

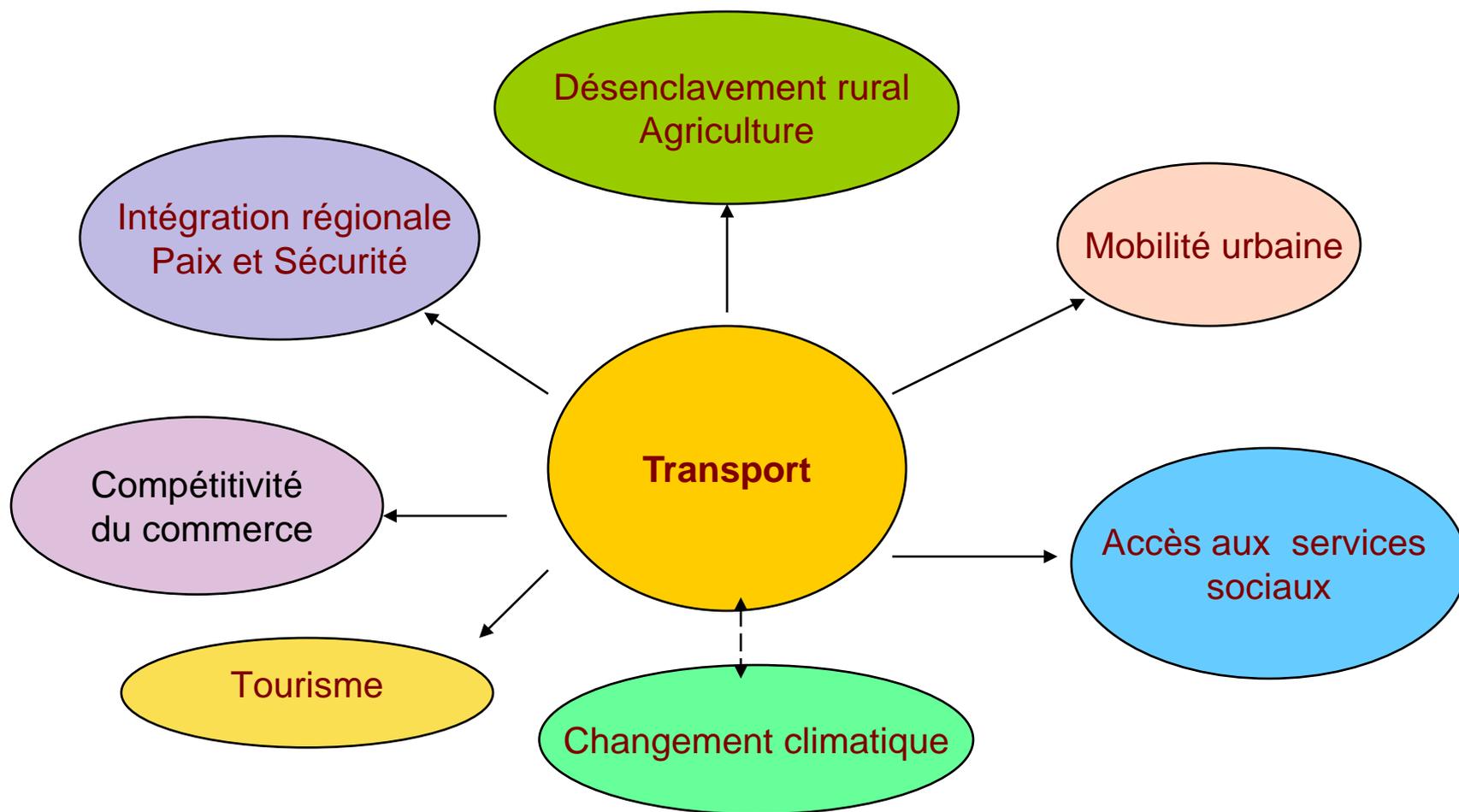
# Le transport au service de la croissance et de l'intégration régionale en Afrique

