

*Rapport d'examen africain sur les transports (Résumé)*



Commission économique pour l'Afrique



*Rapport d'examen africain sur les transports  
(Résumé)*



Nations Unies  
Commission économique pour l'Afrique



# Table des matières

Acronymes et abréviations .....	iv
I. Introduction .....	1
II. Le secteur des transports en Afrique: importance, évolution et problèmes naissants.....	2
III. Mesures prises et progrès réalisés .....	5
IV. Problèmes et obstacles.....	13
V. Bilan et perspectives d'avenir.....	15
VI. Conclusion .....	22

## Acronymes et abréviations

BAD	Banque africaine de développement
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CUA	Commission de l'Union africaine
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OIT	Organisation internationale du Travail
OMD	Objectifs du Millénaire pour le développement
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONU DI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
RDC	République démocratique du Congo
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
Sida	Syndrome d'immunodéficitaire acquise
TIC	Technologies de l'information et des communications
UNTACDA	Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

# I. Introduction

1. La résolution 58/218 de l'Assemblée générale des Nations Unies donne mandat aux commissions régionales des Nations Unies, en collaboration avec le secrétariat de la Commission du développement durable, les organismes et organes régionaux et sous-régionaux, ainsi qu'avec les bureaux régionaux des fonds et des programmes, les institutions financières et commerciales internationales et d'autres organisations du système des Nations Unies, pour organiser des réunions régionales d'application, auxquelles participent plusieurs parties prenantes, et apporter des contributions régionales aux travaux de la Commission du développement durable. Dans ce contexte, la (CEA) organise régulièrement, depuis 2003, des réunions régionales d'application, en collaboration avec des organisations partenaires.

2. Dans le cadre des préparatifs de la dix-huitième session de la Commission du développement durable, la réunion régionale africaine d'application s'est tenue en octobre 2009. La CEA a organisé cette réunion régionale d'application en collaboration avec le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) et d'autres partenaires. Les participants ont examiné les progrès accomplis dans la mise en œuvre d'Action 21, du Programme relatif à la poursuite de la mise en œuvre d'Action 21 et du Plan de mise en œuvre de Johannesburg en ce qui concerne les engagements relatifs aux domaines thématiques du transport, des produits chimiques, de la gestion des déchets, de l'exploitation minière et du cadre décennal de programmation sur les modes de consommation et de production durables.

3. Le présent résumé sur les transports procède du rapport principal, réalisé à la demande de la CEA et de ses partenaires, qui donne un aperçu de l'importance du secteur des transports pour faire avancer le programme de développement durable de l'Afrique. Il soulève également des questions importantes dans le secteur des transports en Afrique, décrit les mesures prises et les progrès accomplis en vue de la réalisation des engagements et objectifs liés aux transports figurant dans Action 21, le Programme relatif à la poursuite de la mise en œuvre d'Action 21 et le Plan de mise en œuvre de Johannesburg, recense les difficultés et les obstacles à la mise en œuvre et précise la voie à suivre, notamment les mesures et interventions nécessaires pour accélérer la mise en œuvre.

4. Le présent rapport a été soumis à la réunion régionale d'application pour stimuler les débats visant à susciter des apports au document final de la réunion régionale africaine d'application. Il vise également à servir de document de référence pour les délibérations des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> sessions de la Commission du développement durable. L'objectif du rapport est de mettre en évidence l'état d'avancement des engagements liés aux transports en Afrique et de servir d'instrument de plaidoyer pour susciter les

mesures nécessaires de la part de toutes les parties prenantes à tous les niveaux, afin d'accélérer les progrès en vue du développement durable du secteur des transports en Afrique. Le rapport est destiné aux États membres, aux organisations régionales et sous-régionales africaines ainsi qu'à tous les partenaires et organisations intéressés.

## II. Le secteur des transports en Afrique: importance, évolution et problèmes naissants.

5. La croissance économique durable et la réduction de la pauvreté couvrent un ensemble complexe de questions, qui exigent le développement de tous les secteurs de l'économie afin de répondre aux besoins de la génération actuelle sans compromettre les besoins à long terme des générations à venir. Les transports sont l'un des secteurs fondamentaux qui jouent un rôle de premier plan dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et de développement durable. Le secteur des transports est étroitement lié aux autres secteurs de l'économie et influence leur évolution. De fait, il affecte la réalisation des huit Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

6. Le transport routier est le mode de transport motorisé dominant en Afrique, représentant 80% du trafic de marchandises et 90% du trafic de passagers sur le continent. Les pays africains comptent environ 2,06 millions de kilomètres de routes (en 2001), soit une densité routière de 6,84 km aux 100 km<sup>2</sup>. Si l'on compte en moyenne sur le continent, 26 km de routes pour 10 000 habitants, on constate de larges variations entre les sous-régions. L'Afrique centrale et l'Afrique australe ont la meilleure distribution du réseau, avec respectivement 49,5 et 56,3 km pour 10 000 habitants. En 2005, seuls 580 066 km de routes, soit 22,7% du réseau routier africain, étaient bitumés.

7. Les pays africains pour la plupart font face à des frais de transport particulièrement élevés. Pour un accès aux marchés étrangers, les frais de transport et d'assurance en Afrique représentent en moyenne 30% de la valeur totale des exportations, pourcentage moins avantageux si on le compare à la moyenne de 8,6% pour les pays en développement. La plupart des pays connaissent ce problème de frais de transports élevés, mais c'est dans les pays enclavés du continent que l'on trouve les coûts les plus élevés.

8. Les accidents de la circulation font 1,2 million de morts dans le monde. Sur ce nombre, plus de 225 000, soit 19%, correspondent à des décès sur les routes africaines. En outre, l'Afrique compte le plus grand nombre d'accidents de la circulation par habitant.



9. En 2005, le réseau ferroviaire total du continent était long de 90 320 km, soit 3,1 km pour 1 000 km<sup>2</sup>, dont la plupart est mal articulée. À l'exception de l'Afrique du Nord, le trafic est généralement faible sur les voies ferrées en Afrique. Ces dernières ne transportent que 1% des passagers et 2% des marchandises au niveau mondial.

10. Le transport par voie maritime est le principal mode de transport pour le fret à destination et en provenance de l'Afrique. Il représente plus de 92% du commerce extérieur du continent. Le long de ses 30 725 km de côtes, l'Afrique compte 90 ports principaux et de nombreux autres ports offrant des services pour la pêche et le tourisme. Les ports africains ne traitent que 6% du trafic mondial et sur ce total, six ports, trois en Égypte et trois en Afrique du Sud, gèrent environ 50% du trafic de conteneurs en Afrique.

11. L'Afrique compte également un grand nombre de fleuves et de lacs susceptibles de servir de voies navigables intérieures peu onéreuses, économes en énergie et respectueuses de l'environnement. Il existe des cours d'eau navigables dans 29 pays africains, mais seul un petit nombre d'entre eux ont été convenablement aménagés à des fins de transport.

