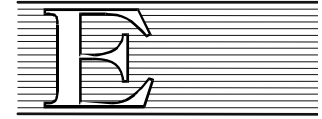




NATIONS UNIES

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL



Distr. : LIMITEE

ECA/TRID/Transp/05/03/ACPL
17 juillet 2003

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Réunion africaine préparatoire à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement sur la coopération en matière de transports en transit

5-7 mai 2003, Addis-Abeba (Ethiopie)

PLAN D'ACTION POUR L'AFRIQUE

I. Introduction

En application de la résolution 57/242 de l'Assemblée générale des Nations Unies, la réunion africaine préparatoire à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit s'est tenue au siège de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), du 5 au 7 mai 2003 à Addis-Abeba.

Les participants à la réunion régionale africaine des pays sans littoral et de transit qui se tient dans le cadre du processus préparatoire à la Conférence ministérielle internationale, prévue en août de cette année au Kazakhstan, ont mis l'accent sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et sur les problèmes auxquels ils sont confrontés en raison de leurs handicaps géographiques. Ils ont également insisté sur le droit pour ces pays d'accéder à la mer ou d'être desservis à partir de la mer, à l'aide de tous les moyens de transport pouvant traverser le territoire des pays de transit voisin.

Les difficultés liées à l'enclavement rejaillissent sur tous les aspects du développement, mais elles ont un impact particulièrement grave sur le commerce. Les pays enclavés ont à faire face à des coûts supplémentaires dans leurs échanges commerciaux avec l'étranger, parce qu'ils n'ont pas accès à la mer, sont éloignés des principaux marchés internationaux, ont des infrastructures de transport insuffisantes et des procédures de transit lourdes. Tout cela entraîne aussi une inflation des prix des intrants importés pour la production. En outre, les coûts élevés du transport réduisent également le niveau des investissements, soit directement en raison de l'augmentation des coûts des capitaux importés, soit indirectement en faisant baisser le niveau de l'épargne totale disponible pour l'investissement. Que cette causalité soit directe ou indirecte, elle a des répercussions négatives sur la croissance.

Les possibilités et les coûts de transport déterminent dans une large mesure le succès ou l'échec commercial des pays en développement sans littoral. Des coûts de transport trop élevés constituent des obstacles plus importants que les tarifs douaniers applicables dans le cadre de la nation la plus favorisée. Comme on l'a fait pour les pays les moins avancés, il conviendrait d'octroyer de toute urgence des traitements préférentiels aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de faire face à leurs difficultés. De même, les pays en développement sans littoral et de transit ont urgemment besoin de l'aide de l'Organisation mondiale du commerce et d'autres organisations internationales pertinentes pour identifier leurs besoins et priorités dans le cadre de la Déclaration ministérielle de l'OMC adoptée à Doha pour ce qui a trait à la facilitation du commerce.

L'Afrique compte 15 pays en développement sans littoral qui sont aux prises avec ces problèmes sous la forme la plus aiguë. Malgré un certain nombre d'initiatives, les défis à relever par ces pays restent énormes. D'où la nécessité de prendre des mesures urgentes aux niveaux national, sous-régional, régional et international. C'est ainsi qu'il a été jugé important de poursuivre le développement de la coopération régionale et d'initiatives pertinentes, notamment le NEPAD, qui seront soutenues par des initiatives régionales. La mise en place de systèmes de transit efficaces devrait s'avérer rentable, aussi bien pour les pays en développement sans littoral que pour les pays de transit.

La présente réunion avait, entre autres, pour objectif de mettre en place un plan d'action régionale pour l'Afrique en vue de réduire les coûts, d'améliorer les services de transit et d'accroître ainsi la compétitivité des exportations du continent ; de réduire l'incidence des coûts ; de mettre en place des itinéraires n'occasionnant ni retard, ni incertitude ; de limiter les pertes, les dommages et les dégâts en cours de route et de permettre le développement des exportations. Le présent document comporte une introduction, l'évaluation des principaux couloirs ; les actions à mener ainsi que les mesures d'appui et de mise en œuvre.

