leçons apprises de l'Union africaine, des CER et des États membres au cours de ces deux dernières décennies. Ces enseignements découlent de la mise en place d'une approche de corridors à l'intérieur et entre les régions, et d'une approche sectorielle au niveau des pays. Ces deux approches englobent tous les modes de transport – routier, ferroviaire, aérien, urbain, portuaire, maritime et fluvial –, ainsi que les services de transport pour la circulation des personnes et des biens.

Le travail conjoint avec nos partenaires de développement - l'UE et ses États membres, les pays de l'OCDE, la Chine et les banques multilatérales de développement, telles que la Banque africaine de développement (BAfD) et la Banque mondiale - a complété l'expérience de la Commission et amélioré les leçons apprises. Parmi les partenaires au développement de la Commission, l'UE est un donateur majeur et entretient une relation privilégiée à travers la stratégie commune Afrique-Europe et son partenariat pour les infrastructures. Le document d'orientation est donc cohérent avec les communications de nos partenaires de l'UE :

- le Livre blanc de la CE : Feuille de route pour un espace unique européen des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (2011) ;
- la Déclaration de la réunion des collèges CUA-CE, Communiqué conjoint, Addis-Abeba (2016) ; et
- la Déclaration conjointe du Groupe de référence CUA-CE sur les infrastructures, Bruxelles (2016).

La stratégie de mise en œuvre du présent document stratégique impliquera des acteurs clés à travers l'Afrique. Ainsi, la voie à suivre renforce la cohérence et la complémentarité entre la Commission, les CER, les États membres et les partenaires au développement.

## **2. Principaux responsables des politiques de transport**

Les trois principaux acteurs de l'élaboration des politiques de transport sont l'Union africaine, les CER et les États membres. Le département des Infrastructures et de l'énergie de la Commission (DIE) assume la responsabilité panafricaine de promouvoir, coordonner et surveiller les politiques de transport. Les CER poursuivent la mise en œuvre des politiques continentales de transport au

niveau régional, et l'harmonisation des réglementations régionales des transports et des investissements régionaux. Les 54 États membres assurent une mise en œuvre cohérente des politiques continentales et régionales et des programmes dans leurs politiques, programmes et plans d'action nationaux en matière de transport.

## 2.1 Promotion des politiques continentales par la Commission de l'Union africaine

Dans la promotion des politiques panafricaines de transport, la DIE coordonne au niveau international avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et les agences spécialisées africaines et internationales, y compris la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI). Au niveau continental, la Commission est membre du Comité directeur du programme phare pour les infrastructures en Afrique, le PIDA. Ce programme est l'initiative conjointe de la Commission, du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique et de l'Agence de planification et de coordination (APCN), et la Banque africaine de développement (BAfD) en est l'agence d'exécution. En supervisant l'évolution du PIDA, les CER et les États membres soutiennent le DIE par le biais des réunions du Comité technique spécialisé (CTS) sur les infrastructures, convoquées par la Commission.

Dans le suivi et l'évaluation de la performance des politiques, le DIE est soutenu par le Programme de connaissance de l'infrastructure en Afrique (AIKP) de la BAfD, qui recueille et analyse les données des bases de données établies par l'étude de Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD). Ainsi, l'AIKP évalue les progrès des États membres et publie des bulletins de l'Indice de développement des infrastructures en Afrique (AIDI). Ce flux de données prend en charge le DIE dans l'évaluation des performances des politiques de transport et de développement.

La Commission mobilise des financements et un soutien au renforcement des capacités par le biais de dialogues bilatéraux avec les partenaires et la participation à des forums internationaux, tels que le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA). Ces dialogues ont obtenu un soutien et ont permis d'obtenir environ 23 millions de dollars EU, ce qui a permis au DIE de poursuivre les initiatives suivantes :

- les activités de démarrage du Plan d'action à court terme du NEPAD pour les infrastructures, qui, pour les transports, comprend un appui à l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro, la traversée des grands fleuves, les corridors régionaux et les études ferroviaires régionales ;
- l'appui au renforcement des capacités de tous les secteurs de transport au sein du DIE, et l'élaboration de lignes directrices pour le secteur des transports ;
- l'appui au renforcement des capacités de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) pour la sûreté et la sécurité aériennes et la formation aux systèmes de navigation par satellite du Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).

## 2.2 Facilitation des politiques régionales d'intégration des transports par les CER

L'Union africaine regroupe les huit (8) communautés économiques régionales suivantes :

- l'Union du Maghreb arabe (UA) ;
- la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD) ;
- la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ;
- la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ;

- la Communauté d’Afrique de l’Est (EAC) ;
- l’Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) ;
- le Marché commun de l’Afrique orientale et australe (COMESA) ; et
- la Communauté de développement de l’Afrique australe (SADC).

Les CER sont chargées de l'intégration des politiques continentales dans leurs programmes régionaux, principalement du fait de leur rôle principal dans la mise en œuvre des projets du PIDA. Elles privilégient, coordonnent et contrôlent la planification régionale des infrastructures avec leurs États membres, en mettant l’accent sur les corridors continentaux et régionaux. Le rôle des CER est tout aussi important pour surmonter les difficultés d'harmonisation des normes et réglementations en matière de transport.

En outre, la coordination inter-CER est nécessaire parce que le chevauchement des frontières des CER signifie que les États membres appartiennent souvent à deux ou plusieurs groupes régionaux. L'initiative tripartite de CER qui regroupe le COMESA, l'EAC, l'IGAD et la SADC, est un exemple de cette coordination. Ainsi, l'accord entre les CER et les États membres sur la mise en œuvre des stratégies régionales de transport et des cadres réglementaires est essentiel parce que ces accords influent sur une part importante des dépenses de transport de l'Afrique.

### **2.3 Transformation des systèmes de transport régionaux par les États membres**

Les États membres sont confrontés à une multitude de tâches dans la mise en œuvre des politiques régionales et nationales, et la construction, l'exploitation et le maintien des infrastructures de transport régionales et nationales qui traversent leurs territoires. Leurs tâches consistent également à actualiser continuellement les normes et réglementations nationales pour refléter les normes et accords régionaux et internationaux en matière de transport en transit. Dans l'accomplissement de ces tâches, les États membres sont soutenus par les parties prenantes, notamment la société civile, le secteur privé et les partenaires au développement.

Les dépenses de transport au niveau des pays l'emportent largement sur celles au niveau régional. Mais les dépenses de transport ne sont pas uniformes entre les pays, et il n'y a pas d'équilibre entre l'investissement, l'exploitation et l'entretien. Le niveau des dépenses dépend aussi de la question de savoir si un pays est à revenu moyen, à faible revenu fragile, à faible revenu, non fragile ou riche en ressources. Ainsi, les États membres s'efforcent continuellement d'harmoniser les politiques et les stratégies nationales et régionales en matière de transport et d'équilibrer les dépenses sur les priorités régionales et nationales.

### **2.4 Leçons apprises**

Au cours de ces deux dernières décennies, de nouvelles approches ont été adoptées pour améliorer les performances en matière de politiques de transports, y compris une approche par corridors des transports régionaux et une approche sectorielle du transport national. Ces approches évoluent grâce à la rétroaction de la participation africaine au Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), à l'initiative tripartite des CER COMESA/EAC/SADC, et à la coopération avec des agences de transport spécialisées, telles que la CAFAC. En outre, les connaissances acquises grâce au travail des CER et des États membres sur les programmes régionaux et nationaux de transport donnent une idée approfondie des problèmes complexes auxquels le secteur est confronté. Les principaux problèmes et leçons apprises sont brièvement les suivantes :

*La réforme des politiques doit être un processus continu*

De nombreux pays ont adopté le concept de la commercialisation des routes dans les années 90, ce qui a conduit à la création de fonds routiers et d'agences routières de deuxième génération. Toutefois, aujourd'hui, certaines agences routières fonctionnent comme les bureaucraties qu'elles aspiraient à remplacer. Les prélèvements sur les fonds routiers ne sont pas en phase avec les besoins du réseau, entraînant des retards considérables en matière d'entretien et de mauvaises conditions routières. Malgré ces insuffisances, les conditions routières s'améliorent lentement dans presque tous les pays d'Afrique.

Dans les ports, le modèle « propriétaire » en matière de gestion des services portuaires améliore la performance des terminaux à conteneurs gérés par le secteur privé, mais la gouvernance du secteur portuaire n'a guère progressé. De même, les concessions ferroviaires gérées par le secteur privé n'ont pas entièrement transformé les sociétés ferroviaires, les coûts de transport demeurent élevés et les investisseurs privés n'opèrent guère de recapitalisation. Cependant, les succès et les échecs des concessions offrent des orientations constructives aux secteurs public et privé qui contribueront à revitaliser le réseau ferroviaire africain.

Presque tous les pays mettent en œuvre la Décision de Yamoussoukro, mais des progrès variables entravent la libéralisation totale du transport aérien et retardent l'amélioration des services aéronautiques, de sûreté et de sécurité. De même, seuls 17 États membres ont adhéré à l'initiative visant à créer un marché unique africain du transport aérien qui permettra d'améliorer l'accès aux marchés et la concurrence, ce qui offrira des avantages aux compagnies aériennes et aux voyageurs. Par conséquent, la réforme des politiques ne peut être un processus d'arrêt-départ. Si le transport doit être durable, les politiques et les performances doivent en permanence être surveillées et actualisées.

*Les capacités des ministères, des CER et du secteur privé doivent être stimulées pour renforcer l'intégration*

Les ministères de tutelle ont perdu leurs compétences et leur capacité à formuler, mettre en œuvre et de surveiller la performance des politiques dans une approche commerciale de la gestion des transports. Par exemple, de nombreux fonctionnaires de ministère ont quitté au profit de nouvelles agences routières, laissant derrière eux des creux dans les ministères. De même, la concession de chemins de fer aux exploitants privés a laissé aux ministères le personnel de l'ancienne société des chemins de fer publics pour réglementer les concessions. Mais avec seulement l'expérience des chemins de fer appartenant à l'État, le personnel n'a pas les compétences nécessaires pour superviser ces concessions. De tels écarts sont abordés dans les réformes institutionnelles entreprises par de nombreux États membres.

Le développement de compétences et d'aptitudes professionnelles et techniques dans le secteur privé n'est pas suffisant pour combler ces lacunes dans le secteur public. Ces pénuries viennent du fait que trop peu d'universités et de collèges en Afrique offrent une formation appropriée pour construire le cadre des professionnels et des techniciens du transport. Le manque de personnel qualifié limite les voies et le rythme auquel le secteur des transports répond aux besoins en matière de développement. Par conséquent, un dialogue continental entre les responsables des politiques de transport et d'éducation est nécessaire pour combler cet écart en matière de formation.

Le manque de personnel et de temps de déplacement requis pour soutenir les pays membres entame la capacité des CER à s'acquitter de leurs responsabilités et de leurs tâches en matière de facilitation du commerce et des transports. Leurs tâches sont davantage compliquées par le large éventail de conditions économiques dans leurs pays membres, et parce que de nombreux pays appartenant à deux ou plusieurs CER. Ces insuffisances signifient que la mise en œuvre des cadres réglementaires régionaux est inégale au niveau des pays et que la gestion

des corridors régionaux varie. Toutefois, lorsque les corridors établissent des observatoires de surveillance et des institutions de gestion de corridor (CMI), les problèmes bien connus des retards aux postes-frontières, de multiplicité des documents de transit et de pratiques de corruption sont mieux traités.

#### *Accélération de l'utilisation du transport multimodal pour l'intégration commerciale et régionale*

Le commerce interafricain et intra-africain souffre d'incohérences et d'application variée des cadres réglementaires du transport en transit, qui s'ajoutent à des prix à la consommation déjà élevés et réduisent les marges d'exportation et les incitations au commerce. Les prix plus élevés sont dus en grande partie aux systèmes d'acheminement inefficaces de fret en Afrique qui utilisent de nombreux transporteurs le long de routes intermodales, créant ainsi une multitude de documents de transit. Ces systèmes fragmentés et la faiblesse des cadres de réglementation du transit, entravent le transport multimodal, qui utilise un seul transporteur et un seul document de transit multimodal pour la livraison porte-à-porte. Un transport multimodal efficace permettrait à l'Afrique de participer au marché mondial des transports en pleine croissance, ce qui serait à l'avantage de tous les États membres, et en particulier les États enclavés.

#### *Commerce inter- et intrarégional entravé par des réseaux incomplets d'infrastructures*

L'expansion du commerce régional repose sur une bonne connectivité régionale à travers tout le continent. Actuellement, il n'y a pas de réseau bien entretenu et en bon état pour assurer une connectivité efficace entre les capitales et les villes de plus d'un (1) million d'habitants, les ports en eau profonde et les frontières internationales. Seuls environ 70% du réseau routier transafricain est construit, et environ un quart de celui-ci a besoin d'être rénové, alors que les trois quarts ont besoin de réhabilitation. La connectivité ferroviaire est faible, y compris pour les corridors traditionnels d'importation-exportation et quelques itinéraires intrarégionaux. La connectivité portuaire pour les expéditions internationales est limitée parce que les porte-conteneurs ne sont pas en phase avec le développement des navires. La connectivité avec l'aviation mondiale est de même limitée par les pistes trop courtes pour les gros porteurs dans certains pays, mais plus généralement à cause des monopoles de manutention au sol et des charges de navigation élevées. Une connectivité régionale inadéquate entrave le commerce et peut réduire la croissance économique de 2% par an. Pour cette raison, le PIDA se concentre sur la mise à niveau des réseaux d'infrastructure régionaux et la construction des chaînons manquants.