12. Le continent comptait plus de 4 000 aéroports et terrains d'aviation en 2007, mais seuls 20% étaient équipés de pistes en dur. Bien que le nombre d'aéroports et de terrains d'aviation de la région semble énorme, un grand nombre d'entre eux ne respectent pas les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Seuls 117 aéroports africains sont classés aéroports internationaux. Leur part dans le transport aérien mondial reste modeste, ne représentant environ que 5,2% du trafic passagers, 3,6% du fret et 8,5% du nombre de départs en 2006.

13. La durée de transit dans les couloirs de transport africains est trop longue en raison de facteurs tels que des règles et règlements complexes et parfois contradictoires, des prestataires de services peu efficaces, des barrages routiers et des procédures administratives et douanières lourdes. Cela entrave gravement la facilitation des transports et du commerce sur le continent et conduit à des retards excessifs, d'où des augmentations substantielles des coûts de transport.

14. Au niveau mondial, le secteur des transports représente environ 25% de la demande énergétique et plus de 55% du pétrole utilisé chaque année. Le secteur est tributaire des produits pétroliers pour plus de 95% de ses besoins énergétiques.

15. Le transport routier représente environ 85% de la consommation d'énergie totale du secteur des transports dans les pays développés, le solde de la consommation d'énergie du secteur étant réparti entre les transports ferroviaire, maritime et aérien. L'intensité énergétique élevée du transport routier en Afrique peut s'expliquer par l'utilisation de véhicules vieillissants et ayant un mauvais rendement énergétique.

16. La demande d'énergie de l'Afrique continuera d'augmenter parallèlement à la mobilité de plus en plus nécessaire dans les initiatives de lutte contre la pauvreté et de développement durable. Cette augmentation entraînera à son tour une augmentation de la consommation d'énergie, en particulier des produits pétroliers, ou de solutions alternatives.

17. Le transport a des incidences négatives importantes sur l'environnement et la santé humaine dues à la construction de l'infrastructure et à la prestation de services de transport. Il provoque notamment la pollution de l'air, l'encombrement des villes et des ports, l'érosion des sols, ainsi que la destruction de la faune et de la flore. De fait, le transport est responsable de 20% environ des émissions mondiales totales de gaz à effet de serre. Avec l'augmentation rapide des moyens de transport motorisés en Afrique, ce secteur est devenu la source d'émissions de gaz à effet de serre qui croît le plus vite sur le continent.

18. La destruction des forêts et d'autres écosystèmes, notamment d'habitats naturels, la détérioration des sols, en particulier l'érosion des terres proches d'infrastructures et les modifications des systèmes de drainage et des formations géologiques liées à la construction de routes, de voies ferrées, d'aéroports et de ports, sont les graves préoccupations environnementales associées au secteur des transports.

19. Bien que les problèmes de santé découlant de la pollution atmosphérique en Afrique soient encore faibles par rapport à d'autres pays en développement et développés, ils sont de plus en plus préoccupants. Le coût de la pollution atmosphérique dans certaines villes africaines peut représenter 2,7% du PIB.

20. Pour réaliser ses objectifs de réduction de la pauvreté et de développement durable, l'Afrique doit investir environ 40 milliards de dollars par an pour la construction de nouvelles infrastructures et 40 autres milliards pour la maintenance et le fonctionnement des infrastructures existantes.

21. Ces dernières années, les gouvernements africains ont attribué de 6 à 8% de leur PIB au développement des infrastructures. Cela représente entre 16 et 20 milliards de dollars, soit une amélioration considérable par rapport aux 8 à 8,5 milliards de dollars affectés aux infrastructures pendant les années 90. Il ressort toutefois du paragraphe précédent que les montants alloués par les gouvernements aux infrastructures sont très en deçà des besoins.

22. Les besoins en investissements pour de nouvelles infrastructures de transports et leur maintenance en Afrique sont estimés au bas mot à 14,2 milliards de dollars par an. Les besoins de financement en 2007 pour l'infrastructure de transport de 13 pays d'Afrique subsaharienne ont été estimés à 6,4 milliards de dollars.

### III. Mesures prises et progrès réalisés

23. Les pays africains ont pris certaines mesures concrètes et ont fait des progrès dans la mise en oeuvre des engagements et objectifs liés au transport énoncés dans l'Action 21, le Programme relatif à la poursuite de la mise en oeuvre d'Action 21, le Plan de mise en oeuvre de Johannesburg et d'autres déclarations sectorielles. On trouvera ci-après certaines des mesures prises et actuellement mises en oeuvre.

24. **Politiques, stratégies et programmes en matière de transport:** Les organismes sous-régionaux, régionaux et internationaux, ainsi que les conférences ministérielles et les sommets de chefs d'État, ont adopté des résolutions visant à accélérer le développement d'un système intégré de transport en Afrique.

25. Eu égard au rôle fondamental de l'infrastructure et des services de transport pour la réalisation des OMD, les participants à la réunion des ministres africains chargés des transports et des infrastructures, organisée à Addis-Abeba (Éthiopie) le 6 avril 2005, ont adopté une déclaration fixant un certain nombre d'objectifs pour 2015, notamment:

- Réduire de moitié la proportion de la population rurale vivant à plus de deux kilomètres d'un mode de transport en toutes saisons afin d'améliorer l'accès aux intrants et aux marchés et la génération d'emplois;
- Réduire de 50% la différence entre les coûts moyens de transports en Afrique et en Asie;
- Réduire de moitié le taux de décès par accident de la route ou lié à un autre moyen de transport;
- Réduire de moitié le nombre de résidents urbains et ruraux qui, en raison de problèmes de mobilité, ne peuvent avoir accès à l'emploi et aux services essentiels;
- Promouvoir la viabilité environnementale dans tous les programmes de développement et dans tous les transports;
- Éliminer progressivement la production et l'utilisation d'essence au plomb;
- Supprimer tous les obstacles physiques et non physiques aux transports.

26. Plusieurs programmes ont été mis au point pour améliorer le transport en Afrique. Il s'agit notamment de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA), lancée en 1978. Le deuxième programme décennal, UNTACDA II a été lancé en 1991 avec comme objectif à long terme la mise en place d'un système efficace intégrée de transport et de communication comme base pour l'intégration physique de l'Afrique. Sur les 708 projets approuvés,

466 avaient été pleinement ou partiellement mis en œuvre en 2000. Le montant de ressources mobilisées pour ce projet était de 9 milliards de dollars, par rapport aux précédents besoins de 16,6 milliards de dollars, ce qui indique une réalisation de 54%. Outre les projets d'infrastructure, UNTACDA II comportait quatre initiatives spéciales: les ressources humaines et le développement des institutions, la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique des transports aériens en Afrique, la base de données des transports régionaux et le Bureau des routes transafricaines.