II. Evaluation des principaux couloirs africains

Différents couloirs de transport desservent les 15 pays africains sans littoral. Il s'agit de routes historiques bien connues dans la région, qui forment l'ossature du commerce intra-régional, intercontinental et national. Elles assurent la liaison entre les centres d'activité économique régionaux et les ports régionaux par où s'effectuent l'essentiel des exportations et des importations de la région avec le reste du monde. Leur rentabilité, leur efficacité et leur fiabilité déterminent dans une large mesure la compétitivité de toute la région au plan international dans les divers secteurs de production et de service. Il convient toutefois de noter qu'au cours des dernières décennies, certains facteurs ont entraîné des modifications au sein de l'ensemble des couloirs de transports régionaux, à savoir notamment :

- L'instabilité politique, qui a entraîné la fermeture de couloirs servant à faciliter les échanges ;
- Les efforts dynamiques déployés en vue de l'ouverture de nouveaux couloirs.

a) *Caractéristiques des principaux couloirs africains*

On trouvera dans le tableau 1 ci-dessous les principaux couloirs de l'Afrique subsaharienne.

Tableau 1 : Principaux couloirs africains

Corridor	Distances	Remarques
Dakar - Mali	1250 km	Rail
Abidjan - Burkina Faso - Mali	1200 km	Options multimodales jusqu'à Ouagadougou, puis route
Tema / Takoradi - Burkina Faso - Mali	1100 km jusqu'à Ouagadougou	Route
Lomé - Burkina Faso - Niger / Mali	2000 km	Route
Cotonou – Niger-Burkina-Mali	1000 km jusqu'à Niamey	Options multimodales
Lagos - Niger	1500km	Route
Port Harcourt-Tchad		
Douala –République Centrafricaine_Tchad	1800km	Options multimodales
Pointe Noire – République Centrafricaine -Tchad	1800km	Rail/Fleuve/Route

Corridor	Distances	Remarques
Lobito - RDC - Zambie	1300km	Non utilisé actuellement
Luanda-RDC-Rwanda-Burundi		Non utilisé actuellement
Walvis Bay - Zambie - RDC (Trans-Caprivi)	2100km jusqu'à Lusaka	Route
Walvis Bay - Bostwana – Afrique du Sud (Trans- Kalahari)	1800km	Route
Durban - Zimbabwe - Zambie - RDC (Corridor Nord-Sud)	2500km jusqu'en RDC	Options multimodales
Maputo - Afrique du Sud	600km	Options multimodales
Beira - Zimbabwe - Zambie - RDC		Options multimodales
Nacala - Malawi - Zambie – RDC	1800km jusqu'à Lusaka	Options multimodales
Mtwara - Malawi – Zambie - RDC		Pas encore utilisé pour le transit
Dar-Es-Salaam - Zambie - RDC (Corridor de TAZARA)	2000km jusqu'à Lusaka	Possibilités d'options multimodales
Dar-Es-Salaam – Rwanda – Burundi – Ouganda - RDC (Corridor central)	1400km jusqu'à Kigali, 1600km jusqu'à Kampala	Options multimodales
Tanga – Ouganda	1500km	Pas encore développé
Mombasa – Rwanda – Burundi – Ouganda - RDC (Corridor Nord)	1200km jusqu'à Kampala, 2000km jusqu'à Bujumbura	Options multimodales
Berbera - Ethiopie	850 km	Route
Djibouti - Ethiopie	900km	Options multimodales
Assab - Ethiopie	900km	Non utilisé actuellement
Massawa - Ethiopie		Non utilisé actuellement
Port Soudan - Ethiopie		Non utilisé actuellement
Lagos - Niger - Mali et Lagos - Tchad projet du Comité de Liaison de la Route Transsaharienne (CLRT)	8000 km	Options multimodales

b) Problèmes liés au développement des couloirs

Tous les couloirs susmentionnés souffrent, dans une certaine mesure, du manque d'efficacité des systèmes de transport - longueur dans les délais de transit, qui se traduit par une mauvaise utilisation du matériel - d'où des coûts élevés de transport.