#### *Compétitivité commerciale entravée par des services de transport coûteux*

Avec des routes sur lesquelles sont transportés au moins 80% des marchandises échangées et 90% des passagers, la réduction des prix du transport routier améliorera considérablement la compétitivité de l'Afrique. Cependant, les prix des transports routiers en Afrique sont 40 à 100% plus élevés qu'en Asie du Sud-Est. Les pays enclavés souffrent le plus lorsque le coût du transport représente 50 à 75% du prix de détail des marchandises au Malawi, au Rwanda et en Ouganda. Ces prix élevés sont attribuables à de longs retards en matière de dédouanement et de traversée des frontières nationales, et la multitude de documents de transit cache des procédures de corruption. Par exemple, il en coûte autant pour déplacer un conteneur de Mombasa à Kampala que de Mombasa à Shanghai. Pourtant, ces retards ont été réduits de plus de la moitié aux postes-frontières à guichet unique comme ceux de Malaba sur le corridor nord en Afrique de l'est, et de BeitBridge et Chirundu sur le corridor nord-sud en Afrique australe. La réduction de ces retards sur le corridor nord-sud permet des économies de 60 millions de dollars par an.

L'Afrique ne dispose pas une note élevée à l'aune de l'Indice de performance logistique (LPI). Alors qu'en 2009 les États-Unis avaient un LPI de 3,84, les LPI variaient de 2,19 en Afrique de l'ouest à 2,73 en Afrique australe. Ces chiffres indiquent que la qualité des services de transport en Afrique est nettement inférieure à celle des pays développés. Ils reflètent

également le monopole des cartels de transport et un secteur fortement réglementé par les gouvernements qui étouffe le commerce. Pourtant, là où la libéralisation et la concurrence sont poursuivies, par exemple en Afrique du Sud, les prix des transports diminuent rapidement.

*Capacités limitées de l'Afrique en matière de commerce mondial en raison d'une mauvaise connectivité avec les continents proches et lointains*

Les pays africains et les États insulaires sont tributaires de leurs ports maritimes et de leurs services maritimes pour le transport de plus de 90% de leurs marchandises. Cependant, les taux d'expédition sont élevés. L'expédition d'un conteneur en Afrique subsaharienne coûte environ trois fois plus cher que l'expédition d'un conteneur vers l'Asie de l'est et le Pacifique. Cela peut être attribué en grande partie à des performances portuaires médiocres, à un temps d'exécution et à un temps d'immobilisation qui sont tous inférieurs à ceux des régions plus développées. Par conséquent, les inefficiences dans ces liens externes avec les continents proches et lointains réduisent les possibilités pour les expéditeurs et les compagnies maritimes internationales de faire des affaires avec l'Afrique.

L'exportation des produits périssables et du tourisme en Afrique dépend presque entièrement des compagnies aériennes internationales. Cependant, la part de l'Afrique dans le trafic aérien mondial est à peine de 3% et les compagnies aériennes non africaines représentent 80% du marché intracontinental. Les compagnies aériennes africaines ne parviennent pas à augmenter leur part de marché en raison de la mise en œuvre inadéquate de la Décision de Yamoussoukro et des coûts d'exploitation élevés. Toutefois, plusieurs États membres prennent des mesures pour créer un marché unique africain du transport aérien pour accéder au marché mondial de l'aviation en pleine expansion.

*Capacité du secteur des transports à désenclaver les communautés rurales isolées*

Seule la moitié de la population rurale de l'Afrique est desservie par les routes en toutes saisons, alors que les services de transport peu fréquents entravent la production agricole. Dans certains endroits, les coûts de transport et de transaction engloutissent jusqu'à 80% du prix du marché, et sont sources de découragement pour les agriculteurs pour la culture de davantage de denrées alimentaires. Les contraintes de transport coupent également les communautés rurales des services d'éducation et de santé et les excluent de la croissance économique et du développement durable. Atteindre l'objectif à l'échelle de l'Afrique d'accéder à une route utilisable en toutes saisons à moins de deux kilomètres, et les services de transport connexes libéreront les communautés rurales. Lorsqu'une approche sectorielle du transport liée au développement rural est adoptée, comme en Éthiopie, les communautés rurales bénéficient d'un plus grand accès aux routes et aux débouchés commerciaux.

*La congestion du trafic restreint la mobilité et l'accès aux villes en pleine expansion*

Les embouteillages s'aggravent et les heures de pointe s'allongent dans toutes les capitales et villes de l'Afrique. Cette situation n'est pas susceptible de s'améliorer à court terme puisque la population urbaine de l'Afrique devrait croître d'environ 414 millions en 2011 à 750 millions en 2030 et atteindre plus de 1,2 milliard d'habitants à l'horizon 2050.

Les volumes de trafic augmentent particulièrement dans les mégapoles de l'Égypte et du Nigeria, et dans les villes secondaires où les populations atteignent le million d'habitants. Les minibus et les motocyclettes remplacent les services de bus publics défaillants. Là où ils existent, les systèmes de transit rapide des autobus et les réseaux ferroviaires urbains ne réduisent pas sensiblement la circulation routière. Par conséquent, les transports non motorisés (TNM) couvrent 50 à 90% des voyages quotidiens, mais comme les utilisateurs partagent les infrastructures étouffées par le trafic motorisé, leurs trajets deviennent de plus en plus dangereux.

Les citoyens font face à des trajets plus longs dans le temps et dans l'espace. Le prix des transports publics augmente en grande partie en raison de l'étalement urbain, ce qui peut être attribué à des politiques inadéquates en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. De plus, l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures augmente la congestion de la circulation urbaine, ce qui entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et crée des problèmes de santé. Toutes ces questions font qu'il est plus difficile pour les gens de se rendre au travail, d'atteindre les écoles et les hôpitaux et de faire des affaires.

#### *Nécessité de réduire le nombre de morts et de blessés dans les accidents de la route*

Les problèmes les plus graves pour les compagnies aériennes africaines sont la sûreté et la sécurité. Bien que la sécurité aérienne se soit améliorée depuis l'application des audits de sécurité opérationnelle de l'IATA en 2012, les compagnies aériennes africaines souffrent d'un nombre disproportionné d'accidents mortels étant donné qu'elles transportent moins de 5% du trafic aérien mondial. La sécurité est également une préoccupation majeure pour les chemins de fer africains. Bien que faibles en nombre en raison des faibles volumes de trafic, les accidents de train sont inacceptablement élevés. La plupart des chemins de fer africains signalent plus de 100 déraillements par an et d'autres environ 200 par rapport à moins de 100 déraillements de lignes principales signalés par les Chemins de fer indiens. Sauf lorsque les pertes en vies humaines sont élevées, la déclaration des accidents maritimes est erratique et l'étendue des dommages environnementaux reste largement inconnue. Nombre de ces incidents résultent d'une application inadéquate de la sécurité de la navigation et des accords maritimes internationaux. En vertu de la Charte maritime, la Commission joue un rôle plus actif dans la sûreté et la sécurité maritimes, y compris la lutte contre la piraterie.

Même si de nombreux États membres prennent des mesures pour lutter contre les accidents de la route, les taux restent élevés. Les accidents de la route sont la troisième cause de décès en Afrique après le paludisme et le VIH/sida, et présentent un problème de santé publique majeur en termes de morbidité, d'invalidité et de coûts de soins de santé connexes. L'Afrique compte 16% des accidents mortels de la route dans le monde, avec seulement 12% de la population et seulement 2% des véhicules mondiaux. Les voyageurs routiers sont confrontés à de graves risques de sécurité en raison de l'application inadéquate des normes de conduite, des règlements sur l'autorisation et l'entretien des véhicules, de la surcharge du véhicule et du comportement imprudent des conducteurs. Les coûts globaux des accidents de la route sont de 3 à 5% du PIB des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, ou plus que l'aide au développement totale reçue par ces pays.

#### *Le secteur des transports doit relever les défis du changement climatique*

L'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes aggrave les risques et l'étendue des inondations et des glissements de terrain qui endommagent et détruisent les infrastructures de transport. De tels événements altèrent les modes de précipitations qui augmentent les coûts de réhabilitation et d'entretien, et perturbent souvent les opérations de transport. Ces changements modifient les schémas de sédimentation affectant le transport fluvial et les opérations portuaires. En outre, les villes et les communautés urbaines des zones côtières de basse altitude et des petits États insulaires sont confrontés à des menaces liées aux élévations du niveau de la mer. Par conséquent, les effets du changement climatique mettent en péril les opérations de transport et mettent davantage de pression sur les budgets des États membres.

Les mauvaises normes de qualité des carburants et les véhicules mal entretenus entraînent des émissions élevées de ces véhicules et contribuent à des décès prématurés, estimés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à 7 millions en 2012. Les émissions de noir de carbone

et d'autres polluants climatiques de courte durée contribuent également grandement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, entraînant la montée des températures mondiales. De même, on estime que les émissions de l'aviation sont à l'origine de l'intensification des changements climatiques. Avec la croissance de l'aviation qui surpasse simplement les gains d'efficacité, la Cop 22 prévoit le triplement du volume des émissions à l'horizon 2050, si toutefois elles ne sont pas contrôlées. Ainsi, le transport, en particulier dans les zones urbaines, pose un risque pour la santé des personnes vulnérables, des jeunes et des personnes âgées dans la société. La Commission s'attaque à ces questions dans le cadre de sa stratégie sur le changement climatique.

#### *Trouver les moyens de financer l'écart entre les besoins de transport et les dépenses*

Sur la base d'un échantillon représentatif de pays africains, l'étude de l'AICD estime que l'écart de financement est d'environ deux (2) milliards de dollars EU par an. Cet écart représente la différence entre le coût de la réparation des infrastructures de transport en Afrique afin d'obtenir une connectivité abordable aux niveaux régional et national, et les dépenses annuelles sur les infrastructures existantes. Cet écart de financement peut sembler petit, mais trouver des ressources supplémentaires est un problème majeur pour de nombreux États membres. La réduction de cet écart pourrait provenir de gains d'efficacité principalement dans le secteur des routes. Les inefficiences résultent de la sous-utilisation des budgets d'équipement, du faible recouvrement des coûts des usagers de la route et de la mauvaise perception des prélèvements. Toutefois, la réalisation de ces gains d'efficacité est un processus complexe et les résultats sont loin d'être certains.

En outre, la réalisation de gains d'efficacité suppose l'achèvement et le maintien de réformes sectorielles, des niveaux de financement des partenaires au développement demeurant à des niveaux récents et des coûts de construction n'augmentant pas sensiblement. La mise en œuvre des programmes de réformes peut varier d'un pays à l'autre, le financement externe est incertain et les coûts de construction futurs sont difficiles à prévoir. En outre, l'analyse ci-dessus ne s'applique pas uniformément à tous les pays. Les pays à faible revenu fragiles sont confrontés à des écarts de financement plus importants, même en tenant compte des économies d'efficacité ci-dessus. Par conséquent, ces pays pourraient faire face à des défis supplémentaires en ce qui concerne les normes, les solutions à moindre coût et l'atteinte tardive des objectifs.

#### *Utilisation des TI pour faciliter le développement des transports à l'échelle continentale*

La couverture Internet est répandue dans les villes et les zones urbaines en Afrique et atteint même les communautés rurales les plus reculées. De plus en plus d'utilisateurs ont accès à des services Internet puisque le coût des ordinateurs, des téléphones mobiles et les frais de fourniture de services sont réduits, et les applications logicielles deviennent plus conviviales. Bien que les systèmes informatisés soient largement utilisés dans la gestion et les opérations de transports aérien et maritime, les transports ferroviaire et routier sont plus lents à développer des systèmes entièrement interconnectés dans les corridors régionaux et dans les zones urbaines. La Commission encourage les systèmes informatiques dans le cadre de son initiative des « corridors SMART » [Corridors pour la sécurité, la mobilité et la gestion automatisée en temps réel du trafic].

#### *Améliorer les études pour la gestion des projets du début à la fin des financements*

Les programmes d'infrastructures continentales et régionales, tels que le PIDA, ont un engagement politique et un soutien financier et technique considérables pour la préparation des projets. Cependant, de nombreux projets demeurent sans financement et trop peu de projets sont en cours d'exécution. Ces insuffisances découlent d'études de pré-faisabilité ou de portée moins rigoureuses qui évaluent insuffisamment les risques. Cela signifie que dans les études de faisabilité subséquentes, les analyses économiques sont insuffisantes pour classer correctement les projets, et que les projets ne satisfont pas nécessairement aux

critères des nombreuses possibilités de financement disponibles. Le NEPAD prend ces questions en charge.

### 3. Les transports dans l'Agenda 2063

A l'horizon 2063, l'Afrique aspire à un continent intégré et pacifique, avec une prospérité fondée sur la croissance économique inclusive et le développement durable, et fonctionnant en tant que partenaire et acteur mondial. Pour réaliser ces aspirations, les infrastructures et les services de transport devront relier les régions et les pays, soutenir le commerce et les échanges, et faciliter l'accès aux équipements sociaux. Les déplacements pour toutes les personnes devront être sûrs, résilients et avoir un minimum d'impact sur l'environnement.

#### 3.1 Transports pour l'intégration de l'Afrique, de ses régions et de ses pays

Les responsables des politiques de transport reconnaissent depuis longtemps que les infrastructures continentales de l'Afrique entravent la vision de l'intégration africaine. Aujourd'hui, les acteurs des transports ont convenu d'un programme sur la manière dont le transport peut et facilitera l'intégration de l'Afrique.