27. Des résultats satisfaisants ont été obtenus suite à la mise en œuvre d'UNTACDA II, notamment l'expansion du réseau de transports, l'amélioration de la qualité des infrastructures et des services et le renforcement des capacités institutionnelles.

28. Le Programme pour le développement de l'infrastructure en Afrique (RDIA), lancé conjointement par la Commission de l'Union africaine (CUA), la et le secrétariat du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), est en cours d'exécution. Son objectif est de garantir le développement intégré des infrastructures en Afrique, d'éviter les chevauchements d'efforts, de mettre en place un cadre stratégique pour le développement d'infrastructures sous-régionales et régionales et d'élaborer un programme d'investissements dans les infrastructures dotées d'une stratégie précise et viable de mise en œuvre. Le Programme en est à sa phase initiale.

29. L'examen des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est en cours dans de nombreux pays et vise à contribuer à l'intégration de la planification des transports dans les stratégies de réduction de la pauvreté; en outre, il est susceptible de servir d'instrument pour l'élaboration de politiques dans tous les aspects du secteur des transports. Dix-huit pays membres du SSATP, notamment le Burkina Faso, l'Éthiopie, la Gambie et la République centrafricaine qui ont été ajoutés en 2007, ont achevé l'examen des stratégies et ont commencé à mettre en œuvre les recommandations qui en ont découlé à la fin de 2007. Au Burundi, au Cap-Vert et au Niger, des examens étaient également en cours en 2007.

30. Au Malawi, au Mali, en République centrafricaine, en République démocratique du Congo (RDC), au Rwanda et au Sénégal, les propositions découlant de l'examen ont façonné la façon dont les transports sont perçus comme composante des stratégies de réduction de la pauvreté. Dans d'autres pays, le processus de sensibilisation a entraîné une mise à jour des stratégies de transport en réponse à l'évolution du cadre de développement prenant en compte les cibles des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD).

31. L'Éthiopie, le Lesotho, le Malawi, le Mali, la RDC et le Zimbabwe ont achevé l'élaboration de leurs documents de politique, de leurs plans directeurs et d'investissement dans le secteur des transports en 2007, alors que le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Niger, l'Ouganda, la République centrafricaine, le Sénégal et la Tanzanie ont seulement commencé à rédiger ces documents cette même année.

32. Dans le sous-secteur des chemins de fer, la Déclaration et le Plan d'action de Brazzaville sur les chemins de fer africains, adoptés par la première réunion des ministres africains chargés du transport ferroviaire tenue à Brazzaville en 2006, a réaffirmé l'engagement des gouvernements africains à développer un système ferroviaire efficace qui favoriserait le développement et l'intégration de l'Afrique. Une Conférence de suivi, organisée par la CUA en collaboration avec la République d'Afrique du Sud à l'intention des professionnels des chemins de fer s'est penchée sur des questions telles que l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferrés continentaux et a formulé des recommandations en vue de l'harmonisation des normes relatives aux infrastructures, au matériel, aux pratiques et aux procédures.

33. S'agissant des transports maritimes en Afrique, la première Conférence des ministres en charge du transport maritime convoquée par l'UA s'est réunie à Abuja (Nigéria) en février 2007 avec pour thème « *Rôle du transport maritime dans la réalisation du développement de l'Afrique* ». Elle a adopté la « *Déclaration d'Abuja pour une véritable relance du transport maritime en Afrique* », comme composante clef d'une politique africaine de développement socioéconomique, ainsi que son corollaire le Plan d'action sur le transport maritime pour l'Afrique.

34. Des mesures ont été prises pour libéraliser les transports aériens dans la région. Il s'agit notamment d'initiatives lancées par les pays africains pour mettre en œuvre la Déclaration de Yamoussoukro et les décisions prises ultérieurement par les gouvernements africains dans l'idée de promouvoir la coopération et la solidarité en protégeant et en développant les services de transport aérien internationaux en Afrique. Les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), six pays d'Afrique de l'Est et huit d'Afrique de l'Ouest ont donné suite à la Décision de Yamoussoukro. D'autres pays africains ne l'ont pas encore appliquée dans son intégralité.

35. Le renforcement des capacités humaines et institutionnelles bénéficie du soutien de partenaires de développement. Dans le cadre du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), les pays ont mis en place ou restructurent des agences routières et améliorent la capacité des collectivités locales de coordonner efficacement les infrastructures et les services de transport en zone rurale. D'autres projets de renforcement des capacités sont aussi en cours dans le cadre d'accords de coopération avec la BAD, la CEA, l'UE, le Consortium africain pour l'infrastructure, la Banque mondiale et des donateurs bilatéraux.

36. **Amélioration des transports en zone rurale.** Un travail d'analyse au titre du SSATP a été mené pendant la période 2004-2007 pour mettre au point une méthodologie d'évaluation des services de transport en milieu rural. Dans le même temps, on a examiné les progrès réalisés en termes de promotion de modes intermédiaires de transport et évalué les résultats positifs et négatifs enregistrés par les programmes de déplacement et de transport en milieu rural mis en œuvre par de

nombreux pays africains, avec le concours de la Banque mondiale et de donateurs bilatéraux. Il ressortait de cet examen que les services de transport motorisé en milieu rural laissaient à désirer et qu'il n'existait pas de structures institutionnelles ni de cadres réglementaires, d'où la conclusion qu'il fallait remédier aux problèmes d'ordre réglementaire, institutionnel et financier posés par les transports en milieu rural, qui empêchaient d'offrir aux populations défavorisées des moyens de transport à un prix abordable. Pour combler le déficit de connaissances, du matériel de formation sur la gestion des transports en milieu rural a été mis au point; une première session de formation a eu lieu en 2007.

37. Plusieurs pays d'Afrique subsaharienne comme l'Éthiopie, le Malawi et le Nigéria ont adhéré de plus près aux principes des programmes de déplacement et de transport en milieu rural en lançant des programmes de grande envergure d'amélioration de l'accès aux zones rurales, associés au développement rural. Le Nigéria, par exemple, a intégré son programme de déplacement et de transport en milieu rural dans sa politique nationale des transports. Suite à l'élaboration de son projet de politique de déplacement et de transport en milieu rural, aligné sur les programmes de même nature prévus au titre du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, le Nigéria met actuellement en oeuvre un grand projet sur la mobilité et l'accès aux zones rurales, financé par le Gouvernement fédéral en collaboration avec les collectivités locales et des partenaires de développement comme la Banque mondiale et la BAD.

38. **Facilitation, sûreté et sécurité des transports.** Plusieurs accords et protocoles internationaux et bilatéraux visant à simplifier et harmoniser les échanges commerciaux et les transports entre États ont été signés en Afrique. Des États d'Afrique centrale, australe, de l'Est et de l'Ouest ont signé des conventions et des protocoles, dont un bon nombre sont en application. Ces instruments portent sur le transport de marchandises diverses par la route, le transport multimodal, la réglementation du transport de marchandises dangereuses, les codes de la route et de l'aviation civile, la coopération maritime, les régimes communs d'assurance des véhicules, les postes frontières communs et les mécanismes de gestion des couloirs de transport.