Ce manque d'efficacité doit être résolu à deux niveaux :

- Amélioration et entretien des infrastructures (ports, chemins de fer, voies ferroviaires et équipements, dépôts intérieurs de dédouanement, ports secs, etc.) ;

- Mise en place des moyens logistiques pour le transport de fret et rationalisation des procédures pour la libre circulation des personnes et, plus généralement facilitation du commerce.

En même temps que l'on renforce l'efficacité de ces couloirs, on pourrait rendre les services aériens plus efficaces avec des coûts plus abordables. Cette question a été abordée dans le cadre de la Décision de Yamoussoukro, adoptée en 2000 par les chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA/UA, qui vise à libéraliser l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Parmi les principaux obstacles qui influent sur les couloirs on peut citer :

- La mauvaise connexion des couloirs de transit (c'est particulièrement vrai pour les chemins de fer, qui ont été construits avec des écartements différents et sans raccordement, à l'exception notable des chemins de fer d'Afrique australe) ;
- Le mauvais état des infrastructures, généralement vieilles et mal entretenues ;
- Le matériel vétuste et inadéquat ;
- La faiblesse des mesures environnementales ;
- Les barrages routiers ;
- Les formalités longues et inutiles ;
- Les coûts élevés du transit, notamment de l'assurance ;
- La corruption ;
- L'inefficacité des services et des opérations portuaires et ferroviaires ;
- L'absence de mécanismes d'application et d'harmonisation des règles ;
- Le manque d'engagement politique ;
- La faible capacité des communautés économiques régionales (CER) et des opérateurs à gérer et à contrôler les couloirs de transit identifiés ;
- Un environnement peu propice à la participation du secteur privé et les difficultés de mobilisation de ressources pour des projets régionaux ;
- L'utilisation limitée des Technologies de l'Information et de la communication (TIC) ;
- Les coûts élevés de la maintenance et du financement des infrastructures ;
- Le manque/l'insuffisance d'intégration des questions de transport dans les stratégies de lutte contre la pauvreté et dans les programmes de promotion des exportations ;
- Les liaisons manquantes ;
- Le VIH/SIDA ;
- La trop grande fréquence des accidents.

c) Questions liées à la mise en place des infrastructures des couloirs

Pour améliorer l'état actuel des couloirs de transit en Afrique, des efforts devront être faits pour mettre en place un bon réseau d'infrastructures qui relie directement les centres de

production aux centres de consommation, facilite l'intégration et la cohésion politique, économique et sociale de l'Afrique et assure des facilités de transport durables.

Dans cette optique, la mise en place des infrastructures (routières, portuaires et ferroviaires) pourrait être axée sur les priorités déjà identifiées par les communautés économiques régionales et le NEPAD :

i) Routes

Le développement des neuf axes routiers transafricains suivants et leur réseau d'interconnexion, tel que défini par les communautés économiques régionales : Le Caire – Dakar ; Alger – Lagos ; Tripoli – Windhoek ; Le Caire – Gaborone ; Dakar – N'djamena ; N'djamena – Djibouti ; Dakar – Lagos ; Lagos – Mombasa et Beira – Lobito.

ii) Ports

Chaque port du continent est un couloir de transit potentiel, car l'Afrique comptant 15 pays sans littoral, la plupart des ports sont en mesure d'assurer le trafic de leur pays mais aussi de desservir un ou plusieurs de ces pays. Les couloirs partant de ces ports régionaux sont les plus importants de la région et leur statut dépend de leur efficacité. Les principaux ports sont les suivants :

Afrique de l'Ouest : Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Lagos, Cotonou et Takoradi

Afrique centrale : Douala, Pointe Noire.

Afrique de l'Est : Mombasa, Dar-es-Salaam, Djibouti, Massawa, Assab, Berbera, Port Soudan, Tanga.