##### *Transformer l'héritage des infrastructures africaines de transport en réseaux de classe mondiale*

Les systèmes de transport en Afrique ont été fondés par les puissances coloniales européennes qui exploitaient les riches ressources minérales du continent et les produits agricoles de grande valeur, tels que le caoutchouc, le café, le cacao et le coton. L'exploitation était motivée par un gain commercial qui nécessitait des corridors de transport efficaces vers les ports côtiers pour l'expédition vers l'Europe. Ainsi, les investissements en matière de transport favorisaient les routes, les ports et les réseaux ferroviaires le long des corridors stratégiques avec peu d'attention au développement de réseaux de connectivité régionale et nationale. En conséquence, dans toute l'Afrique, des systèmes de transport fragmentés et déformés ont émergé et ont été gérés et gérés par différents régimes politiques et institutionnels. C'est l'héritage laissé aux pays africains au moment de leur indépendance. Cet héritage entrave la voie politique de l'aspiration panafricaine à une Afrique totalement intégrée.

A l'horizon 2063, l'Afrique aspire à avoir des chemins de fer et des trains à grande vitesse, des routes, des infrastructures maritimes et aériennes reliant les capitales et les grandes villes, et des liens améliorés entre les États insulaires africains et le continent continental. En outre, la libéralisation des espaces aériens et l'efficacité des transports maritimes assureront des liens entre l'Afrique et l'Europe, l'Inde, l'Asie, l'Australie et les Amériques.

##### *Programme de réseaux continentaux de transports*

La Commission, les CER et les États membres ont convenu de stratégies, de programmes et de projets visant à faire évoluer les infrastructures de transport dans leur programme continental, le PIDA. La vision du PIDA de l'intégration de l'Afrique s'appuie sur des synergies entre les modes de transport au sein d'un réseau régional de hubs et de corridors de transport. Cette vision est soutenue par des politiques et des stratégies nationales harmonisées qui reflètent la vision continentale dans leurs plans, leurs cadres institutionnels et réglementaires.

#### 3.2 Transformation des échanges et du commerce par les transports

Le commerce intra-africain s'épanouira avec la création de la zone de libre-échange continentale sur la base des accords commerciaux actuels des CER. Pour maintenir la compétitivité commerciale, les infrastructures et les services de transport devront permettre

la libre circulation des produits commerciaux et agricoles par routes, rails, voies navigables, mer et air.

*Réseaux régionaux de transport pour la libre circulation des biens et services à travers l'Afrique et à l'étranger.*

Avec la stabilité macroéconomique attendue à l'horizon 2063, l'Afrique aura des industries manufacturières et des entreprises technologiques qui contribueront à hauteur d'environ 50% du PIB du continent. La transformation de l'industrie et la domination de l'Afrique dans l'exploitation de ses ressources naturelles augmenteront sensiblement le commerce africain et les exportations internationales.

Les flux commerciaux accrus et compétitifs s'appuieront sur un transport de transit efficace le long des corridors régionaux routiers et ferroviaires et des ports vers les partenaires commerciaux mondiaux. Pour soutenir les flux de trafic, les corridors routiers et ferroviaires régionaux reliant les régions et les pays, et les centres commerciaux aux ports maritimes seront maintenus et modernisés, les opérations portuaires seront améliorées de façon appropriée et les services portuaires s'amélioreront pour faciliter la libre circulation des biens. Des stratégies et des plans similaires sont en cours dans le secteur de l'aviation pour le commerce de biens de grande valeur et de denrées périssables, et pour appuyer le tourisme.

*Réseaux nationaux de transport permettant à l'agriculture d'alimenter l'Afrique et d'exporter*

A l'horizon 2063, l'agriculture africaine sera transformée par une augmentation de la mécanisation de l'agriculture, un meilleur accès aux intrants de production et des possibilités de financement améliorées qui stimuleront la production. Une production plus élevée rendra les denrées alimentaires locales suffisamment compétitives pour remplacer les importations de denrées alimentaires et générera des excédents pour l'exportation. Toutefois, l'acheminement des produits agricoles de la ferme au marché avec le minimum de dommages, nécessite un réseau de routes rurales en bon état. De même, les exportations de denrées alimentaires doivent se faire rapidement le long des routes nationales et régionales pour le transbordement par navire et par aéronef. Les gouvernements africains amélioreront leurs capacités et leurs capacités à soutenir l'entretien et la modernisation des routes afin de servir efficacement les agriculteurs et les commerçants, pour que les produits agricoles demeurent compétitifs en Afrique et à l'étranger.

*Lacs et fleuves pour le transport des produits de la mer en Afrique et vers les marchés mondiaux*

L'économie bleue et la gouvernance des mers et des océans devraient prendre de l'ampleur en 2020, menant à des connaissances avancées sur la biotechnologie marine et aquatique pour obtenir de nouveaux produits. La commercialisation de ces produits nécessitera le maintien et l'amélioration des réseaux intérieurs de lacs et de fleuves navigables pour relier les pays enclavés avec le reste de l'Afrique et les marchés mondiaux.

### **3.3 Transports facilitant l'accès à l'emploi et aux équipements sociaux**

D'ici à 2063, les populations africaines jouiront d'un niveau de vie élevé avec environ 60% de personnes vivant dans les villes et les communautés péri-urbaines, et les communautés rurales occupant de vastes zones à faible densité de population. Les infrastructures et les services de transport appropriés donneront accès à la santé, à l'éducation et à l'emploi, et des services fiables seront abordables pour les différents groupes socio-économiques.

*Transports appropriés pour les communautés urbaines en croissance*

En 2063, les populations urbaines de l'Afrique seront éduquées, jouiront d'une bonne santé et vivront dans des villes bien planifiées et des communautés péri-urbaines dotées de moyens de transport modernes. Ces moyens iront des sentiers bien entretenus et bien éclairés, aux transports intermédiaires intégrés dans toutes les formes de services de transport privé et public. Dans les

grandes villes, les transports publics comprendront les systèmes de transport en commun, des autobus et des trains. Ces services fonctionneront sur des infrastructures améliorées donnant aux citoyens l'accès à des moyens de transport abordables.

#### *Transports appropriés pour relier les communautés rurales*

Les communautés rurales jouiront d'une qualité de vie similaire à celle de leurs homologues urbains avec de bons liens de transport vers les dispensaires et les hôpitaux, les écoles, les marchés et les lieux de travail. Cela nécessite des routes motorisées bien entretenues qui assurent la fourniture de services d'autobus publics et privés fiables, et le transport intermédiaire.

### **3.4 Transports assurant la sécurité et la sûreté de la circulation des personnes et des biens**

En Afrique 2063, beaucoup plus de personnes et de biens seront transportés par terre et par mer pour les affaires et le tourisme, comparativement à la situation actuelle. Les niveaux de sûreté et de sécurité de la norme internationale seront adoptés par tous les modes de transport.

#### *Transports routier et ferroviaire fonctionnant selon des normes modernes*

Les déplacements seront plus sûrs pour tous les usagers de la route et du rail sur des routes et des chemins de fer bien entretenus, équipés de véhicules et de matériel roulant modernes et bien entretenus. Les conducteurs de camions et de trains seront mieux formés et qualifiés, et régis par des réglementations de sécurité modernes strictement appliquées. De même, la sécurité des biens sera renforcée par des techniques de dépistage modernes et des corridors régionaux transformés en corridors SMART.

#### *Transports maritime, fluvial et aérien fonctionnant selon les normes internationales*

Tous les voyageurs par avion et par mer seront plus en sûreté et en sécurité avec les expéditeurs, les compagnies aériennes, les ports et les aéroports fonctionnant conformément aux normes internationales de l'OMI et de l'OACI. En outre, le contrôle de la circulation aérienne couvrira toute l'Afrique et les aides à la navigation fonctionneront de manière fiable sur toutes les voies intérieures navigables. La piraterie maritime sera largement éliminée.

### **3.5 Transports devenant résilients et l'air plus propre**

D'ici à 2063, l'Afrique aura des infrastructures de transport plus résilientes face aux impacts des changements climatiques et des services de transport moins polluants.

#### *Transports résilients protégeant les usagers et les communautés côtières*

Rendre tous les transports résilients aux changements climatiques à l'horizon 2063, entretenir les infrastructures pour réduire les inondations qui menacent les opérations de transport et les personnes vivant dans les communautés côtières. Des normes améliorées seront adoptées pour les nouvelles infrastructures dans les zones de vulnérabilité environnementale et de concentration de trafic.

#### *Réduire l'impact des transports sur la santé*

D'ici à 2063, les émissions de transport seront réduites à des niveaux d'impact minimum sur la santé. Cela se fera à travers l'introduction de véhicules économes en carburant et à faible émission ; des prix de carburant et des mesures fiscales appropriés pour régler l'équilibre entre le fret transporté par route et par chemin de fer ; et le respect des exigences de l'OMI et de l'OACI pour le transport maritime et aérien, respectivement.

### **3.6 Transports aidant l'Afrique à réduire ses besoins en financement du développement**

L'Afrique vise à réduire sa dépendance vis-à-vis des financements extérieurs pour le développement d'ici à 2063. Le secteur des transports réduira partiellement ses besoins en

financement en utilisant plus efficacement les crédits budgétaires et en attirant davantage d'investisseurs privés par le biais de partenariats publics-privés.

### **3.7 Transports contribuant à la création d'emplois et à l'autonomisation des jeunes**

A l'horizon 2063, l'Afrique est envisagée comme un continent où toutes les personnes, en particulier les femmes et les jeunes, ont un accès égal à la participation politique, à l'éducation, à la santé et au marché du travail.

Le secteur des transports peut jouer un rôle essentiel dans la création d'emplois et dans la réduction des taux actuels de chômage élevé des jeunes (15-24 ans) en Afrique. Ces taux varient de 20% dans des pays comme le Ghana, la Zambie et le Zimbabwe, à plus de 30% en Namibie, en Algérie et en Afrique du Sud. Pour y parvenir, les jeunes doivent avoir accès à des opportunités de formation pour devenir des professionnels et des techniciens dans la fourniture d'infrastructures de transport et dans les opérations de transport. De plus, la construction et l'entretien des infrastructures créeront des possibilités d'emploi pour les hommes et les femmes qui enrichiront les communautés rurales et urbaines, et mèneront à l'inclusion sociale, s'attaquant ainsi à certaines des causes profondes de la migration.

## **4. Stratégie de fourniture de services de transport durables**

Une stratégie globale est nécessaire pour faire en sorte que les transports facilitent la croissance économique et le développement social, renforcent l'intégration continentale et permettent à l'Afrique de participer efficacement à l'économie mondiale. Les ministres africains des Transports ont identifié des thèmes d'une stratégie de transport durable, y compris notamment l'interconnectivité, les coûts et les prix des transports, les institutions de transport, la sécurité, la mobilité urbaine et des systèmes de transport écologiquement résilients.

### **4.1 Amélioration de la connectivité continentale et régionale**

Pour une intégration plus étroite de l'Afrique, il faudrait des liaisons de transport appropriées entre les régions, l'entretien et le développement de réseaux de transport et le renforcement des liaisons de transport avec le reste du monde.

#### *Mise à jour des plans du PIDA pour répondre aux besoins changeants de l'Afrique*

Les plans du PIDA doivent être constamment mis à jour pour assurer que les projets à court et moyens termes du Plan d'action prioritaire du PIDA demeurent pertinents et abordables. Ces examens permettront d'évaluer les progrès accomplis et de réexaminer les hypothèses sous-jacentes sur les coûts des projets, la planification financière et d'autres externalités macroéconomiques qui influent sur les priorités et les plans de transport. Ainsi, les mises à jour du PIDA seront cohérentes avec les plans directeurs des CER, conformément au Cadre stratégique du PIDA, et répondront à de nouvelles priorités au fur et à mesure que les besoins de l'Afrique évolueront.

#### *Assurer la durabilité de l'entretien, accélérer la mise à niveau et construire les chaînons manquants*

Sur l'ensemble du continent, les réseaux routiers doivent être maintenus et mis à niveau pour atteindre les niveaux de connectivité nécessaires pour intégrer l'Afrique, ses régions et ses pays. Cette proposition a trois implications pour les 59 100 km de réseau autoroutier transafricain. La première consiste à maintenir approximativement le tiers du réseau actuellement en bon état. La deuxième est de réhabiliter environ la moitié du réseau qui est en mauvais état. La troisième consiste à moderniser les sections de surface de terre et de gravier conformément aux normes établies pour les travaux de pavage, et à construire les chaînons manquants estimés à environ 4 300 km.

La nature et l'étendue de ce travail exige des stratégies et des priorités qui varient d'une région à une et d'un pays à un autre. Par exemple, le corridor Le Caire-Dakar est pratiquement achevé, mais les corridors qui traversent l'Afrique centrale nécessitent une modernisation et une construction des chaînons manquants. Toutefois, la réalisation de normes pour le pavage des routes dans certains pays à faible revenu mettra à rude épreuve les budgets trop grevés, et une certaine forme de construction échelonnée sera nécessaire. Néanmoins, des routes praticables dans ces pays contribueront encore à la connectivité continentale et régionale.

Une stratégie similaire est nécessaire pour les réseaux routiers nationaux qui relient les villes secondaires et les zones commerciales aux réseaux régionaux. Tous les tronçons et routes secondaires et tertiaires qui sont actuellement en bon état doivent être entretenues, et les routes dans un état critique doivent être réhabilitées avant qu'elles ne s'effondrent et nécessitent reconstruction. Les routes non bitumées devront être mises à niveau avec des surfaces de gravier, et, là où c'est absolument nécessaire, revêtues de manière appropriée de pavés.