39. Dans le cadre de l'initiative lancée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour recentrer l'attention sur la réalisation en temps voulu des Objectifs du Millénaire pour le développement, les Nations Unies ont mis sur pied un groupe de travail sur les Objectifs du Millénaire pour le développement en Afrique, ainsi qu'un groupe de travail thématique sur les infrastructures et la facilitation du commerce, qui jouit du soutien de la BAD, de la Commission européenne, de la Banque mondiale et du Secrétariat du Consortium africain pour l'infrastructure.

40. Ainsi, le Programme d'action d'Almaty lancé en 2003 par l'Assemblée générale des Nations Unies visait à répondre aux problèmes de transport en transit et d'échanges commerciaux en mettant au point des systèmes de transit efficaces à l'intention des pays en développement sans littoral et des pays de transit. Suite à cette initiative

internationale, les gouvernements africains ont élaboré le Programme d'action africain qui met l'accent sur le développement des principaux couloirs de transit retenus lors d'une réunion préparatoire sur le Programme d'action d'Almaty en 2003, à Addis-Abeba.

41. La sécurité des transports est un grave sujet de préoccupation en Afrique. Les gouvernements africains, qui ont reconnu les sérieux risques que l'insécurité routière faisait courir à la santé et le coût économique important qu'elle représentait, collaborent avec le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) pour formuler et mettre en œuvre des politiques de transport rationnelles qui contribueront notamment à l'amélioration de la sécurité routière. Le Congrès africain sur la sécurité routière, organisé conjointement par le Gouvernement ghanéen, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la CEA, s'est tenu à Accra (Ghana) du 5 au 8 février 2007. Il a passé en revue les progrès réalisés par les pays africains en matière d'amélioration de la sécurité routière et d'élaboration de plans d'action nationaux.

42. La Conférence a adopté la Déclaration d'Accra qui invitait les pays développés à reconnaître la nécessité d'améliorer d'urgence la sécurité routière en Afrique et à inclure systématiquement un volet sur la sécurité routière dans leurs programmes de coopération. Elle soulignait aussi l'engagement des gouvernements africains représentés à la Conférence, entre autres, pour enrayer la croissance du nombre de victimes d'accidents de la route en Afrique.

43. Dans le sous-secteur des transports par voie d'eau intérieure et maritime, plusieurs mesures ont été prises pour répondre aux questions importantes de sécurité. S'agissant des transports par voie d'eau intérieure, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis au point un règlement de sécurité type à l'intention des bateaux fluviaux et des embarcations non conventionnelles, y compris des bateaux de pêche qui opèrent en Afrique.

44. Pour lutter contre la menace croissante de la piraterie maritime dans la corne de l'Afrique et le golfe d'Aden, de nombreux gouvernements prennent des mesures en coopération avec l'OMI. Dernièrement, le Conseil de sécurité de l'ONU a autorisé les puissances navales du monde à effectuer des patrouilles au large de la Somalie. Des navires de guerre, dont ceux de pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), de l'UE, de l'Inde et de la Russie patrouillent depuis au large des côtes somaliennes et dans le golfe d'Aden.

45. Un Code de conduite visant à lutter contre les actes de piraterie et le vol à main armée commis contre les navires a aussi été adopté, suite à une réunion de haut niveau tenue à Djibouti le 26 janvier 2009 sous les auspices de l'OMI, à laquelle ont assisté des représentants de 17 États des régions de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et de la mer Rouge. Ce Code exige des signataires qu'ils échangent les informations pertinentes et transmettent des renseignements, interdisent le passage des navires soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie ou de vol à main armée,

appréhendent et poursuivent les personnes qui commettent ou cherchent à commettre des actes de piraterie et de vol à main armée et assurent des soins appropriés aux marins et autres personnels de bord ainsi qu'aux passagers victimes d'actes de piraterie ou de vol à main armée, ainsi que le traitement et le rapatriement de ces personnes.

46. Pour améliorer la sécurité des transports aériens, l'OACI a lancé le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Les leçons tirées de ces audits ont incité les directeurs de l'aviation civile à s'engager à mettre en œuvre un plan d'action qui vise à renforcer leurs capacités en termes de surveillance de la sécurité, en particulier dans les domaines de l'octroi de licences, de la navigabilité et du fonctionnement des appareils. La deuxième Conférence des ministres chargés des transports aériens, tenue à Libreville (Gabon) en mai 2006, s'est penchée sur les progrès réalisés dans l'application du Programme universel.

47. **Rentabilité énergétique et durabilité écologique dans le secteur des transports.** Pour assurer une plus grande efficacité énergétique des systèmes de transport en commun, le système des transports africain s'est doté dernièrement d'un système de transport rapide par autobus (BRT), c'est-à-dire d'un système de transport en commun qui emprunte des voies de circulation réservées, sur le mode du métro, bien connu des pays développés, mais recourt à la technologie non pas du rail mais de l'autobus. Ces dernières années, Le Caire, Lagos, Johannesburg, Dar es-Salaam, Dakar et Kampala ont adopté ce système ou s'apprêtaient à le faire. Étant donné les préoccupations croissantes suscitées par l'impact des émissions des modes de transport motorisé sur l'environnement, des initiatives ont aussi été prises, entre autres stratégies, pour assurer la durabilité des transports en Afrique en encourageant des modes de transport non motorisé.

48. L'initiative prise par l'Institut des politiques de transport et de développement au titre du programme *Access Africa*, menée en Afrique du Sud, au Ghana, au Sénégal, et en Tanzanie en est un exemple. Elle vise à promouvoir des villes saines et respectueuses de l'environnement en veillant à ce que le mode de transport réponde aux besoins de la population et soit sobre en énergie. Entre autres partenaires de l'initiative de l'Institut, on peut citer, dans le cadre de la mise en œuvre du programme *Access Africa*, la California Bike Coalition qui cherche à améliorer la qualité des bicyclettes disponibles en Afrique subsaharienne grâce à un partenariat exceptionnel avec l'industrie internationale du cycle.

49. *Access Africa* comprend un volet pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons qui tend à encourager la sécurité de l'espace public pour tous les modes de transport. L'Institut collabore avec les responsables de chaque pays pour assurer des voies plus sûres et plus attrayantes aux cyclistes et aux piétons.

50. Dans le cadre de l'Initiative pour la pureté de l'air, en 2001, les pays africains ont adopté la Déclaration de Dakar dans laquelle ils s'engageaient à supprimer progressivement l'essence au plomb sur leurs territoires respectifs avant la fin de



décembre 2005. Presque tous les pays africains ont respecté leurs engagements. Pratiquement tous les pays d'Afrique subsaharienne avaient éliminé progressivement l'essence au plomb au 1<sup>er</sup> janvier 2006. À la fin de 2008, deux États africains seulement (l'Algérie et la Tunisie) ne l'avaient pas fait car ils avaient fixé à début 2009 la date à laquelle l'essence sans plomb devait être commercialisée sur leur sol.