Afrique australe: Mtwara, Nacala, Beira, Maputo, Durban, Lobito, Walvis Bay.

Il conviendrait de développer outre les ports susmentionnés, les ports intérieurs des différentes sous-régions.

iii) Chemins de fer

Les actions à mener, devront être axées sur la restructuration et le renforcement des réseaux existants ainsi que sur l'interconnexion des réseaux ferroviaires au niveau sous-régional.

d) Questions de financement liées au développement des couloirs

Outre qu'elles soient insuffisantes, les infrastructures existantes offrent des services de mauvaise qualité. Plusieurs liaisons manquantes ont été identifiées. De toute évidence, depuis les années 80, la considérable diminution du financement du développement des infrastructures par l'aide publique au développement a contribué à la dégradation de l'ensemble des infrastructures des différents modes de transport dans la région. En conséquence, les pays africains sont confrontés aux problèmes de mobilisation des ressources nécessaires pour la remise en état des infrastructures et du matériel. En outre, le secteur privé

est à la traîne faute d'un environnement propice et d'un mécanisme approprié pour la mise en œuvre de projets régionaux.

e) Questions liées à la facilitation du transit

Les institutions sous-régionales africaines, notamment le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC); la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA), la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) et l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) ont joué un rôle déterminant dans la promotion de la coopération dans le domaine du transport de transit en Afrique, grâce à la conception et à la mise en place des instruments ci-après : a) harmonisation des limites de la charge à l'essieu ; b) permis de conduire et plaque d'immatriculation pour le transit ; c) harmonisation des taxes du transit routier ; d) entrepôts régionaux; e) documents de déclaration en douane pour le transit routier ; f) assurance véhicules au tiers ; g) convention routière inter-états ; h) convention liée au transit douanier ; i) mise en œuvre d'initiatives dans le domaine des TIC. Des institutions régionales telles que le Bureau et le Comité de liaison des routes transafricaines ont également été créées pour assurer le suivi de la mise en œuvre des traités et conventions, la planification et la mobilisation des ressources pour les projets. Tous ces bureaux à l'exception d'un seul, ont été fermés, faute de ressources financières et techniques et de pouvoirs de décision appropriés.

Le défi à cet égard est d'étendre l'application des instruments régionaux à tous les pays membres et assurer leur mise en œuvre systématique et effective. Les pays membres, qui n'ont pas encore pris les mesures requises pour appliquer l'un ou plusieurs de ces instruments régionaux sur leur territoire devront le faire. Les organisations sous-régionales devront fournir une assistance technique et, le cas échéant, la communauté internationale devra apporter une aide financière et technique. En outre, il conviendra de mettre en place des institutions sous-régionales et régionales efficaces et pertinentes, en vue de suivre le développement et le fonctionnement des couloirs de transit.

f) Questions de suivi

Il faut améliorer la situation susvisée et les améliorations réalisées ne pourront être évaluées que si des mesures sont prises pour suivre la performance des couloirs de transit, y compris la facilité d'entretien des infrastructures, leur fonctionnement, les questions institutionnelles et de gestion, la sécurité, l'environnement et l'impact global sur l'économie et l'intégration régionale.

III. Mesures à prendre

Afin de lever les principaux obstacles susmentionnés au développement des couloirs de transit (liaisons manquantes, barrages routiers, problèmes de fonctionnement, ressources humaines et questions institutionnelles, financement des projets régionaux, développement des TIC, impact socio-économique du VIH/SIDA et des accidents de la route, développement et participation effectif du secteur privé, absence de concurrence, capacité des opérateurs, des

communautés économiques régionales et des Etats membres), les partenaires au développement devront faciliter la mise en œuvre des programmes prioritaires suivants :

a) Le développement et le financement des infrastructures

Pour remédier à l'inefficacité des infrastructures et obtenir le financement nécessaire à leur mises à œuvre, les mesures ci-après doivent être prises.