La connectivité ferroviaire est en cours d'intensification dans le cadre du *Réseau ferroviaire africain intégré de trains à grande vitesse, un projet phare de l'Agenda 2063* pour relier toutes les capitales et centres commerciaux africains. La première étape de ce projet visionnaire est la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Tanger et Kenitra au Maroc, qui sera ouverte en 2018. Ce projet novateur, un exemple de financement public-privé, comprend la participation de l'UE et d'autres investisseurs internationaux. Parallèlement, les corridors ferroviaires en grande partie déconnectés de l'Afrique doivent être modernisés et reliés dans le cadre d'un réseau continental. Cela nécessitera une accélération de la réhabilitation du réseau de voies à écartement étroit existant, pour supporter des charges à l'essieu qui tiennent compte du matériel roulant moderne pour le transport de volumes croissants de biens. En outre, l'interopérabilité des réseaux ferroviaires, dont beaucoup ont des écartements différents, doit être améliorée, et des centres d'échange de transport appropriés devront être modernisés ou construits. Toutes ces améliorations contribueront à porter le ratio modal de transport actuel (10 % pour le rail et 90 % pour la route) au ratio cible du PIDA, qui est de 30 % pour le rail et 70 % pour la route.

L'interconnectivité des ports devra être améliorée dans deux directions, en interne vers l'intérieur des pays côtiers et sans littoral et à l'extérieur vers l'Europe, l'Inde, l'Asie, l'Australie et les Amériques. La mise à niveau des activités s'articule principalement autour du développement continu des terminaux à conteneurs pour faire face à l'évolution rapide du commerce et des modes d'expédition. Elle exige également la coordination des investissements dans le transport routier et ferroviaire pour gérer l'escalade du trafic de conteneurs, ainsi que la modernisation des ports qui sont de grands centres de transbordement. Et, dans les régions sans ports concentrateurs dédiés, la conception d'un réseau portuaire de type "*hub and Feeder*", du moins pour certains commerces ou navires, pourrait éviter le surinvestissement dans plusieurs corridors parallèles.

Les quais lacustres et les infrastructures terrestres connexes doivent également être remis en état, et dans beaucoup de cas en conjonction avec la composante ferroviaire. L'amélioration de l'efficacité du transport sur les fleuves navigables, comme le Congo, nécessite une réhabilitation significative des infrastructures portuaires fluviales, le dragage pour maintenir l'accès et l'installation d'aides modernes à la navigation. Ces améliorations augmenteraient la connectivité intrarégionale et, dans le cas du fleuve Congo, la connectivité de neuf pays d'Afrique centrale.

La connectivité aérienne continentale et régionale exigera la modernisation des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne, la réduction des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, et l'engagement national actuel de 17 pays sur le marché unique africain du transport aérien (SAATM). Ces initiatives sont nécessaires pour renverser la tendance au déclin des services réguliers internationaux, pour améliorer la connectivité aérienne interafricaine, et sont indispensables pour augmenter le trafic aérien.

#### *Renforcement des liaisons avec les continents proches et lointains*

Le problème des chaînons manquants dans la navigation aérienne et les services aériens serait réglé avec la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro et la modernisation des systèmes de navigation aérienne en étendant le Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) à l'Afrique. Ces initiatives, ainsi que le renforcement des liaisons au-delà de l'Afrique, renforceront également le rôle de la CAFAC et d'autres organismes régionaux de l'aviation civile.

La construction de postes d'amarrage en eau profonde et le dragage des postes d'amarrage existants pour accueillir la nouvelle génération de gros navires, renforcera les liaisons avec les expéditeurs en Europe, en Inde, en Asie, en Australie et aux Amériques. En particulier, il est nécessaire de renforcer la coopération maritime en Méditerranée avec les pays d'Afrique du Nord en *reliant les réseaux méditerranéens du PIDA aux réseaux transeuropéens - les autoroutes de la mer.*

#### **4.2 Réduction des coûts de transport et des prix du fret**

L'accessibilité des coûts de transport dépend de la liberté de circulation dans les régions et entre les régions, et entre le continent africain et les États insulaires. La libre circulation exige des systèmes efficaces pour faciliter le passage des marchandises par les ports maritimes et des corridors régionaux et accords intermodaux efficaces qui libèrent le ciel de l'Afrique.

#### *Mise en œuvre des réglementations harmonisées du transport en transit et passer aux systèmes dématérialisés « zéro papier »*

Les coûts et les prix des transports pourraient être sensiblement réduits grâce à l'adoption d'un cadre global de réglementation des transports en transit, y compris le contrôle des charges à l'essieu le long des corridors régionaux. Cela implique que les politiques nationales de transport intègrent pleinement les accords régionaux. Toutefois, les politiques nationales nécessitent régulièrement un suivi et une actualisation, particulièrement si un État membre appartient à deux CER ou plus, afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée des accords de transit multi-CER. En outre, des garanties sont nécessaires pour empêcher l'utilisation en double de documents de transit commun régionaux et de documents nationaux par un État membre désireux de conserver sa documentation nationale, une pratique connue sous le nom de « domestication des documents ». En outre, le chevauchement géographique des CER exige une plus grande coordination pour assurer une mise en œuvre efficace des procédures de transit, telles que celles qui existent dans le cadre de l'accord tripartite entre le COMESA, la SADC et l'EAC.

La documentation de transit sans papier est la vision des corridors SMART qui déploie des systèmes de transport intelligents dans les ports et le long des corridors routiers et ferroviaires, et s'appuie sur les bonnes pratiques des systèmes de fret électronique en usage dans l'industrie aéronautique. Un système informatisé fournit des informations en temps réel à tous les acteurs du secteur de transport et pourrait réduire les pratiques de corruption inhérentes au système existant basé sur le papier. De plus, la documentation informatisée réduirait le temps de dédouanement dans les ports et le temps de déplacement le long des corridors routiers et ferroviaires. En plus de bénéficier aux transporteurs et aux clients, ces systèmes réduisent les inefficiences des corridors et contribuent ainsi à augmenter les recettes publiques.

#### *Introduction de systèmes de transport multimodal axés sur les ports nationaux d'entrée*

Les systèmes de transport multimodal mèneront à des temps de transit plus courts et à une plus grande sécurité des marchandises. Ces systèmes exigent des opérateurs de transport qu'ils agissent non pas en tant qu'agents, mais en tant que mandants dans le transport porte à porte des marchandises par voie maritime, ferroviaire et routière. Le transport multimodal nécessitera des

cadres juridiques cohérents avec les accords internationaux dans les États membres, au sein des CER, et entre les CER. Tout en exigeant une coordination étroite, le transport multimodal donnera aux opérateurs un meilleur accès aux marchés mondiaux et leur permettra de participer pleinement au commerce international.

Les systèmes multimodaux contribueront à rationaliser la chaîne logistique portuaire maritime et intérieure complexe pour la manutention des conteneurs et des cargaisons, les formalités douanières et sanitaires, les inspections, et les opérations de transfert de fret avec les transporteurs routiers et les agences de chemins de fer. Les pratiques de travail des nombreux intervenants pourraient être grandement facilitées par la mise en œuvre du système informatisé de gestion des douanes mis au point par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), connue sous le nom de SYDONIA. Ce système gère les manifestes et les déclarations douanières, les procédures comptables, et les procédures de transit et d'attente. La combinaison du SYDONIA avec l'efficacité d'un système multimodal augmentera les performances portuaires, profitera à toutes les parties prenantes et attirera plus de trafic et de commerce.

#### *Etablir des postes-frontières à guichet unique à toutes les frontières nationales*

Il a été prouvé que le poste-frontière à guichet unique (OSBP) est bénéfique pour tous les usagers et les bénéficiaires du transport en termes de temps de transit prévisible, d'efficacité logistique, de réduction des coûts et des prix, et d'une plus grande compétitivité commerciale. L'implication est que les organismes et les systèmes de gestion des frontières doivent être pris en compte dans la planification et la construction des infrastructures de transport. Les États membres devront intégrer les opérations de leurs agences nationales de gestion des frontières aux postes-frontières (douanes, immigration et agents en charge des opérations de dédouanement), et les pays devront s'entendre sur le cadre juridique dans lequel les agences de gestion frontalière opèrent conjointement. En outre, les agences doivent adopter les mêmes horaires de travail quotidiens et mettre en place des systèmes de gestion du dépôt des documents nécessaires avant l'arrivée.

#### *Déréglementation et libéralisation de l'industrie du transport routier*

Les prix des transports peuvent être considérablement réduits en brisant les cartels et en déréglementant l'industrie du camionnage. Cela implique le démantèlement du comportement monopolistique où les agences de fret, les expéditeurs et les syndicats réglementent étroitement les opérations de camionnage. En outre, les procédures imposées par le gouvernement qui s'ajoutent aux frais de fret, devront être supprimées, notamment les accords bilatéraux qui fixent des quotas à transporter par les pays-parties et qui interdisent le cabotage. Les transporteurs devront moderniser leurs flottes de camions pour la manutention efficace des conteneurs et pour répondre aux contrôles des charges à l'essieu mis à jour. Néanmoins, la déréglementation doit veiller à ce que les États membres maintiennent la responsabilité des normes relatives aux véhicules, aux licences et à la sécurité. Par conséquent, la déréglementation et la libéralisation augmenteront l'accès aux marchés de transport et stimuleront la concurrence au profit des consommateurs.

#### *Parvenir à un ciel ouvert dans toute l'Afrique*

Les billets d'avion peuvent être réduits et les revenus des compagnies aériennes ont augmenté avec l'engagement et la mise en œuvre intégrale de deux initiatives clés -la Décision de Yamoussoukro (DY) et le Marché unique africain du transport aérien (SAATM)- et la suppression des barrières non physiques, telles que les visas nécessaires pour les voyages intra-africains. Ces initiatives, qui constituent la base du ciel ouvert en Afrique, appellent une coordination plus étroite aux niveaux régional et continental. En plus de réduire les tarifs aériens et d'augmenter les revenus des compagnies aériennes, ces initiatives renforcent la connectivité inter- et intrarégionale qui facilite le commerce africain par avion.

### 4.3 Renforcement des institutions de transport

En coopérant avec les opérateurs du secteur privé, les institutions publiques peuvent optimiser la gestion, l'exploitation et l'entretien des infrastructures et des services. Ainsi, le renforcement des capacités de gouvernance des institutions publiques conduira à un transport plus efficace et plus performant aux niveaux continental, régional et national. Les principales actions nécessaires sont les suivantes :

#### *Doter les principaux responsables des politiques de transport des compétences et des ressources nécessaires*

Des ressources humaines suffisantes et des compétences au sein de la Commission, des CER et des États membres, sont essentielles pour l'accélération de l'intégration des transports. La Commission a besoin de capacités pour amorcer et coordonner l'élaboration des politiques, surveiller et évaluer la mise en œuvre des politiques par les CER. De même, les CER, en tant qu'agences d'exécution des accords régionaux, ont besoin de capacités à coordonner et à surveiller les États membres dans l'intégration des politiques régionales dans leurs politiques nationales de transport, et d'assurer une planification harmonisée des transports. Par conséquent, les États membres ont besoin d'une gamme complète de compétences professionnelles pour établir des priorités régionales dans leurs politiques nationales et pour appliquer les cadres réglementaires régionaux associés. La portée du renforcement des capacités institutionnelles et la suffisance de leurs budgets détermineront le rythme de la connectivité continentale et régionale.

Le renforcement des capacités nécessite le recrutement et le maintien de personnels qualifiés pour coordonner et surveiller l'approche de gestion commerciale adoptée dans les modes de transport. Pour le secteur des routes, il faut développer la capacité de surveiller les performances des agences routières et des fonds routiers. Alors que pour les chemins de fer et les ports, les compétences et l'expérience en matière de surveillance des concessions ferroviaires et portuaires doivent être renforcées. Pour le secteur de l'aviation, il faudra renforcer les compétences dans la négociation des accords d'aviation et la liaison avec les organisations internationales.

#### *Rationaliser les institutions de gestion des corridors*

Il faudrait élaborer et adopter de bonnes pratiques en matière de gestion des corridors afin d'accroître l'efficacité, l'efficacité opérationnelle et la comparabilité entre les régions. Actuellement, presque tous les corridors de transport ont des modèles de gestion différents. Par exemple, le corridor nord en Afrique de l'Est dispose d'un secrétariat permanent de parties prenantes publiques et privées financées par un prélèvement sur les cargaisons par le port de Mombasa. Ailleurs, en Afrique de l'Ouest et du Centre, les corridors de transport sont coordonnés par les CER. En Afrique australe, les exploitants et les utilisateurs ont établi l'initiative de logistique du corridor de Maputo. À l'heure actuelle, les modèles de financement, les structures institutionnelles et les indicateurs de surveillance diffèrent, ce qui entrave la comparabilité des performances des corridors.

#### *Renforcer l'efficacité opérationnelle des fonds routiers et des agences routières*

Le sous-financement de l'entretien des routes constitue une préoccupation commune en Afrique. Les fonds routiers institutionnels mis en place pour l'entretien des réseaux nationaux et régionaux devront être reconsidérés. Les revenus tirés des prélèvements de carburant doivent être versés directement dans les fonds plutôt que par l'intermédiaire des services nationaux du Trésor. De même, les prélèvements de carburant doivent être fixés annuellement par le Conseil du Fonds routier pour permettre la gestion commerciale des biens routiers. Les agences routières, dont beaucoup sont semi-autonomes, doivent devenir des organismes autonomes et adopter des objectifs, des fonctions et des programmes clairs. Par exemple, un Fonds routier exempt de cycles budgétaires annuels du gouvernement permettrait la passation de contrats d'entretien axés sur le rendement. Néanmoins, les fonds routiers et les agences routières ont amélioré les conditions

routières et revisiter leurs fonctions et leurs opérations préservera ces améliorations et conduira à de meilleures conditions des réseaux routiers à travers l'Afrique.