51. Les pays africains ont aussi pris des mesures pour ramener la teneur en soufre des carburants au niveau internationalement recommandé. Ainsi, dans les grandes métropoles sud-africaines, la concentration de dioxyde de soufre est d'ores et déjà inférieure à celle enregistrée au Caire et l'Afrique du Sud a prévu de faire passer la teneur maximale en soufre de son essence de 500 ppm en 2004 à 50 ppm en 2010 et celle du diesel de 3000 ppm en 2004 à 50 ppm également en 2004.

52. En ce qui concerne la mise au point de carburants plus propres, des projets de démonstration menés dans plusieurs pays illustrent les avantages des biocarburants en tant que sources d'énergie plus propres par rapport aux carburants fossiles traditionnels. À cet égard, des projets qui prévoient la plantation de jatrophas en vue de la production de biodiesel ont été entrepris au Ghana, au Mali, au Mozambique et en Tanzanie en 2004 et 2005. Bien que ces projets aient été conçus initialement pour fournir du biodiesel comme combustible ménager, ils ont en définitive pour objectif de se développer pour fournir du carburant pour les transports.

53. Reconnaissant le rôle infime de l'Afrique dans l'ensemble des émissions de carbone, la douzième session des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine, qui s'est tenue à Addis-Abeba en janvier 2009, a rappelé que les pays qui avaient contribué le plus au réchauffement de la planète devaient indemniser l'Afrique des dommages causés à son économie, conformément au principe du « pollueur-payeur ».

54. De nombreux pays d'Afrique ont adopté une législation tendant à protéger l'environnement. Une disposition importante de ce type de loi exige des responsables et concepteurs de projets qu'ils procèdent à des évaluations d'impact sur l'environnement des activités qu'ils proposent avant de les mettre en œuvre. En plus de lois nationales sur l'environnement, plusieurs de ces pays, dont l'Afrique du Sud, l'Égypte, l'Éthiopie, le Nigéria, l'Ouganda et la Tanzanie, se sont aussi dotés de règlements complémentaires et de directives sectorielles pour la mise en œuvre de ces politiques et textes de loi.

55. La modification des dispositions légales sur l'importation de véhicules s'inscrit parmi les autres mesures prises pour remédier aux impacts potentiels des transports sur l'environnement. Ainsi, les nouveaux véhicules automobiles importés au Bénin, au Cap-Vert, au Kenya, à Maurice et en Tanzanie doivent être équipés de pots d'échappement catalytiques. Pour ce qui est de l'importation de véhicules d'occasion, certains pays ont soit appliqué, soit prévu d'appliquer des règlements limitant l'âge des véhicules importés ou imposant de lourdes taxes sur les véhicules les plus anciens. L'Érythrée, Maurice et la Tanzanie comptent parmi ces pays.

56. En plus du contrôle des importations de vieux véhicules et de l'imposition de règles exigeant que les nouveaux véhicules soient équipés de dispositifs contre la pollution, au Kenya, la National Environmental Management Agency collabore avec le Bureau of Standards pour mettre en place des normes applicables aux émissions des véhicules. Au Maroc, le projet de contrôle et de réduction des émissions, connu sous le titre d'Amélioration de la qualité de l'air et réduction de la pollution atmosphérique due aux véhicules, a pour objet de soutenir l'application d'un décret gouvernemental contre la pollution atmosphérique. Il supposait le contrôle du taux d'émission de 100 000 véhicules dans plusieurs villes du Maroc.

57. **Santé.** Les programmes de développement de couloirs de transport en Afrique ont incorporé des mécanismes pour lutter contre l'épidémie de VIH/sida et, plus précisément, empêcher le secteur des transports de demeurer un vecteur de transmission du virus. Le projet entrepris, avec le concours de la Banque mondiale, doit étudier la corrélation entre les mouvements de transport en transit et le VIH/sida dans le couloir Abidjan-Lagos. Il couvre quatre pays d'Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana et Nigéria). Il ressortait des conclusions de l'étude que la lourdeur des procédures de passage des frontières qui entraînait des retards aux postes frontières avait créé une demande d'hébergement pour la nuit, suscitant par là même l'afflux de travailleuses du sexe. Les chauffeurs, les passagers et les commerçants se trouvaient ainsi exposés au risque de contracter le VIH/sida.

58. Dans le cadre des efforts régionaux déployés pour réduire au minimum le rôle que le système des transports joue en tant que vecteur du VIH/sida, le Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne (SSATP) comporte un volet destiné à lutter contre les problèmes posés par le VIH/sida en Afrique. À ce titre, on peut dresser le bilan suivant: une politique de lutte contre le VIH/sida a été mise au point dans 10 pays, une stratégie des transports eu égard au VIH/sida a été élaborée avec le soutien de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Examen des stratégies de transport pour la réduction de la pauvreté s'est accompagné de mesures et de recommandations tendant à limiter la propagation du VIH/sida.

59. **Investissements, financement et soutien technique dans le secteur des transports.** Les pays africains ont créé des fonds routiers pour faciliter la mobilisation de ressources supplémentaires en vue du financement du secteur des transports. En 2007, 27 pays de la région avaient créé des fonds routiers dans le but de fournir une source de financement prévisible et durable pour l'entretien des routes. La création des fonds routiers était l'un des résultats importants de l'initiative de gestion et de financement des routes lancée au titre du Programme de politiques de transport pour l'Afrique subsaharienne (SSATP).

60. Les pays développés ont fourni un soutien financier et technique aux pays africains pour les aider à développer le secteur des transports. Le Consortium africain pour l'infrastructure, financé par le G-8 et d'autres donateurs bilatéraux, s'est engagé

à accroître le volume de financement des projets de transport africains au cours des dernières années. Les engagements de financement provenant de sources liées au Consortium sont passés de 2,6 milliards de dollars environ en 2005 à presque 3,6 milliards en 2007. Ce sont l'UE, la Banque mondiale et la BAD qui assurent l'essentiel de ce financement, l'UE venant en tête. On note par ailleurs une évolution encourageante de la composition des donateurs, auxquels des pays non membres de l'OCDE se sont joints, comme des pays arabes, la Chine et l'Inde.

61. Par rapport à d'autres secteurs d'infrastructure, jusqu'en 2005, la participation du secteur privé africain aux investissements dans les transports a été à la traîne. Elle représentait 11% en moyenne et restait limitée à la privatisation des installations portuaires et des chemins de fer dans quelques pays. En 2006, la part des investissements du secteur privé dans les transports est passée à 21% du montant total des investissements consacrés aux infrastructures (énergie, technologies de l'information et des communications, transports et eau).