i) Etats membres au niveau national

Les pays africains sont conscients de la nécessité d'adopter et d'appliquer des mesures visant à faciliter le transport en transit en Afrique et d'attirer les investissements requis. La mise en œuvre de la plupart des mesures est en cours et le continent s'engage à les promouvoir, notamment celles relatives à:

- L'élaboration de politiques détaillées en matière de transport prenant en compte le cadre macroéconomique et la coopération régionale ;
- L'adoption, par chaque pays, d'un programme durable et efficace d'entretien et de gestion des infrastructures basée sur la transparence et la participation du secteur privé, avec les fonds des utilisateurs ;
- L'application, au niveau sous-régional, de limitations de la charge maximum permise à l'essieu pour protéger les infrastructures routières et les véhicules ;
- L'harmonisation des normes de construction de tous les types d'infrastructures ;
- L'institutionnalisation des mesures efficaces de sécurité et de prévention des accidents ;
- L'harmonisation des dispositions réglementaires portuaires et aéroportuaires ainsi que des mesures de sûreté ;
- La restructuration des systèmes ferroviaires en encourageant la participation des secteurs public et privé ;
- L'application de mesures de facilitation du transit, en particulier le long des couloirs menant aux pays sans littoral (suppression des barrages routiers et de la corruption) ;
- La création d'un environnement juridique et réglementaire propice à la participation du secteur privé au développement des infrastructures ;
- L'appui à l'institution d'une gestion sous-régionale du réseau des routes transafricaines ;
- L'attention particulière que les pays côtiers doivent accorder au développement des couloirs de transit afin de désenclaver les pays sans littoral et de faciliter leurs échanges internationaux ;
- L'étude des voies et moyens de développer les voies navigables intérieures pour compléter les transports routiers, ferroviaires et aériens ;
- Le développement des ports secs pour décongestionner les ports maritimes, faciliter les formalités douanières et accélérer le dédouanement des marchandises ;
- La promotion et le développement, grâce à des mesures appropriées, du groupage des marchandises et de l'expédition du fret pour promouvoir le commerce de transit dans les Etats membres.

ii) Partenaires au développement

Les partenaires au développement doivent :

- Renforcer les capacités institutionnelles et humaines des CER pour qu'elles puissent coordonner les efforts déployés au niveau national pour le développement des infrastructures physiques;
- Appuyer les initiatives prises par certaines institutions régionales en vue de la facilitation du transport en transit, qui doivent accompagner le développement des infrastructures physiques;
- Aider les CER à financer l'achèvement des tronçons manquants identifiés dans les couloirs prioritaires (voir tableau 1 ci-dessus).

b) Facilitation

Les CER et les Etats membres doivent, avec l'assistance des partenaires du développement, prendre les mesures ci-dessous pour améliorer la facilitation le long des principaux couloirs :

- L'harmonisation des divers instruments aux niveaux régional et sous-régional ;
- La mise en application des cadres régionaux ;
- La coordination entre les CER et les autres institutions ;
- Le renforcement des capacités des secteurs public et privé aux niveaux national et sous-régional ;
- L'achèvement des tronçons manquants déjà identifiés dans les couloirs prioritaires et pour lesquels des ressources ont été mobilisées ;
- Le renforcement des chaînes de transport existantes le long des couloirs grâce au développement du transport multimodal ;
- Le renforcement des capacités des pays africains et des CER à mettre en œuvre les TIC comme services d'appui à la facilitation des couloirs de transport en transit ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre réglementaire approprié pour la participation du secteur privé.

IV. Mise en œuvre et mesures d'appui

Pour assurer la mise en œuvre et le suivi du Programme pour les pays en développement sans littoral et de transit, les mesures d'appui suivantes doivent être prises :

a) Etats membres

Un engagement politique soutenu doit être maintenu au plus haut niveau pour faciliter la mise en œuvre, au niveau national, des décisions et des traités convenus au niveau régional.