L'étendue du réseau routier rural et son rôle dans la connexion des communautés aux équipements sociaux font d'une stratégie à l'échelle du réseau un élément vital pour accroître et maintenir la connectivité nationale. Ainsi, les réseaux routiers ruraux doivent être revus rigoureusement et continuellement afin de renforcer les stratégies qui sous-tendent les besoins en matière de financement et de dotation en personnels. Cependant, les examens peuvent être complexes là où les administrations locales ont la responsabilité des routes rurales, mais dépendent du gouvernement central pour les finances et l'appui professionnel.

#### *Améliorer l'efficacité des concessions ferroviaires*

Les concessions ferroviaires ont augmenté les volumes de marchandises transportés, et réduit le fardeau financier pour les gouvernements, mais, en revanche, elles ont fourni peu de retour aux investisseurs privés. Alors que les gouvernements et les investisseurs privés voient des occasions d'attirer plus d'affaires, l'action est exigée pour permettre leur réalisation. L'équilibre asymétrique des risques, généralement en faveur du gouvernement, doit être renégocié. La réhabilitation des infrastructures doit être accélérée et les stratégies régionales harmonisées. L'équilibre entre les politiques de transports routier et ferroviaire doit également être redressé. Par exemple, les frais d'utilisation de la route ne couvrent généralement que l'entretien, mais les tarifs ferroviaires doivent couvrir les coûts d'entretien et d'exploitation. En donnant aux transports ferroviaires et routiers une base plus équilibrée, les concessions ferroviaires pourraient améliorer les avantages pour les usagers, les concessionnaires et les gouvernements.

#### *Accroître les concessions portuaires et étendre les bonnes pratiques de travail*

L'adoption du modèle du « port-propriétaire » et la concession des opérations portuaires, principalement des terminaux à conteneurs, produisent des avantages similaires pour le gouvernement en ce qui concerne les concessions ferroviaires. Un autre avantage vient du fait que les gouvernements respectent leurs engagements en matière d'infrastructures et que les investisseurs privés font d'importants investissements dans le domaine des infrastructures, ce qui n'aurait pas pu être réalisé autrement. De même, la plupart des concessionnaires portuaires opèrent de façon rentable et, dans de nombreux cas, paient des frais de concession au gouvernement. Un autre exemple de bonne pratique est l'adoption du concept de guichet unique au Bénin, où toutes les informations entre les transitaires, les compagnies maritimes et les opérateurs portuaires sont gérées dans le cadre d'un seul processus.

L'extension des principes de bonnes pratiques en matière de concession de terminaux de conteneurs apportera une amélioration à tous les utilisateurs portuaires. Les bonnes pratiques impliquent que les autorités portuaires collaborent étroitement avec les opérateurs privés, les agences de transport de fret et les autorités douanières pour mettre en œuvre des stratégies visant à réduire le temps de chargement et les frais de manutention des conteneurs, et à améliorer les temps d'attente et de rotation des navires. Ces améliorations contribueront à attirer le trafic du commerce national, régional et mondial.

#### *Mise à niveau du contrôle du trafic aérien, des infrastructures aéroportuaires et des organismes réglementaires de réforme*

La mise à niveau du contrôle du trafic aérien est vitale pour le développement du transport aérien et pour préparer les compagnies aériennes africaines à la concurrence internationale. À cet égard, les gouvernements devront permettre aux autorités de

l'aviation civile (AAC) de conserver les frais perçus par les compagnies aériennes pour des dépenses en technologie satellitaires modernes qui s'avèreraient plus rentables. L'augmentation des recettes provenant des frais et la réduction des coûts d'exploitation permettraient au AAC de recruter et de retenir du personnel hautement qualifié pour l'exploitation d'aéroports modernes dans un secteur technologique en évolution rapide. De même, les investissements aéroportuaires doivent mettre l'accent sur la modernisation des terminaux encombrés et sur les installations du côté piste et du côté ville, qui pourraient attirer des investisseurs privés. Toutes ces mesures favoriseraient le transport aérien et faciliteraient la compétitivité des compagnies aériennes africaines.

La restructuration des organismes de réglementation de l'aviation qui, de tout temps, protègent les transporteurs de drapeaux nationaux, constitue un pas important vers la libéralisation aérienne prévue par la Décision de Yamoussoukro. Pour accélérer le rythme de cette libéralisation, il faut des ressources techniques et financières supplémentaires pour la CAFAC, l'organe de contrôle, pour faciliter la connectivité aérienne indispensable pour attirer plus de trafic.

#### **4.4 Favoriser un transport sûr et sécurisé**

Voyager dans un environnement sûr et sécurisé est un aspect essentiel du transport durable. La fourniture de cet environnement exige une forte réduction des accidents de la route et des déraillements de trains, et garantit que les transports aériens et maritimes respectent les normes internationales.

##### *Réduire le carnage sur les routes*

De nombreux États membres initient des plans de sécurité routière, mais les taux d'accidents de la route sont encore trop élevés. Toutes les parties prenantes sont familiarisées avec les mesures visant à réduire le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Ces mesures sont bien documentées par le Partenariat mondial pour la sécurité routière, adopté par la CUA dans sa Charte de la sécurité routière en réponse à la cible 3.6 des ODD. Par conséquent, les gouvernements doivent fournir à leurs organismes responsables de la sécurité, des ressources pour coordonner efficacement les nombreuses agences de sécurité routière. Cela nécessite la mise à jour des cadres juridiques couvrant les normes de sécurité des véhicules et l'amélioration de l'application des réglementations de sécurité. Les organismes responsables doivent mobiliser suffisamment de fonds pour soutenir des initiatives de sécurité durable. Le niveau de financement recommandé par le *Plan d'action de la décennie de la sécurité routière en Afrique* est de 10% des investissements dans les infrastructures routières et de 5% des budgets d'entretien des routes.

L'amélioration de la sécurité et des pratiques de chargement sécuritaire des véhicules le long des corridors routiers régionaux sont deux des nombreux avantages des corridors SMART. Ces corridors comprendront des mesures de sécurité, telles que l'amélioration de la vérification des conteneurs et l'augmentation de la sécurité aux aires de repos et aux passages frontaliers où le personnel de transport routier et le fret sont plus vulnérables aux activités criminelles.

##### *Réduire les déraillements et améliorer la réglementation de la sécurité*

L'incidence élevée des déraillements peut être réduite à travers un cadre réglementaire pour la performance technique, les objectifs et les normes de sécurité, et les systèmes de gestion de la sécurité pour la délivrance d'autorisations pour les opérateurs des chemins de fer. Un cadre réglementaire complet devra être fondé sur une analyse effectuée par une

agence indépendante d'enquête sur les accidents et les causes des accidents, et des recommandations pour améliorer la prévention des accidents. Des normes appropriées et des organismes efficaces de sécurité réduiront les accidents et les blessures des usagers, ainsi que les dommages aux marchandises et au matériel roulant.

En outre, des normes communes de sécurité et d'interopérabilité augmenteront la sécurité à l'intérieur et entre les systèmes ferroviaires. Cela nécessitera des objectifs et des indicateurs de sécurité communs à travers le continent et des méthodes de sécurité communes pour assurer le respect des normes de sécurité. Des exigences communes amélioreront la sûreté et la sécurité ferroviaires à un coût relativement faible et seront essentielles dans les zones urbaines densément peuplées.

*La sûreté et la sécurité aériennes doivent être conformes aux normes et pratiques de l'OACI*

Le taux élevé d'accidents des compagnies aériennes africaines peut être réduit par une mise en œuvre cohérente des normes et des pratiques, une surveillance réglementaire efficace et l'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité, recommandées par l'OACI. Les capacités sécuritaires et de contrôle seront renforcées par des AAC indépendantes, pour élargir la coopération avec l'OACI et les partenaires au développement dans le cadre des programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), à un plus grand nombre d'États membres, et en adoptant le système du Service européen de *navigation* par recouvrement géostationnaire (EGNOS). Le renforcement des capacités dans tous les domaines pour atteindre la conformité avec les normes et pratiques de l'OACI, rendra le transport aérien plus sûr.

La sécurité aérienne peut être améliorée en mettant rigoureusement en œuvre l'annexe 17 de l'OACI, qui vise à prévenir les actes illégaux, allant des attaques contre les aéronefs et les passagers à la mise dans les cargaisons les bagages d'engins explosifs. La Commission et les États membres devront lancer des plans coordonnés pour atténuer ces risques en fonction de leurs engagements pris à Windhoek en 2016. Ces plans consistent à travailler avec l'OACI dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) et du Projet de l'UE pour la sécurité de l'aviation civile. Ces initiatives bâtiront une culture de sécurité aérienne efficace qui facilitera le recrutement de personnels compétents responsables de la sécurité, l'utilisation de passeports lisibles par machine et le respect de l'annexe 9 de l'OACI. L'amélioration de la sécurité exige également des autorités de l'aviation civile qu'elles exercent leur influence sur les autorités douanières et d'immigration et qu'elles coordonnent les services répressifs pour assurer que la sécurité soit la priorité primordiale. Toutes ces initiatives et ces plans créeront un environnement plus sûr pour les passagers, ce qui est vital dans l'industrie touristique croissante de l'Afrique.

*Les opérations maritimes et sur les voies navigables intérieures doivent se conformer aux normes internationales*

L'adhésion aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) renforcera la sécurité et atténuera les risques sécuritaires en mer, sur les voies navigables intérieures et dans les ports. Cela implique que la Commission et les États membres prennent des mesures pour garantir que les expéditeurs respectent les normes du pays dans lequel un navire est immatriculé et à partir duquel son équipage est recruté. Toutefois, l'on ne peut compter sur de nombreux navires battant « pavillon de complaisance » dans l'État inscrit. Pour cette raison, les conventions de l'OMI exigent que les inspections des navires soient effectuées dans et par les États membres, exerçant leur autorité en matière de « contrôle par l'État du port ». Ainsi, les

autorités portuaires doivent disposer de personnels compétents pour appliquer les réglementations internationales.

Des aides adéquates à la navigation doivent être pleinement opérationnelles et fiables pour protéger les navires dans les eaux côtières et les voies navigables intérieures. Ainsi, les agences maritimes des États membres doivent disposer des personnels et des ressources nécessaires à l'inspection et à l'entretien de routine pour prévenir les pertes en vies humaines, les dommages aux navires et aux cargaisons, et les dommages environnementaux.

La piraterie dans l'ouest de l'océan Indien, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée peut être mieux contrôlée, du fait qu'ils sont signataires du Code de conduite de Djibouti. La mise en œuvre de ce code contribuera à la protection du commerce de l'Afrique, dont 90% des produits sont transportés par voie maritime, et à la sécurité des voies de navigation commerciale stratégique qui se trouvent dans l'espace maritime africain. À l'heure actuelle, 15 États membres de l'UA, dont trois États insulaires de l'océan Indien, quatre États riverains de la mer Rouge et du golfe d'Aden et un autre État insulaire de l'océan Indien, en sont signataires.

#### **4.5 Améliorer la mobilité urbaine et l'accessibilité aux équipements urbains**

Une gestion adéquate de l'utilisation des terres, de meilleures infrastructures pour les transports non motorisés et motorisés, et des services de transport publics et privés efficaces, permettront aux citoyens de voyager en douceur et en toute sécurité pour aller au travail, dans les écoles et les établissements de santé, et vers d'autres équipements urbains.

##### *Renforcer la gestion de l'utilisation des terres urbaines*

La mobilité dans les villes surpeuplées de l'Afrique peut se réaliser à travers une meilleure gestion de l'utilisation des terres pour vérifier l'étalement du développement commercial et résidentiel qui accroît les exigences en matière de services de transport. C'est le cas dans les méga-villes africaines, telles que le Caire et Kinshasa, et les capitales, telles que Casablanca et Nairobi, ainsi que dans les villes secondaires en croissance avec des populations approchant le million d'habitants. L'intégration de la gestion de l'utilisation des terres et des services de transport peut réduire la congestion urbaine et est plus fructueuse lorsque la responsabilité incombe à une seule autorité des transports urbains, comme à Lagos.

##### *Mise à niveau des infrastructures pour les transports non motorisé et motorisé*

L'accès aux aménagements urbains pour les piétons et les cyclistes peut être sensiblement relevé en améliorant et en développant des sentiers pédestres pour créer des réseaux continus, sûrs et bien éclairés. De tels réseaux élimineraient également les conflits entre les transports non motorisés et motorisés, et contribueraient à réduire la congestion routière et le risque de décès et de blessures dus aux accidents.

La capacité des infrastructures pour le trafic motorisé peut être stimulée par des mesures relativement peu coûteuses pour augmenter le stationnement hors route, pour assurer la fonction des systèmes de gestion du trafic et pour appliquer les réglementations de la circulation. À court terme, ces mesures augmenteront la capacité routière et la fluidité du trafic. Toutefois, une modernisation substantielle des infrastructures de transport, qui a peu changé depuis l'indépendance, dans de nombreuses villes, est vitale pour l'efficacité des

services de transport. Mais, de nouvelles infrastructures devraient viser à réduire la congestion du trafic. En outre, l'amélioration des infrastructures doit être soutenue par un régime d'entretien robuste pour empêcher la détérioration de la route qui entraîne une perturbation du trafic et augmente les émissions des véhicules.