## IV. Problèmes et obstacles

62. En dépit des efforts accomplis par les gouvernements africains et leurs partenaires de développement en matière d'élaboration et de mise en œuvre de mesures, politiques, stratégies et programmes visant à créer un système de transports adapté, sûr et abordable, qui étayerait les efforts accomplis en vue d'éliminer la pauvreté et de favoriser le développement durable, il existe toujours un fossé important entre les cibles définies et les réalisations. Ceci peut être imputé aux nombreux problèmes et obstacles auxquels fait face la région dans le cadre de la mise en place de systèmes durables de transports, dont les principaux sont répertoriés ci-dessous.

63. ***Politiques nationales inadaptées et exécution partielle des accords nationaux, subrégionaux et régionaux.*** Le manque de politiques et de stratégies cohérentes et adaptées, ainsi que la lenteur d'exécution des accords subrégionaux et régionaux demeurent des obstacles majeurs au développement de systèmes durables de transport en Afrique. De nombreux pays du continent ne disposent d'aucune politique permettant ou favorisant la participation du secteur privé au développement et à l'exploitation des infrastructures. La libéralisation et la privatisation des transports ferroviaires, aériens et maritimes demeurent balbutiantes. Les efforts d'harmonisation des politiques et des réglementations relatives à la circulation transfrontières des biens, des services et des personnes ne portent pas encore de fruits, car rares sont les pays africains à avoir mis pleinement en œuvre des accords visant à faciliter la circulation transfrontières des biens et des personnes par voies routière ou ferroviaire, ou la Décision de Yamoussoukro relative au transport aérien, longtemps attendue et très en retard.

64. ***Délabrement des réseaux de transport et faiblesse de leur connectivité.*** Les réseaux de transport de nombreux pays africains sont caractérisés par leurs maillons manquants, à la fois à l'intérieur des pays et entre eux, ce qui contraint un pourcentage important de la population rurale à vivre sans accès aux marchés ou aux services économiques et sociaux essentiels. Les problèmes découlant des liens manquants au sein des systèmes de transports routiers, ferroviaires, aériens et par voies navigables intérieures se doublent de la vétusté d'une large partie des infrastructures existantes.

65. ***Inadéquation des capacités humaines et institutionnelles.*** Même si les entreprises et agences de transport publiques africaines emploient une main-d'œuvre relativement importante, la disponibilité de personnels qualifiés demeure limitée dans la plupart des entreprises du secteur. Outre le manque de ressources humaines dotées de qualifications adéquates, font également défaut des institutions ayant les capacités techniques et l'autorité nécessaires pour élaborer, planifier et gérer le développement et les services infrastructurels ainsi que pour réglementer le secteur et assurer le respect des politiques et des prescriptions.

66. ***Effets négatifs du transport sur l'environnement.*** S'ils revêtent une importance fondamentale pour le développement économique et la réduction de la pauvreté, les systèmes de transport ont également des effets délétères sur l'environnement. Les problèmes environnementaux les plus sérieux que l'on associe généralement à la construction de routes, voies ferrées, aéroports et ports sont la destruction de forêts et d'autres écosystèmes (notamment les habitats naturels), la dégradation des sols (particulièrement par l'érosion des terres voisines des infrastructures) et les modifications des réseaux d'évacuation des eaux usées et des formations géologiques.

67. ***Cherté des transports.*** Les coûts des transports sont les plus élevés au monde en Afrique, ce qui les place hors de la portée de nombreux habitants du continent car ils sont considérables par rapport aux revenus moyens. Dans les villes africaines, les coûts des transports représentent 21,7% du PIB. En moyenne, les coûts du fret sont beaucoup plus élevés en Afrique qu'en Asie. Déjà considérables, les coûts des transports ont grandement augmenté ces dernières années du fait de la crise énergétique, associée à l'instabilité et aux niveaux élevés des cours du pétrole. Divers facteurs, dont les compétences limitées des cadres supérieurs et personnels d'exploitation ainsi que la médiocrité de la facilitation des transports, contribuent de manière significative à la cherté des coûts du transport en Afrique.

68. ***Insuffisance de la sûreté et de la sécurité des transports.*** La médiocrité actuelle de la sécurité routière demeure un grand problème en Afrique, et les accidents, pertes en vies humaines et destruction des biens qui en résultent ont atteint des proportions intolérables. Une des faiblesses majeures dans ce domaine est l'absence dans certains pays, la rareté dans d'autres, des institutions chargées de la sécurité routière. À cette situation vient s'ajouter le fait que la réglementation routière ne semble pas être appliquée de manière cohérente. Dans la plupart des cas, le manque de

ressources financières adéquates constitue la contrainte essentielle commune à toutes les insuffisances en matière de gestion de la sécurité routière. La médiocrité du bilan en matière de sécurité de nombreuses compagnies aériennes africaines est un autre grave sujet de préoccupation sur le continent.

69. ***État rudimentaire des systèmes d'information en matière de transport.*** À chaque étape du processus de développement, l'information statistique est un facteur clef, notamment pour la planification et l'exécution des programmes et des projets. Des informations statistiques pertinentes et bien organisées fournissent des outils permettant de prendre des décisions en connaissance de cause en matière de recensement des lacunes, d'élaboration de politiques et de stratégies, de mise au point de programmes d'investissement efficaces, ainsi que pour le suivi et l'évaluation. Cependant, en Afrique, de telles données sont, au mieux, limitées quant à leur disponibilité et mal organisées. De manière similaire, bien que les TIC facilitent énormément les prises de décisions grâce à la rapidité de traitement, de sauvegarde, d'extraction et de transfert sur de longues distances des données, le secteur des transports n'a pas pleinement exploité la technologie, essentiellement faute de politiques adéquates pour le développement des TIC et à cause de ressources financières et humaines limitées.

70. ***Ressources financières limitées.*** En dépit des efforts entrepris par les gouvernements africains et leurs partenaires de développement internationaux et intérieurs en vue de mobiliser des ressources financières à investir dans les infrastructures de transport et la maintenance des installations existantes, d'importants écarts demeurent entre la demande et les ressources disponibles. Le développement durable des transports fait appel à de grosses dépenses, notamment pour la construction d'infrastructures et la mise en place d'équipements de transport à consommation énergétique modérée et ne portant pas atteinte à l'environnement.

## V. Bilan et perspectives d'avenir

71. Le développement durable du continent s'appuie, dans une très large mesure, sur les infrastructures et les services associés aux transports. Des réseaux et des services de transport bien développés, sûrs et abordables sont indispensables à une réelle mobilité et à un accès à temps et à l'heure aux biens et aux services. Toutefois, le système de transport africain reste à la traîne par rapport au reste du monde, avec un niveau de développement toujours inférieur à celui d'autres pays en développement d'Asie.