*Réunion annuelle SSATP  
Kampala, Ouganda*

*Le 18 octobre 2010*

Dr. Supee Teravaninthorn  
Africa Transport Unit  
Banque Mondiale

# Transport: Condition préalable à la croissance économique et sociale



# Transport en Afrique – crise silencieuse

- Tarifs de transport en ASS sont les plus élevés au monde
- Fiabilité des services de transport d'une plus grande faiblesse
- Indice d'accès aux routes rurale est le plus bas au monde
- La croissance des capitales en ASS est la plus élevée au monde en raison de la forte croissance de la population et de l'exode rural
- Déficit d'investissement public dans les Infrastructures dans un contexte où la demande de services de transport devance l'offre

# (1) Le surcoût du transport terrestre en Afrique subsaharienne

Ils sont à peu près:

- 4 à 6 fois plus élevés qu'au Pakistan
- 3 à 4 fois plus élevés qu'en Indonésie et au Vietnam
- 2 à 3 fois plus élevés qu'au Costa Rica

**US\$2,500**

pour transporter un conteneur de 20 pieds du port de Baltimore au port de Durban, et

**US\$2,400** de Durban à Gaborone

**US\$2,800**

pour transporter un conteneur de 20 pieds de l'Europe à Douala et

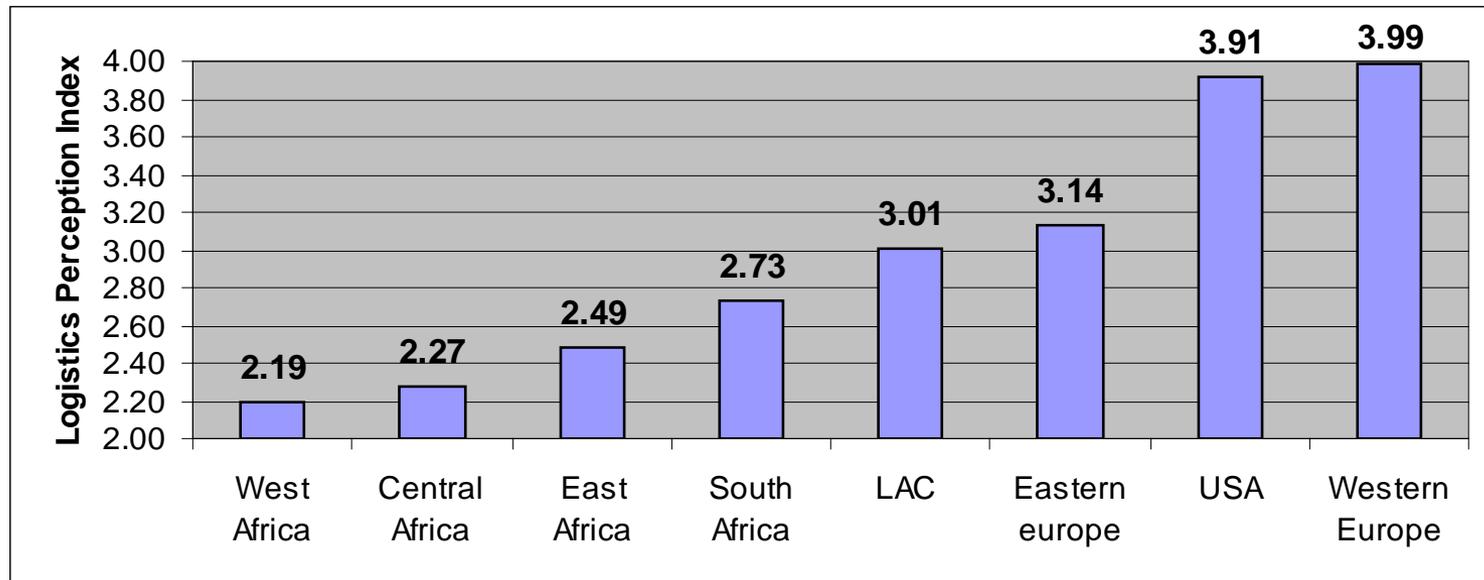
**US\$4,000** de Douala à N'djaména

## (2) L'impact de l'inefficacité du transport sur le commerce et l'intégration régionale.

- Le passage portuaire représente jusqu'à 2/3 du temps nécessaire pour transporter les marchandises vers les pays enclavés
- Les frontières pourraient entraîner:
  - Des retards coûteux : 2 jours (jusqu'à 5 jours) à la frontière Zimbabwe/Afrique du Sud soit plus d'un 1/3 du temps nécessaire pour transporter les marchandises de Durban à Lusaka
  - Des pots de vin et la corruption généralisée
  - Le taux élevé des incidences du VIH/SIDA
- Les contrôles routiers incessants, jusqu'à 30 fois tous les 100 kilomètres en Afrique de l'Ouest