#### *Amélioration des transports publics*

Après la marche, les transports en commun sont, pour les citoyens, le principal moyen de transport capable de réduire sensiblement les déplacements quotidiens. Les services d'autobus publics doivent être intégrés aux services de minibus et de taxis locaux gérés par le secteur privé. L'intégration exigerait l'application des règlements pour réduire la congestion automobile et pour améliorer les normes de conduite et l'entretien des véhicules par les opérateurs publics et privés. En outre, l'élimination des contrôles douaniers sur les itinéraires et les pratiques de chargement inciteront les opérateurs privés à améliorer la sécurité et la qualité de leurs services.

Les transports publics dans les mégapoles et les grandes capitales d'Afrique nécessitent la construction de systèmes de transport rapide et de transit de masse ferroviaire. Ces systèmes sont relativement réussis dans les villes telles que Le Caire, Tunis, Lagos, Dar es Salaam, Gauteng, Cap et Casablanca. Le développement de ces systèmes exige une large participation des acteurs et offre des occasions de partenariats publics-privés. En outre, de hautes performances opérationnelles réduiraient la congestion du trafic et les émissions de gaz à effet de serre.

#### **4.6 Promouvoir des systèmes de transport résilients et respectueux de l'environnement**

La gestion de l'impact du changement climatique dans la conception, la construction et l'entretien des infrastructures de transport résilientes, nécessite des mesures d'adaptation et d'atténuation. La contribution du transport à la limitation du changement climatique est principalement la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

#### *Rendre les infrastructures de transport résilientes aux changements climatiques*

Les changements dans les températures ambiantes et les précipitations, et les inondations liées aux changements climatiques, nécessitent des mesures visant à rendre les infrastructures de transport résilientes à ces impacts. Des températures plus élevées causent une détérioration plus rapide des routes asphaltées ou goudronnées. L'augmentation des précipitations réduit la capacité de charge et la durée de vie des routes pavées et non pavées. L'inondation des routes pavées et non pavées entraîne l'infiltration des eaux et les glissements de terrain. La détérioration accélérée des routes peut être atténuée en améliorant leur entretien pour éviter qu'elles ne deviennent impraticables, en adoptant des normes appropriées pour la construction et l'entretien de nouvelles routes dans les zones vulnérables, en réhabilitant les routes à grande circulation.

Les sociétés ferroviaires doivent élaborer des stratégies pour atténuer l'impact du changement climatique, à travers des programmes d'entretien visant à protéger les voies permanentes contre l'augmentation de l'infiltration des eaux. Les systèmes de drainage devront être modernisés lorsque les remblais risquent d'être inondés et ravinés. Le coût additionnel est susceptible d'être compensé par la perte de revenus si les opérations ferroviaires sont suspendues ou perturbées.

Les États membres devront assurer la liaison avec les organismes nationaux de protection de l'environnement dans le domaine des programmes visant à renforcer la protection des

digues et des ouvrages de défense contre la mer, en particulier à proximité des grands ports et des zones urbaines. Les États insulaires menacés par la montée des niveaux de la mer doivent d'urgence adopter des mesures défensives. Face à la diminution ou à l'augmentation des débits fluviaux, les agences de navigation intérieure doivent améliorer l'entretien dans les zones peu profondes par dragage supplémentaire et en protégeant les jetées en bordure des fleuves.

#### *Réduire les émissions du transport de passagers et de fret*

Les émissions des transports représentent environ un quart des émissions de gaz à effet de serre liés à l'énergie. La réduction des émissions de véhicules exigera la révision des règlements relatifs aux normes, à l'entretien et à l'inspection des véhicules, ainsi que des cadres réglementaires afin d'y intégrer des mesures incitatives comme l'importation de véhicules écoénergétiques et à faible niveau d'émission. En outre, un passage au principe de l'utilisateur-payeur doit être fait en supprimant les subventions de carburant pour décourager les déplacements inutiles et en adaptant les prix du carburant pour refléter différents niveaux des émissions des véhicules. En outre, l'efficacité énergétique peut être augmentée en abaissant et en appliquant des limites de vitesse inférieures. Une autre mesure efficace consisterait à réévaluer et à augmenter les frais d'utilisation des routes pour encourager l'usage des chemins de fer et des voies navigables intérieures pour les moyennes/longues distances. Ces initiatives pourraient être rapidement introduites par les États membres et contribueraient immédiatement à réduire les émissions des transports.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation exige que les États membres, en partenariat avec l'OACI, fassent en sorte que les compagnies aériennes accélèrent leurs efforts et maintiennent leur engagement à stabiliser au moins les émissions de l'aviation aux niveaux de 2020. De même, les États membres et l'OMI doivent travailler en étroite collaboration avec les compagnies maritimes pour mettre en œuvre les normes actuelles de l'OMI et élaborer une stratégie visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à protéger le milieu marin. Dans ce contexte, les États membres devraient adhérer au projet de renforcement des capacités financé par l'UE sur l'atténuation des changements climatiques dans l'industrie des transports maritimes. Ce projet, mis en œuvre par l'OMI, vise à mettre en place un centre de coopération en matière de technologie maritime en Afrique. Ainsi, le suivi de la conformité à ces normes internationales impliquera une liaison plus étroite entre la Commission, les CER et ces organisations internationales.

#### **4.7 Mobiliser des fonds supplémentaires**

Trouver suffisamment de fonds pour combler l'écart entre les niveaux de dépenses requis pour les niveaux de connectivité et les prévisions des dépenses futures de l'Agenda 2063, impliquent une mobilisation d'environ 2 milliards de dollars américains par année. La réduction de cet écart exige que les gouvernements améliorent l'efficacité des recettes et des budgets, et qu'ils exploitent de nouvelles sources de financement novatrices avec la participation du secteur privé et des partenaires au développement.

#### *Augmenter les ressources nationales*

L'augmentation des dépenses du trésor public, principale source de financement des transports, est difficile pour de nombreux pays confrontés à la baisse des recettes minérales et à l'impact financier négatif de la crise financière mondiale de 2008. Toutefois, les gouvernements peuvent augmenter leurs ressources principalement en améliorant la collecte des frais d'utilisation des routes et en utilisant plus efficacement les fonds budgétisés. Les États membres devront permettre l'augmentation des prélèvements sur les

des carburants pour couvrir l'entretien régulier et périodique des routes, et pour réduire les retards d'entretien. Les budgets routiers doivent être exécutés plus efficacement en améliorant l'efficacité des achats et l'estimation des coûts sur la base de données plus fiables. Une plus grande efficacité dans ces deux domaines pourrait réduire sensiblement l'écart financier.

#### *Chercher de nouvelles sources de financement des infrastructures*

Un éventail croissant de ressources est disponible à travers l'Afrique, allant des fonds pour les infrastructures sous-régionales, des banques multilatérales et bilatérales de développement (BMD et BBD) aux fonds souverains (SWF). Le Fonds Africa50 pour les infrastructures, qui appartient à 23 gouvernements africains, la BAfD et des investisseurs institutionnels, se concentre sur les projets régionaux en matière d'énergie et de transport. Ce Fonds vise à accélérer le développement des projets et à agir comme un pont entre les actionnaires gouvernementaux et les investisseurs privés, afin de mieux gérer les risques et la mise en œuvre des projets. De même, les BMD et les BBD qui ont des cotes de crédit élevées, peuvent emprunter à des taux inférieurs sur les marchés internationaux de capitaux et offrir des prêts à long terme à moindre coût pour financer des projets de transport. En outre, l'Afrique a 16 SWF avec un actif total de 195 milliards de dollars, la Libye et l'Algérie dominant avec des actifs de 124 milliards de dollars américains. Les SWF du Nigéria, de l'Angola, du Ghana et du Kenya ont des mandats clairs pour financer les infrastructures de transport. Ainsi, les États membres devraient explorer ces sources de financement pour renforcer leurs investissements en matière de transport.

Les pays africains peuvent également exploiter le Fonds pour les changements climatiques en Afrique (FCCA), mis en place par la BAfD en 2014, pour aider les pays africains à renforcer leur résilience face aux effets négatifs des changements climatiques et à la transition vers une croissance durable à faible teneur en carbone. Le FCCA complète les opérations de la Banque avec d'autres fonds multilatéraux liés au climat, tels que le Fonds d'investissement climatique (FIC). Actuellement, le FCCA finance huit projets à hauteur de 3,3 millions de dollars américains. Un de ces projet vise à renforcer la résilience face au changement climatique dans les infrastructures transfrontalières et, plus particulièrement, dans le cadre de l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos.

#### *Construire et financer des partenariats publics-privés (PPP)*

Attirer des investisseurs privés exige des États membres qu'ils élaborent des projets bien structurés et bancables. La formulation de tels projets nécessitera l'exploitation de ressources offertes par une multitude de structures de préparation de projets, souvent financées par des donateurs, y compris une structure dédiée au PIDA. Travailler avec des investisseurs privés sur des projets régionaux requiert une coordination étroite des acteurs, des juridictions et des régimes d'approvisionnement pour assurer une collaboration efficace et efficiente de la conception à l'achèvement. La collaboration implique également l'adoption de bonnes pratiques, telles que les projets de grande envergure de l'expansion du canal de Suez en Egypte, les chemins de fer à grande vitesse au Maroc et en Afrique du Sud, et le projet portuaire namibien.

Les États membres ont davantage de possibilités de collecter des fonds en émettant des obligations pour des d'infrastructure potentiellement intéressantes pour les caisses de retraite qui recherchent des actifs à long terme et qui utilisent des obligations similaires dans les PPP, bien que ces derniers soient des instruments financiers plus complexes. En outre, les PPP peuvent offrir de nombreux arrangements contractuels qui apportent des investissements privés dans les infrastructures publiques. Ces arrangements comprennent les contrats de conception-construction-exploitation-transfert, de construction-gestion-exploitation-transfert, et de construction-location-transfert, qui impliquent une entité privée

avec un contrat de concession. La création et la pérennisation d'un PPP efficace nécessitent une coopération étroite entre les gouvernements et les investisseurs privés qui favorise un partage équitable des risques dans un environnement transparent et bien réglementé.

#### *Maintenir la coopération avec les partenaires au développement*

Soutenir le financement des partenaires au développement pour les transports exige que la Commission, les CER et les États membres maintiennent leur coopération bien développée avec les donateurs traditionnels, et renforcent la coopération avec les nouveaux donateurs, essentiellement la Chine et les États arabes du Golfe. Les forums de coopération qui jouent un rôle important dans l'accroissement du financement des transports africains, comprennent le partenariat Afrique-Europe pour les infrastructures, le Consortium pour les infrastructures en Afrique et le Groupe de coordination arabe. Les partenaires au développement utilisent de plus en plus d'instruments financiers mixtes. L'UE, par exemple, à travers sa Facilité d'investissement pour l'Afrique, combine les subventions de l'UE à des prêts provenant de banques multilatérales européennes de développement.

## **5. La voie à suivre**

L'Union africaine, les CER et les États membres partagent la responsabilité de la fourniture d'un transport durable avec une mobilité plus sûre pour tous. Le transport durable contribuera à ce que l'Afrique réalise ses aspirations de l'Agenda 2063 et les objectifs liés au transport des Objectifs de développement durable des Nations Unies. Cependant, la réalisation de ces objectifs communs exige :

- un engagement politique permanent pour une meilleure gouvernance des transports ;
- une grande priorité à la sûreté et à la sécurité ;
- des réponses efficaces aux changements climatiques ;
- un accent effectif sur les transports urbains ; et
- un financement adéquat pour des infrastructures et des services de transport abordables.

### **5.1 Poursuite d'une gouvernance transparente**

La quantité et la qualité des infrastructures et des services à travers l'Afrique ont été soulevées au cours des deux dernières décennies, principalement en raison du leadership politique et de l'engagement à la réforme et à l'appropriation de stratégies de transport abordables. Le soutien politique doit être renforcé pour fortifier les institutions de transport. Cela exige un dialogue ouvert sur la politique et la gestion avec les principales parties prenantes aux niveaux continental, régional et national. Afin de faciliter et de donner suite à ces discussions, la Commission, les CER et les ministères et organismes de transport nationaux doivent recruter et retenir des professionnels équipés pour réglementer les opérations de transport des secteurs public et privé. En outre, les institutions clés doivent renforcer leur éthique de gestion axée sur le commerce avec des stratégies, des objectifs et des résultats clairs qui sont partagés avec les parties prenantes à travers la publication de vérifications techniques et financières publiées. Ces mesures renforceront les partenariats avec :

- des usagers et bénéficiaires des services de transport qui paient largement pour leur transport ;

- le secteur privé pour l'investissement, la construction et l'entretien des infrastructures ; et
- des partenaires au développement.

## **5.2 L'état général de la sûreté, la sécurité et des activités liées au changement climatique et à la sensibilisation sociale**

L'Afrique prend la sécurité au sérieux et reconnaît qu'il faut faire davantage dans tous les modes de transport, en particulier le transport routier pour atteindre l'ODD 3, qui est de réduire de moitié les décès et les blessures causés par les accidents de la route. Les causes des accidents mortels de la circulation sont bien comprises et en établissant adéquatement les priorités, les taux d'accidents pourraient être réduits. Cela nécessite de solides institutions de réglementation de la sécurité et l'application correcte des normes de sécurité et des réglementations dans tous les modes de transport. La sécurité dans les transports aériens et maritimes, y compris les voies navigables intérieures, particulièrement, dépend de l'utilisation des normes internationales actuellement introduites dans de nombreux pays. La mise en œuvre de ces mesures assurera une mobilité plus sûre pour tous, y compris les enfants, les personnes âgées et les personnes vivant avec un handicap.