72. Les enseignements tirés des initiatives en cours ont montré que les possibilités de tenir les engagements et de réaliser les objectifs plus rapidement étaient bien réelles. À cette fin, il faut néanmoins que les mesures pertinentes soient prises en matière de politique, stratégie, mobilisation des ressources et de renforcement des compétences. Le

problème majeur demeure la concrétisation opportune des politiques et des stratégies. Pour le résoudre, il faudra fournir, de manière propice, des ressources financières et autres, et appuyer les efforts pour parvenir à la bonne gouvernance dans les secteurs public et privé. Sont présentés ci-dessous de manière plus spécifique certains des enseignements tirés, les politiques recommandées ainsi que d'autres mesures nécessaires portant sur chacun des aspects essentiels.

73. ***Politiques nationales et accords régionaux et sous-régionaux.*** Les pays africains doivent prouver leur engagement en améliorant leur climat d'investissement, grâce à l'adoption de mesures pratiques dans les domaines suivants:

- a) Libéralisation totale du secteur des transports, afin d'attirer des financements du secteur privé;
- b) Renforcement des mécanismes réglementaires et d'application en matière d'investissements et de services associés aux infrastructures; et
- c) Amélioration de la coordination de la préparation et de la mise en oeuvre des accords régionaux et sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports et à la libéralisation du transport aérien.

74. ***Renforcement des capacités humaines et institutionnelles.*** Des institutions efficaces, dotées de mandats adaptés et de ressources humaines qualifiées et très motivées, sont un sésame pour la mise en place d'un système de transport sûr, abordable et respectueux de l'environnement.

75. Afin de favoriser l'environnement pour améliorer et accroître les services et les infrastructures relatifs aux transports, les mesures suivantes doivent être prises pour renforcer les compétences:

- a) Veiller à ce que des cadres institutionnels adéquats soient mis en place et opérer une séparation entre les fonctions réglementaires d'une part et les fonctions d'exploitation d'autre part, à l'égard de tous les modes de transport;
- b) Renforcer les entités responsables de la planification, de la réglementation et de l'exécution des activités qui appuieront le développement de transports durables, et en créer de nouvelles;
- c) Consolider et agrandir les centres de formation et d'apprentissages spécialisés et les instituts nationaux et régionaux;
- d) Éliminer les barrières physiques et non physiques à la circulation des biens et des passagers dans les ports, aux frontières et aux points d'entrée à l'intérieur des pays, notamment les procédures lourdes de dédouanement et les contrôles routiers le long des couloirs desservant les pays enclavés, afin d'éviter entre

autres que les travailleurs du secteur des transports ne soient exposés au VIH/sida;

- e) Élaborer et mettre en œuvre des programmes de renforcement des compétences pour améliorer les connaissances et les aptitudes, d'une part des personnels participant à l'élaboration, à la planification et à l'exécution de politiques et, d'autre part, de ceux ayant des fonctions touchant à la réglementation et à l'application;
- f) Sensibiliser le public et s'assurer de la participation des parties prenantes clés à toutes les étapes de l'élaboration et de l'exécution des politiques.

76. **Transports et environnement.** Il a été démontré qu'il était possible, même si ce n'est pas dans une large mesure, de mettre en place des transports durables, qui répondent de manière adéquate aux besoins des pays africains en matière de mobilité et d'accès tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

77. Malgré elle, sans l'avoir fait exprès, l'Afrique était une bonne illustration des avantages que les transports faiblement motorisés revêtent pour l'environnement. De ce point de vue, par rapport à d'autres régions du monde, la contribution du continent aux émissions mondiales de gaz à effet de serre et aux changements climatiques qui y sont associés, ainsi qu'à leurs impacts sur la faune et la flore, demeure faible.

78. Certes, l'Afrique ne fait pas partie des gros pollueurs, mais si elle continue d'avancer comme si de rien n'était, non seulement son propre développement s'en trouvera retardé mais elle contribuera de manière significative au problème mondial du changement climatique. Le continent devrait tirer des enseignements de l'expérience des pays qui ont joué un rôle important dans le réchauffement climatique mondial, et éviter d'emprunter les voies qui les ont enferrés dans des systèmes de transports tributaires de combustibles fossiles. Compte tenu de l'état embryonnaire des transports africains, le continent est dans une position unique pour mettre en place des systèmes respectueux de l'environnement et émettant peu de carbone.

79. Outre des mesures d'atténuation fondées sur des études d'impact sur l'environnement (EIE) approfondies qui devraient être intégrées aux plans de développement des infrastructures, il conviendra également, pour réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre et éviter les dégradations de l'environnement, de:

- a) Veiller à ce que l'approbation des projets soit associée au passage de ces derniers au crible d'EIE rigoureuses;
- b) Mettre en place des mesures d'encouragement appropriées pour favoriser le développement et l'utilisation de modes de transport plus efficaces et propres, notamment de véhicules, locomotives, bateaux et aéronefs modernes et économes en énergie;

- c) Promouvoir l'utilisation de systèmes de transport de passagers et de fret économes en énergie;
- d) Lever les obstacles et éliminer les freins au développement de sources d'énergie propres;
- e) Mettre en place des infrastructures bien conçues et réhabiliter celles qui existent, conformément à des normes acceptables;
- f) Améliorer la gestion de la circulation afin de réduire la congestion et les retards et émissions qui en découlent;
- g) Renforcer les mesures visant à réduire le nombre de véhicules, notamment les parcs vétustes et autres équipements de transport dont les émissions sont élevées;
- h) Intégrer la planification des infrastructures de transport à celle de l'utilisation des terres, de façon à offrir des modes de transport durables, répondant aux critères et aux besoins associés à l'accès, à la mobilité et au respect de l'environnement;
- i) Obtenir la participation de toutes les parties prenantes, notamment les autorités locales, les ministères gouvernementaux, les autorités aéroportuaires ainsi que les représentants des résidents dans le voisinage d'emplacements prévus pour la construction d'aéroports, afin qu'ils puissent faire part de leurs sentiments concernant l'utilisation des terres et le projet d'aéroport;
- j) Prendre en compte, pour l'élaboration de politiques en matière de transport aérien et d'environnement, les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatifs à l'aviation et à la protection de l'environnement;
- k) Veiller à réduire au minimum les déchets produits dans le cadre de la construction et de l'exploitation d'infrastructures de transport, entre autres les déversements d'hydrocarbures et les débris (ferraille); et
- l) Encourager la restriction des déplacements en favorisant notamment les téléconférences et autres moyens électroniques de transmission de l'information plutôt que les trajets aériens ou routiers pour se rendre à des réunions, conférences, etc.

80. ***Efficacité énergétique et coût du transport:*** En Afrique, les services de transport se caractérisent par des coûts élevés qui sont imputables à un ensemble de facteurs complexes, dont l'insuffisance et le mauvais état de l'infrastructure, la vétusté et l'inefficacité du parc automobile, la mauvaise facilitation du transport, la faiblesse de la concurrence et du trafic.