### (3) Comparaison de la qualité du transport

La qualité des transports partout en Afrique est conditionnée par un manque de fiabilité des services de transport et à un déficit d'infrastructures



Sans un système de transport de haute qualité et moins coûteux, l'intégration régionale reste impossible

# (4) L'indice de connectivité en ASS est le plus bas au monde

Figure 1: Rural Access Index

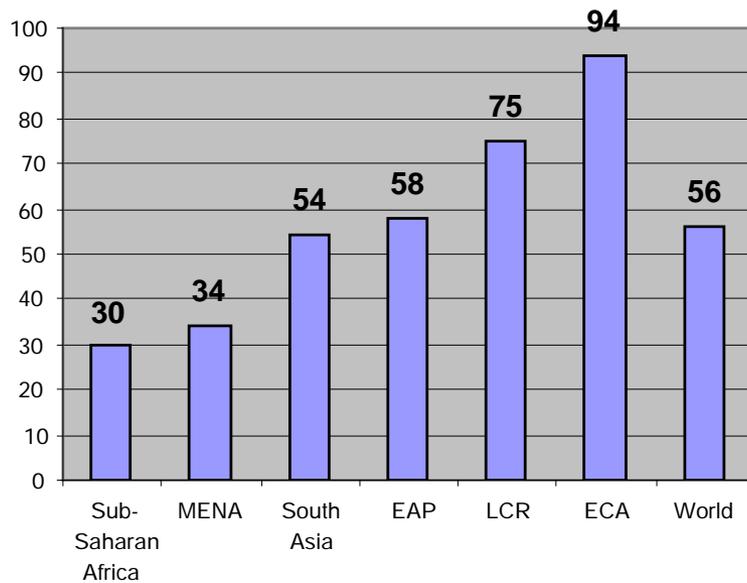
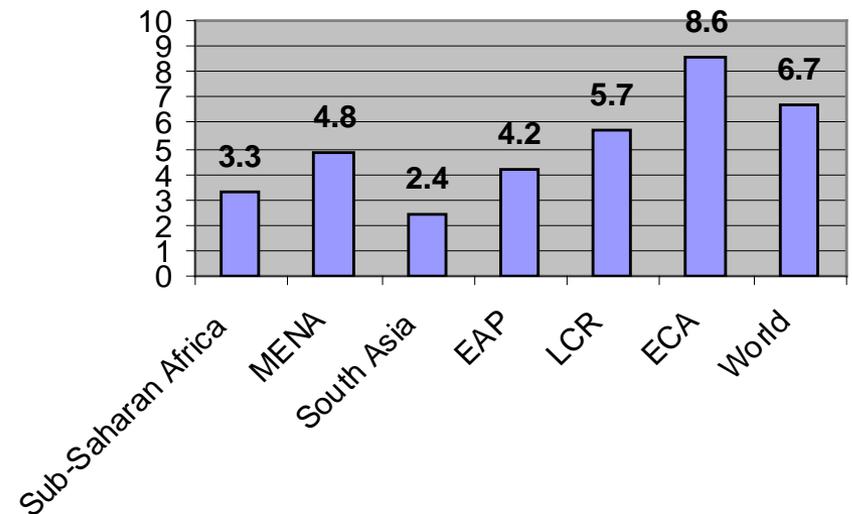


Figure 2: Road Density in terms of Population (in road kms per 1000 people)



# (5) Les transports urbains sont-ils abordables pour les plus démunis ?

- **Urbanisation rapide:** La population urbaine a connu un taux de croissance de 5 % par an ces trois dernières décennies, soit une augmentation de 180 millions d'habitants,
- **MAIS** la faiblesse du développement des réseaux et services de transport urbains annule en partie les bénéfices économiques attendus de l'urbanisation.
- La congestion urbaine ne cesse de croître dans des villes telles que Lagos, Accra, Nairobi, Kampala, Dar-es-Salaam.