Les Etats sont exhortés à adopter et à mettre en œuvre un cadre juridique et réglementaire propice à l'investissement et des mécanismes institutionnels encourageant la

participation du secteur privé au développement, à l'entretien des infrastructures et à la fourniture des services de transport.

Les Etats membres situés le long des couloirs doivent créer et appuyer des comités de facilitation des couloirs nationaux et inter-états.

Les Etats et les donateurs doivent veiller à ce que toutes les activités et les projets de transport prévoient la participation des femmes ainsi que des programmes en vue de faire ralentir et de prévenir la propagation du VIH/SIDA.

b) Communautés économiques régionales (CER) et partenaires au développement

Des réunions de coordination entre CER doivent être instituées et impliquer d'autres acteurs clefs, notamment l'Union africaine, les partenaires au développement et d'autres organisations internationales et organismes du système des Nations Unies. A cet égard, le mécanisme mis en place par l'Union africaine pour l'harmonisation des politiques, des stratégies et des programmes sur le continent constituera le cadre de base pour la coordination prévue. Les CER doivent également créer des mécanismes de coordination inter-institutions pour les parties prenantes, notamment les organisations sous-régionales, les institutions spécialisées de transport, les associations du secteur privé et la société civile.

Les CER doivent, avec l'assistance des partenaires au développement, élaborer des programmes de sensibilisation et entreprendre des activités de plaidoyer pour sensibiliser toutes les parties prenantes aux politiques, programmes et initiatives adoptés au niveau régional.

Les donateurs doivent coordonner et fournir l'assistance technique et financière aux CER et aux Etats membres pour l'élaboration, la mise en œuvre, la supervision et le suivi des programmes. Ils doivent également appuyer les programmes de renforcement des capacités des opérateurs.

La communauté des donateurs doit concevoir de nouveaux mécanismes de financement, y compris des dons ou des prêts à des conditions privilégiées pour augmenter le volume des investissements consentis pour le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures et des services de transport dans les pays en développement sans littoral et de transit. Elle doit également aider à élaborer des programmes de renforcement des capacités pour le secteur privé, notamment les opérateurs.

c) Organisations du système des Nations Unies et autres organisations internationales

Les Etats membres reconnaissent le rôle joué par le Bureau du Représentant spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits pays en développement insulaires, et par les autres organismes du système des Nations Unies, dans la

coordination et la mobilisation de l'appui de la communauté internationale à ce programme et les exhortent à continuer d'entreprendre toute une série d'activités de plaidoyer pour sensibiliser la communauté internationale et mobiliser son appui à la mise en œuvre du présent Plan d'action.

Le Bureau du Représentant spécial doit envisager la création de mécanismes, notamment une base de données, pour assurer le suivi de la mise en œuvre du Plan d'action.

Le Représentant spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits pays en développement insulaires, en sa qualité de Secrétaire général de la Conférence, est en outre invité à intégrer le Plan d'action dans les conclusions finales de la Conférence interministérielle.

La Commission économique pour l'Afrique, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation mondiale des douanes doivent accorder la priorité aux demandes d'assistance technique pour compléter les efforts déployés aux niveaux national et régional en vue de promouvoir l'utilisation efficace des services de transit existants, notamment l'application des technologies de l'information ainsi que la simplification et l'harmonisation des procédures et des documents.

Les partenaires au développement doivent mettre en œuvre des programmes de coopération technique en vue d'utiliser les compétences nationales et celles de la diaspora pour qu'elles contribuent au développement de leurs pays comme le préconise l'Organisation internationale pour les migrations dans son document intitulé « Migration pour le développement en Afrique » (MIDA).

La communauté internationale doit veiller à ce qu'une attention particulière soit accordée aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de relever leurs défis.

d) Documentation supplémentaire

Des programmes spécifiques ont été identifiés par la région Afrique et consignés dans des répertoires, y compris le NEPAD. Ces programmes seront présentés, pour examen au cours d'un processus dont l'aboutissement sera la Conférence ministérielle internationale prévue à Almaty (Kazakhstan).