81. L'expérience montre que la disponibilité des biens et services à proximité des consommateurs évite au maximum aux passagers la nécessité de se déplacer sur de longues distances. L'aménagement de l'espace peut être très utile à cet égard,



par exemple, en limitant l'étalement des villes, qui va de pair avec une structure de l'habitat nécessitant des modes de transport à faible rendement énergétique tels que la prolifération de taxis et de véhicules privés.

82. Pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les coûts dans le secteur du transport, les mesures ci-après doivent être mises en œuvre:

- a) Harmoniser la planification du transport et l'utilisation des terres afin de minimiser la demande de transport;
- b) Encourager la création de réseaux de transport en commun ayant un meilleur rendement énergétique;
- c) Développer et utiliser des modes et moyens de transports à haut rendement énergétique;
- d) Améliorer la gestion des entreprises, d'une part en renforçant les capacités du personnel technique et des cadres et d'autre part en rationalisant les opérations et les fonctions administratives;
- e) Procéder à des réformes administratives, y compris la libéralisation et la privatisation;
- f) Améliorer et bien entretenir l'infrastructure ainsi que le matériel et l'équipement de transport;
- g) Veiller à la pleine application des initiatives visant à faciliter le transport;
- h) Promouvoir la concurrence entre le transport intramodal et le transport intermodal pour améliorer l'efficacité.

83. **Sécurité et sûreté du transport :** Les pertes en vies humaines et de biens dues aux accidents de la circulation ont pris des proportions inquiétantes dans tous les modes de transport en Afrique, surtout dans celui du transport routier. L'Initiative de sécurité routière lancée sous les auspices du Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne a contribué à sensibiliser davantage aux conséquences des accidents de la route sur la vie humaine et l'économie. Les pays africains doivent tirer parti de ces initiatives pour améliorer la sécurité de tous les modes de transport en prenant les mesures suivantes:

- a) Créer un cadre institutionnel efficace et renforcer ceux qui existent afin de gérer le trafic et garantir la sécurité;
- b) Allouer suffisamment de fonds aux programmes de sécurité, conformément à l'appel lancé par la Commission pour la sécurité routière mondiale en faveur de l'allocation d'au moins 10% du total des investissements aux activités relatives à la sécurité;

- c) Veiller au respect, dans tous les modes de transport, des règlements et normes de sécurité et de sûreté définis par les organes internationaux et régionaux concernés;
- d) S'attaquer de façon globale aux problèmes de la sécurité maritime, en particulier à l'escalade de la piraterie maritime au cours de ces dernières années, grâce notamment à un examen approfondi des véritables causes de la piraterie.

84. Dans le cadre des mesures à court terme visant à lutter contre la récente escalade de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires passant dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie, les forces navales du monde entier, en collaboration avec des sociétés transnationales, continuent de patrouiller dans la zone pour veiller à la sécurité et à la sûreté des navires. Les États de la partie ouest de l'océan Indien, des régions du golfe d'Aden et de la mer Rouge devraient contribuer à assurer la sûreté et la sécurité de leurs navires et de leurs cargaisons en respectant et en mettant en application le Code de conduite de Djibouti adopté sous les auspices de l'OMI et visant à combattre la piraterie et les vols à main armée.

85. **Systemes d'informations sur le transport:** Du fait de la forte intensité d'utilisation des informations dans le secteur du transport et de l'insuffisance des informations nécessaires dans de nombreux pays africains, les TIC constituent un outil puissant permettant d'accéder, de traiter et de diffuser rapidement beaucoup d'informations. Les TIC peuvent également permettre de gagner du temps et d'économiser de l'énergie en évitant les voyages pour organiser des réunions et collecter des données, avec pour corollaire la réduction des émissions de gaz par les voitures, les trains et les avions. Toutefois, du fait de l'éternel problème du manque de ressources financières et de ressources humaines qualifiées, le secteur du transport en Afrique n'a pas suffisamment exploité les TIC.

86. Le secteur du transport de la région devrait tirer parti des possibilités offertes par les TIC en:

- a) Élaborant des politiques qui favorisent l'utilisation accrue des TIC dans tous les aspects du système de transport;
- b) Créant des bases de données appropriées contenant les informations sur le transport;
- c) Élaborant des stratégies qui encouragent l'utilisation des TIC (par exemple, les vidéo-conférences et les systèmes électroniques d'échange d'informations) pour remplacer les voyages et les déplacements physiques des biens et des personnes.

87. **Ressources financières:** En dépit des efforts déployés par les gouvernements africains pour allouer jusqu'à 8% de leur PIB au développement du transport, les montants mobilisés sont bien en deçà de ce qu'il faudrait pour financer seulement l'entretien du réseau de transport existant et les opérations. Suite aux réformes de politiques faites par de nombreux pays africains dans un passé récent, la participation du secteur privé au développement de l'infrastructure, quoique modeste, ne cesse d'augmenter. Outre qu'elle permet de pallier le manque de ressources publiques, la participation de ce secteur au développement de l'infrastructure et des opérations peut contribuer à accroître la productivité et l'efficacité des services d'infrastructure. Toutefois, peu d'arrangements antérieurs en matière de partenariats entre le secteur public et le secteur privé (notamment la concession des chemins de fer) ayant atteint leur objectif consistant à fournir de meilleurs services, il faut faire davantage d'efforts au cours des phases de planification et de mise en œuvre pour garantir le succès des futurs partenariats.

88. Pour obtenir suffisamment de fonds pour le développement et l'entretien de l'infrastructure des transports, les mesures ci-après doivent être prises:

- a) Accroître le financement public en faisant en sorte qu'une part suffisante du PIB soit allouée au secteur, directement au titre du budget national ou par le biais d'emprunts ou de garanties d'État;
- b) Renforcer la capacité de mobilisation des ressources extérieures pour tirer parti non seulement des ressources des bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux mais aussi des mécanismes de financement novateurs, notamment celui de l'Initiative pour la pureté de l'air;
- c) Encourager les partenariats public et privé pour la construction et l'exploitation de l'infrastructure des transports afin de compléter le financement public. Pour ce faire, il faut nécessairement améliorer le climat d'investissement en actualisant les cadres institutionnels et réglementaires et en éliminant les procédures et pratiques bureaucratiques inutiles;
- d) Réduire les besoins de financement pour la réhabilitation et le remplacement de l'infrastructure et du matériel roulant grâce à un entretien adéquat et en temps opportun.

## VI. Conclusion

89. Le transport fait partie des secteurs clefs qui jouent un rôle déterminant dans les efforts visant à atteindre une croissance économique durable et à réduire la pauvreté, entraînant de ce fait, le développement durable de l'Afrique. Pour que le secteur du transport joue véritablement son rôle, il doit être développé de façon coordonnée, avec pour objectif ultime de mettre en place un système de transport de passagers et de biens, qui soit fiable, efficace, sûr et respectueux de l'environnement.