**Les services du transport public urbain: une question de disponibilité, fiabilité, de qualité acceptable à un prix abordable**

<b>Ville</b>	<b>La part des revenus disponibles consacrée au transport</b>
Accra	16 %
Addis	9 %
Dakar	16-30 %
Kampala	25 %
Nairobi	10-15 %

**Besoin imminent de transports publics fiables**

# Les enjeux du transport en Afrique

## Connexions :

### Au niveau régional:

- Les pays enclavés ont des débouchés commerciaux limités
- Des coûts de transport élevés + inefficacité = compétitivité commerciale compromise

### Au niveau national:

- Le taux élevé de l'urbanisation augmente les demandes de transport urbain et de liaison avec les zones rurales

### Au niveau rural:

- Le manque de desserte rurale = mauvaise distribution alimentaire, même si la production alimentaire est bonne

## Défis en termes de capacité :

- La faiblesse des organes de réglementation entraîne des distorsions du marché et des prix de transport élevés
- Le contrôle technique inadéquat entraîne des coûts de construction des infrastructures plus élevés

# Les enjeux du transport en Afrique (suite)

## Problème de financement :

- La contribution financière du secteur privé est nécessaire. La question reste de savoir si les conditions d'investissement sont favorables ?

## Problèmes sociétaux :

- La sécurité routière est un problème réel et grandissant
- Les services de transport sont un vecteur de propagation du VIH/SIDA

## Problème de pérennité :

- L'instabilité politique entraîne des lacunes en matière de suivi et de planification à long terme

# Approche stratégique

## PROMOUVOIR LA CROISSANCE ET L'INTÉGRATION

- Créer des corridors de transport pour élargir l'accès aux marchés et faciliter l'intégration régionale
- Améliorer les liaisons entre les centres dynamiques des zones rurales et urbaines

## ASSURER LA PÉRENNITÉ

- Renforcer la gestion du patrimoine routier, la planification et l'exécution des travaux d'entretien du réseau primaire régionale
- Promouvoir des projets ayant recours à des contrats d'obligation de résultats
- Renforcer la gouvernance, la responsabilité et la transparence pour éviter les détournements de fonds

Thèmes transversaux  
• Sécurité routière  
• Changement climatique

# Approche stratégique (suite)

## AMÉLIORER LA CONNAISSANCE ET LA CAPACITÉ INSTITUTIONNELLE :

- Fournir des recommandations solidement fondées sur des travaux analytiques [SSATP]
- Encourager le dialogue sur les politiques sectorielles pour le développement des marchés et de services de transport efficaces [SSATP]
- Renforcer la capacité institutionnelle pour assurer une réglementation efficace [SSATP]

Thèmes transversaux  
• Lutte contre le VIH/SIDA  
• Inclusion des femmes dans le transport