La Commission s'attèle à la fourniture d'infrastructures de transport durables et abordables pour le développement économique et social, qui est au cœur de l'ODD 9, et constitue l'objet du présent document d'orientation stratégique. L'ODD 9 exige également la résilience des infrastructures. Cela exige une adaptation adéquate et des mesures d'atténuation des effets du changement climatique, non seulement pour protéger les infrastructures, mais surtout pour protéger les moyens de subsistance des communautés des zones côtières de faible altitude et dans les petits États insulaires.

## **5.3 Relever le niveau des efforts pour un transport urbain abordable et une plus grande propreté de l'atmosphère**

Avec une urbanisation croissante, davantage de personnes habiteront dans les villes surpeuplées et encombrées par le trafic, que dans les communautés rurales à l'horizon 2050. L'Agenda 2063 et l'ODD 11 visent une réduction substantielle des décès et des maladies dus à la pollution atmosphérique et une sûreté des transports publics dans les zones urbaines, ainsi qu'à assurer une mobilité urbaine sûre, notamment à travers la marche, le cyclisme et le transport motorisé, et les transports publics accessibles à toutes les demandes, et une planification stratégique et une gouvernance urbaine qui gèrent les grands enjeux spatiaux et de transport. La réduction de la congestion du trafic implique l'accroissement de la capacité routière, l'amélioration de la gestion du trafic et la garantie de l'entretien adéquat des routes. Les améliorations apportées aux transports publics urbains vont des services d'autobus publics abordables aux réseaux de transport en commun rapides et aux réseaux ferroviaires de transport en commun. En plus, le transport peut contribuer à l'assainissement de l'air en adoptant des carburants plus propres, en introduisant des véhicules plus écoénergétiques et des véhicules à faible émission, et en appliquant les règlements d'inspection des véhicules. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces mesures permettront d'améliorer l'environnement urbain et le bien-être des populations urbaines.

## **5.4 Augmenter le financement pour l'interconnectivité durable des systèmes de transport**

Le PIDA mettra en place un réseau de corridors routiers et ferroviaires, et de voies navigables reliant les régions et les pays du continent, y compris les pays enclavés aux ports côtiers. Les ports maritimes et les services aériens assureront des liens vers les États insulaires d'Afrique et vers les continents proches et lointains. Les principaux décideurs s'engagent à financer et à maintenir ces systèmes de transport en utilisant divers instruments de financement. Les budgets gouvernementaux demeureront la principale source de financement de systèmes de transport durable. Par conséquent, la priorité sera donnée à l'entretien et à l'équilibre adéquat entre la réhabilitation et la modernisation. La collecte de fonds supplémentaires impliquera l'élargissement de partenariats à des investisseurs privés semblables à ceux des ports à conteneurs et des concessions de chemins de fer, l'extension de méthodes de fusion financière avec les donateurs traditionnels, et des moyens d'attirer des financements abordables à partir de nouveaux partenaires au développement.

### 5.5 Actions prioritaires pour la Commission, les CER et les États membres

La mise en œuvre des projets continentaux du PIDA, des plans régionaux des CER et des plans de transport des États membres, exige une gouvernance durable, des cadres réglementaires qui facilitent les services de transport et un financement adéquat pour construire et entretenir les infrastructures de transport.

#### *Au niveau continental*

La Commission a un rôle unique à jouer dans la promotion des initiatives de politique continentale en collaboration avec les CER, les agences africaines de transport et les États membres. Cela impliquerait les actions suivantes :

- attirer, former et retenir les personnels adéquats pour assurer la liaison avec les organisations internationales, les agences de transport africaines et diriger le Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports ;
- renforcer la coordination entre l'Agence de planification et de coordination du NEPAD, les CER et les États membres sur la préparation du projet du PIDA;
- développer un portail de connaissances sur les transports et promouvoir les communautés de bonnes pratiques ;
- diriger la coordination inter-CER sur la planification et les priorités continentales et régionales ;
- promouvoir la création de corridors SMART et élaborer de lignes directrices harmonisées pour les CMI et adopter de systèmes de transport multimodal ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à faciliter deux projets phares de l'Agenda 2063 : le *Réseau africain intégré de trains à grande vitesse* et le *Marché unique du transport aérien en Afrique* ;
- promouvoir la sûreté et la sécurité aériennes et maritimes en partenariat avec l'OACI et l'OMI ;
- participer à des programmes de recherche sur le transport, tels que le Programme de politiques de transport en Afrique ;

## *Document de politique de transport*

- suivre et évaluer les objectifs des politiques de transport et l'efficacité des stratégies ; et
- assurer la liaison avec les partenaires au développement dans le cadre de la Stratégie conjointe Afrique-Europe.

### *Au niveau régional*

Les CER et la Commission collaborent avec les États membres à la mise en œuvre de la politique continentale et régionale à travers des programmes régionaux, qui impliquent les actions suivantes :

- suivre régulièrement les progrès du projet du PIDA et mettre à jour les stratégies et les plans pour répondre aux changements régionaux en évolution et à de nouveaux problèmes ;
- attirer, former et retenir les personnels adéquats pour évaluer le rendement des corridors et analyser la cohérence entre les politiques, les stratégies et les cadres réglementaires régionaux et nationaux;
- accélérer l'harmonisation des cadres réglementaires sur le trafic de transit et la sécurité des pays membres des CER et entre les CER ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à construire des postes-frontières à guichet unique à toutes les frontières nationales ;
- coordonner avec les CMI sur la mise en place de corridors SMART et sur la promotion de la sécurité ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à entretenir et à moderniser les sections et à construire les chaînons manquants de l'Autoroute transafricaine (TAH) ;
- élaborer et mettre en œuvre de mesures visant à accroître l'interopérabilité des réseaux ferroviaires ;
- travailler avec les AAC, l'ASECNA et d'autres personnes pour contribuer à un système satellitaire interopérable avec le Service européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) ; et
- coordonner avec l'OMI et l'OACI sur la sûreté et la sécurité maritimes et aériennes, notamment en matière de lutte contre la piraterie.

### *Au niveau national*

Les États membres jouent un rôle essentiel dans l'intégration des aspirations continentales et régionales dans les politiques et stratégies nationales de transport, ce qui implique :

- une mise à jour régulière des politiques, des stratégies et de la planification des projets sur la base de systèmes de collecte de données solides et de suivi des performances des infrastructures et des services de transport ;

- une mise à jour des cadres réglementaires du transport pour faciliter le trafic en transit par les ports d'entrée/sortie et le long des corridors routiers et ferroviaires régionaux ;
- l'attraction, la formation et le maintien de personnels adéquats dans les ministères pour le développement et la gestion de tous les fournisseurs de services de transport dans les secteurs public et privé ;
- assurer la liaison avec les universités et les collèges pour les cours de transport pour les professionnels et les techniciens désireux de poursuivre des carrières dans les secteurs public et privé ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à augmenter les budgets de transport, en prenant d'abord les dépenses d'entretien en charge et en augmentant ensuite les performances de l'exécution budgétaire ;
- accroître le financement des transports en utilisant de nouveaux mécanismes financiers pour attirer les investisseurs privés et en mettant en place des partenariats publics-privés ;
- fournir des ressources adéquates à tous les organismes de sûreté et de sécurité des transports en matière de réforme et d'application de la réglementation, notamment pour le transport routier et le contrôle de la charge à l'essieu ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à rationaliser la gouvernance urbaine en vue d'une meilleure gestion de la demande d'utilisation des terres et des transports urbains, d'améliorer les infrastructures de transport non motorisées, d'intégrer les services de transport publics et informels, et de développer des systèmes de transport en commun dans certaines villes ;
- élaborer et mettre en œuvre de mesures de surveillance de la pollution atmosphérique, de réduction des émissions des véhicules et d'adoption de systèmes de transport à faible émission de carbone ;
- assurer que les fonds routiers génèrent des revenus suffisants pour l'entretien et que les agences routières renouent avec leur approche commerciale à la gestion des réseaux routiers nationaux pour en faciliter l'accès en toutes saisons ;
- encourager, le cas échéant, les méthodes à haute intensité en main d'œuvre pour l'entretien des routes, en créant des emplois pour les hommes et les femmes ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à éliminer les comportements monopolistiques et les cartels dans l'industrie du camionnage ;
- coopérer avec le secteur privé pour établir des opérations de transport multimodal ;

*Document de politique de transport*

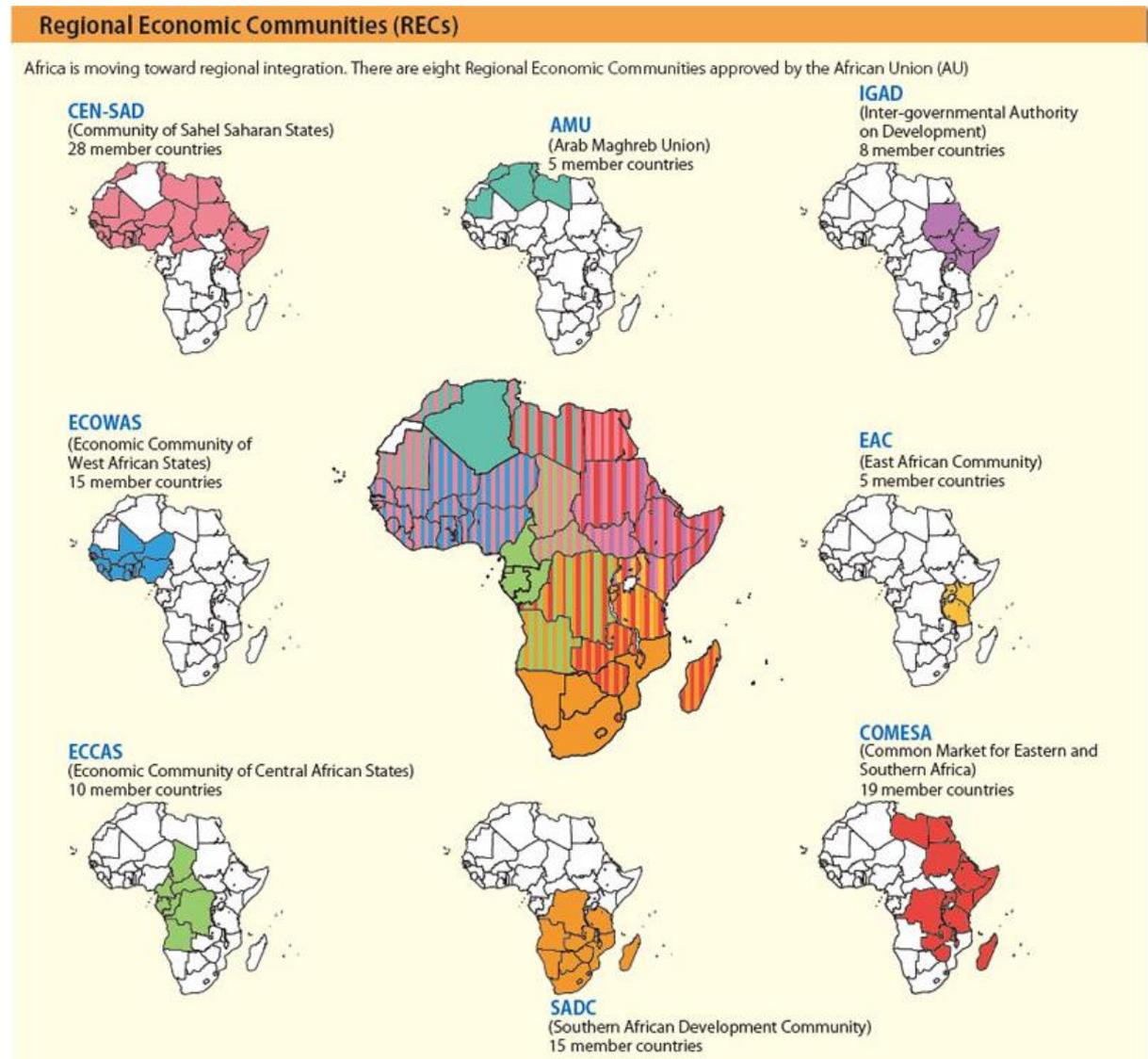
- soutenir les concessions de chemins de fer viables, réévaluer et modifier le partage des risques entre les secteurs public et privé, et l'impact de la faiblesse des tarifs appliqués aux usagers de la route dans le cadre des concessions accordées à des particuliers ;
- accélérer la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, l'adhésion au Marché unique africain du transport aérien et la modernisation des services de gestion du trafic aérien conformément à la réglementation de l'OACI ;
- étendre le modèle du «port-proprétaire» aux opérateurs du secteur privé pour couvrir tous les services portuaires, améliorer la capacité des quais, appliquer les normes de l'OMI aux expéditeurs et faciliter la part de marché des expéditeurs africains lorsque les conditions du marché le permettent ; et
- élaborer et mettre en œuvre des mesures visant à maximiser l'utilisation des voies navigables intérieures liées aux réseaux de transport terrestre.

\*\*\*\*\*

## Annexe 1 : Déclarations et Décisions de l'Union africaine sur les Transports

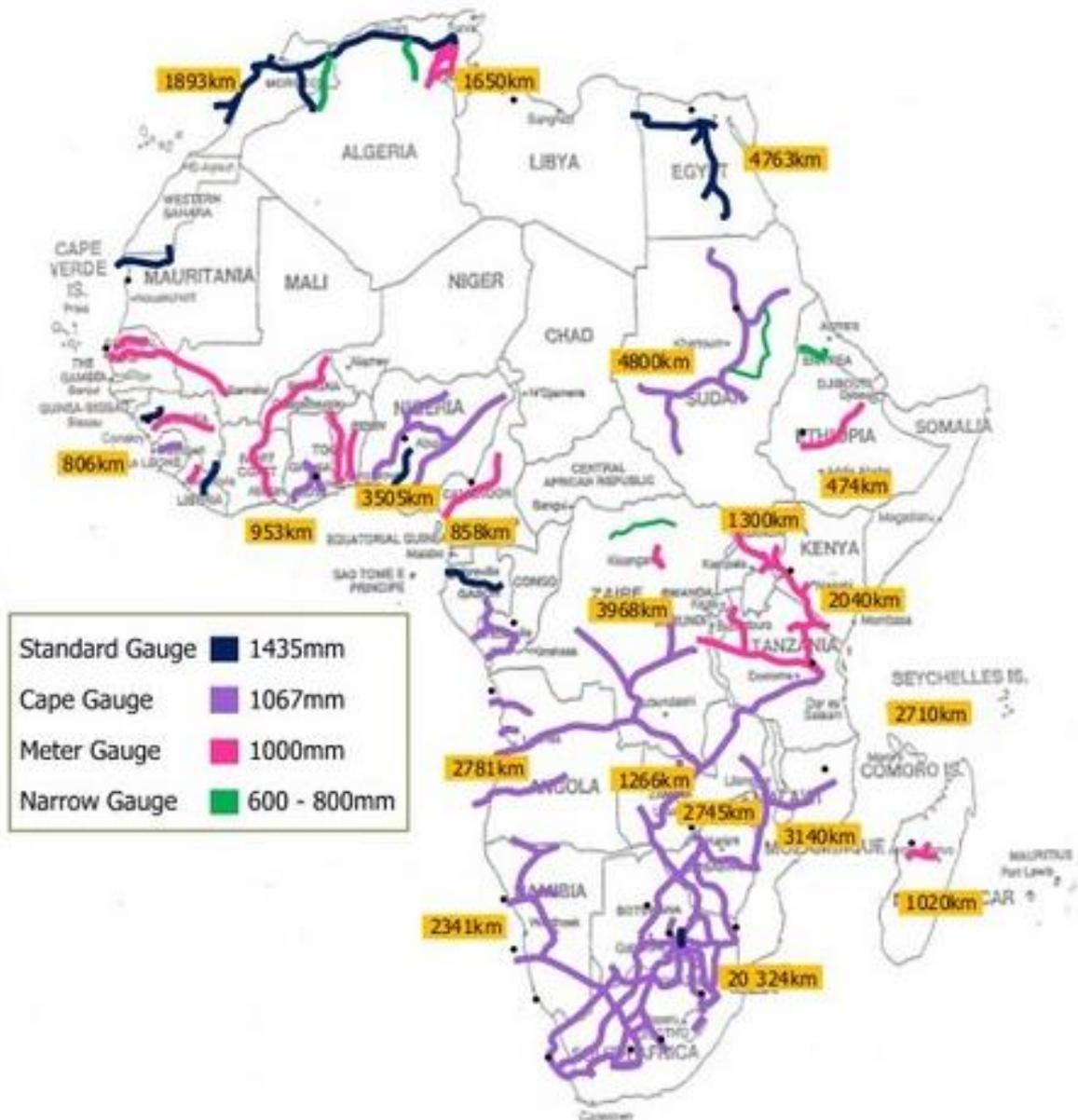
Secteur/domaine	Promulgation ou adoption
<b>Transport aérien</b>	
Déclaration de Yamoussoukro	1988
Décision de Yamoussoukro	1999
Politique africaine de l'aviation civile	2011
Sécurité et facilitation de l'aviation	2016
<b>Transport routier</b>	
Plan d'action de la Décennie de la sécurité routière en Afrique 2011-2020	2011
Accord intergouvernemental sur le TAH	2014
Charte de la sécurité routière	2016
<b>Transport ferroviaire</b>	
Vision du PIDA à l'horizon 2040	2012
Réseau panafricain intégré de trains à grande Vitesse, Agenda 2063	2014
<b>Transport maritime</b>	
Charte africaine des transports maritimes	1994
Charte africaine révisée des transports maritimes	2010
Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique	2016
<b>Transport urbain</b>	
Mobilité dans les zones urbaines en Afrique, Programme de politique des transports en Afrique	2015
<b>Corridor multimodaux</b>	
Corridors SMART, PIDA	2012
<b>Décision sur l'Agenda 2063</b>	
Conférence des ministres africains des Transports de Malabo	2014
<b>Changement climatique</b>	
Stratégie africaine sur les changements climatiques – ( <i>projet</i> )	2016

## Annexe 2 : Communautés économiques régionales



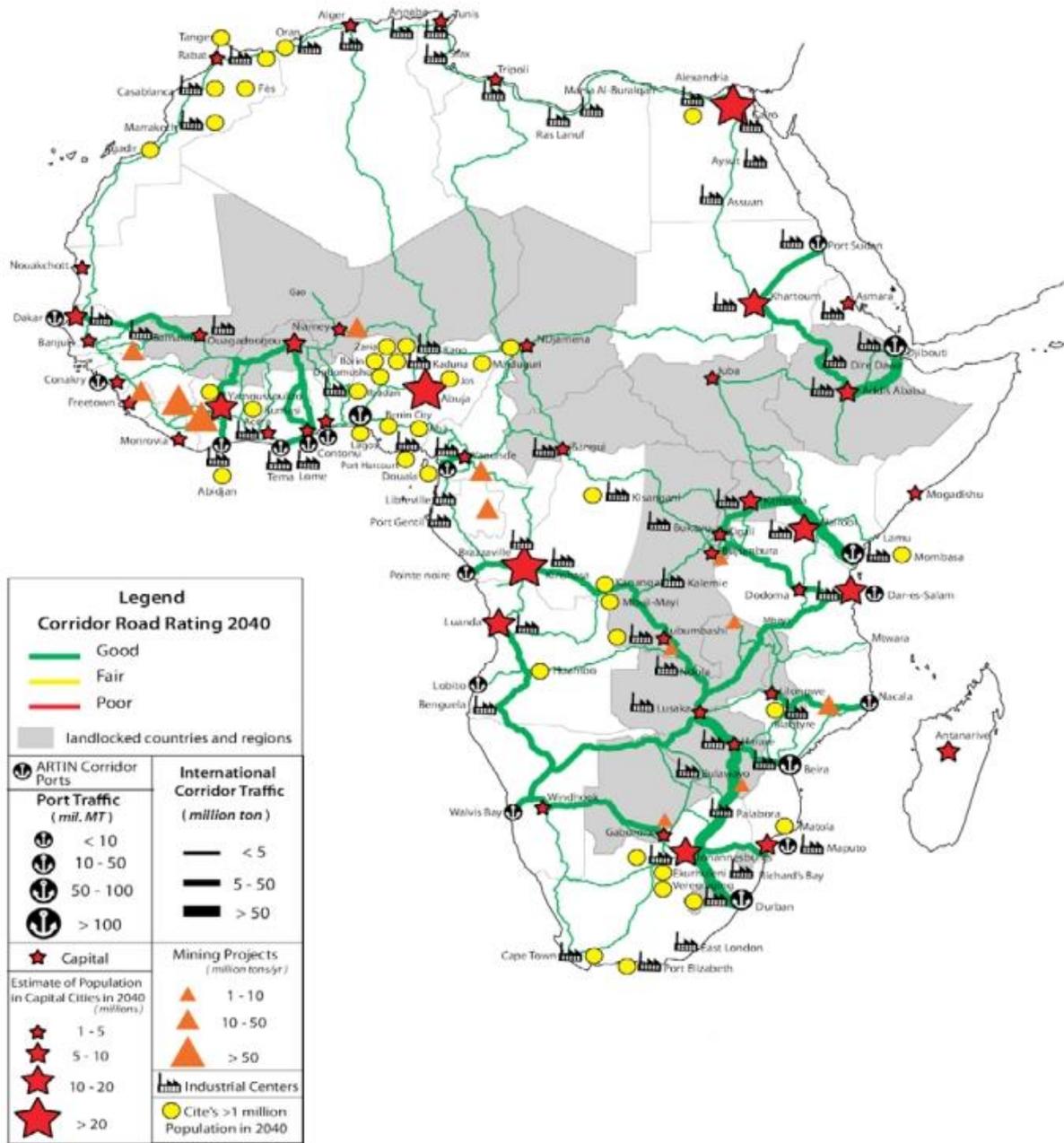


Chemins de fer africains



Source : PIDA.

Ports africains



Source : PIDA.

## Références

- African Union Commission, Agenda 2063 Framework Document, *The Africa We Want*, September 2015
- , Report of the AU Conference of Ministers responsible for Transport, Malabo, Equatorial Guinea, April 2014
- , Maritime Transport: Increasing African Ports Capacity and Efficiency for Economic Growth, First Ordinary Session of the African Union Specialized Technical Committee on Transport, International and Interregional Infrastructure, Energy and Tourism, Addis Ababa, November 2016
- , STC 2016 Paper, Road Safety: African Action Plan for the Global Decade of Action for Road Safety
- , African Union Extraordinary Summit on Maritime Security and Safety and Development in Africa, Protecting Our Oceans, Lomé, Togo, October 2016
- , Review of the Implementation Status of the Trans African Highways and the Missing Links, SWECO International and Nordic Consulting Group, Sweden in association with BNETD Cote d'Ivoire and UNICONSULT, Kenya
- , African Strategy on Climate Change, May 2014
- , Report of the Ministerial Conference on Aviation Safety in Africa, Abuja, Nigeria, July 2012
- African Development Bank: Programme for Infrastructure Development in Africa – Interconnecting, integrating and transforming a continent
- , Africa Climate Change Fund, Supporting African countries to access international climate finance
- Africa Transport Policy Program (SSATP), Reviving Trade Routes – Evidence from the Maputo Corridor, Sandra Sequeira, Olivier Hartmann and Charles Kunaka, Discussion Paper No. 103 November 2014
- , Africa Transport Policies Performance Review – The Need for More Robust Transport Policies, Justin Runji, Working Paper No. 103 January 2015
- , Lessons of Corridor Performance Measurement, Gaël, Jean-Francois Marteau, Charles Kunaka, Jean-Kizito Kabanguka and Olivier Hartmann, Discussion Paper No 7, 2008
- , Policies for Sustainable Accessibility and Mobility in Urban Areas of Africa, Martin Stucki, Working Paper No. 106, June 2015
- , The Chirundu Border Post: Detailed monitoring of transit times, Barney Curtis, Discussion Paper No. 10, September 2009
- , Working Paper No. 101, Managing Road Safety in Africa: A Framework for National Lead Agencies
- , Working Paper No. 97, Guidelines for Mainstreaming Road Safety in Regional Trade Road Corridors
- , Working Paper No. 102, Private Sector Involvement in Road Financing, Peter Brocklebank, December 2014
- COP 22, Paris Process on Mobility and Climate: Declaration on Accelerated Action on Adaption in Transport, November 2016
- , Paris Process on Mobility and Climate: Ambitious Action on Transport and Climate Change Feasible Now – 20 Transport Quick Win Actions, November 2016
- East African Community Secretariat, Directorate of Infrastructure, Unpublished Railways paper, September 2016
- European Commission, COM (2000) 376 Interconnecting Africa: the EU-Africa Partnership on Infrastructure
- , COM (2009) 301 Connecting Africa and Europe: working towards strengthening transport cooperation

- , COM (2011) 144 Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system
- , JOIN (2016) 52 A renewed partnership with the countries of Africa, the Caribbean and the Pacific
- International Consortium for Africa, Infrastructure Financing Trends in Africa – 2014
- International Maritime Organisation, The Djibouti Code of Conduct, January 2009
- Nathan Associates Inc., Corridor Diagnostic Study of the Northern and Central Corridors of East Africa, April 2011
- United Nations, Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development, September 2015
- , Habitat III, New Urban Agenda, Quito, Draft September 2016
- United Nations Economic Commission for Africa, Assessing Regional Integration in Africa VII - Innovation, Competitiveness and Regional Integration, March 2016
- , Addis Ababa Agenda of the Third International Conference on Financing for Development (Addis Ababa Action Agenda)
- World Bank, Africa's Infrastructure – A Time for Transformation, Vivien Foster and Cecilia Brinceño-Garmendia, 2010
- , Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management, Ken William, 2011
- , Transport Prices and Costs in Africa: A review of the Main International Corridors, Supee Teravaninthorn and Gaël Raballand, 2009
- , HIV/AIDS Assessment in Sub-Saharan Africa Transport Projects, Jocelyne do Sacramento and Ekong Emah, March 2007
- , The Global HIV/AIDS Program, Lessons Learned to Date from HIV/AIDS Transport Corridor Projects, Stephen Brushett and John Stephen Osika, 2005
- , AICD Background Paper 7, Improving Connectivity: Investing in Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa, Robin Carruthers, Ranga Rajan Krishnamani and Siobhan Murray, June 2008
- , Enhancing the Climate Resilience of Africa's Infrastructure: The Roads and Bridges Sector, 2017
- , Attracting Investors to African Public-Private Partnerships, A Project Preparation Guide, 2009
- World Health Organization, Global Status Report