## MAINTENIR DES PARTENARIATS FORTS :

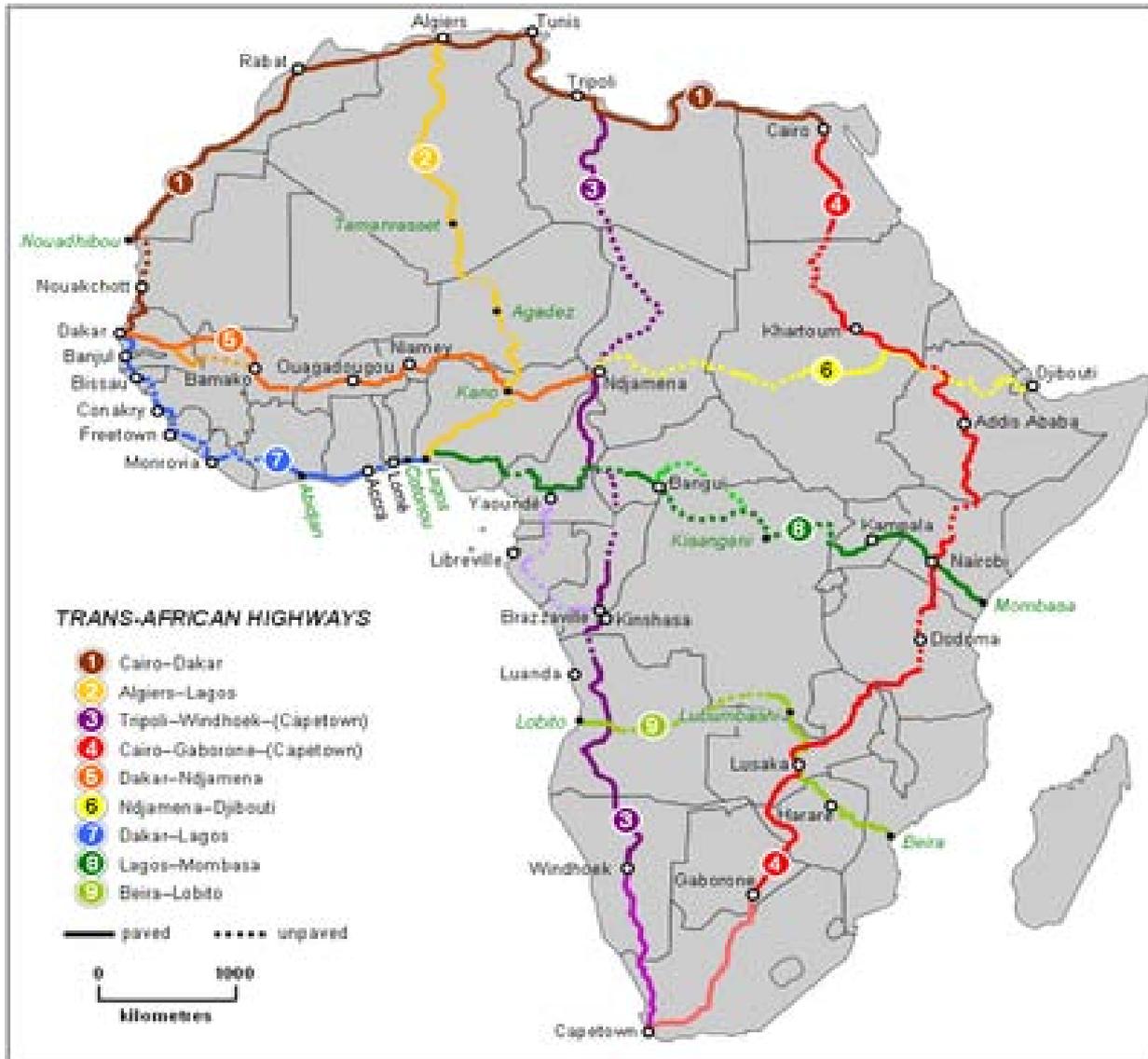
- Collaboration des bailleurs de fonds pour une meilleure coordination et gestion des ressources [SSATP]
- Favoriser des partenariats privé-public, notamment dans les ports, les chemins de fer, et les aéroports

# Facteurs déterminants de notre programme

- **Gouvernance et renforcement des capacités institutionnelles**
  - Des améliorations durables reposent sur une bonne gouvernance et de bonnes institutions
- **Cadre de référence pour mesurer les impacts**
  - Résultats au niveau national
  - Avancées en termes de croissance équitable et de prestation de services
  - Mesurer les progrès au niveau des projets et des programmes
- **Thèmes transversaux**
  - VIH-SIDA
  - Sécurité routière
  - Questions environnementales et liens avec le développement rural
  - Prendre en compte les questions de santé et des femmes dans les projets du transport
- **Associer le secteur privé**
  - Concessions portuaires, ferroviaires, aéroportuaires, routières et gestion privée des transports urbains
  - Maintenance axée sur des contrats d'obligation de résultats

# NOTRE VISION POUR LES TRANSPORTS

## Du Caire à Durban... De Djibouti à Dakar.... en trois semaines??



Sommes-nous prêts à faire le  
trajet ensemble ?

Agir pour le local ... Concevoir  
pour le régional !!