



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE CENTRALE : AU-DELÀ DES MAILLONS MANQUANTS

Liste des abréviations et acronymes

AICD	Diagnostic des infrastructures nationales africaines (<i>Africa Infrastructure Country Diagnostic</i>)
BAD	Banque africaine de développement
BDEAC	Banque de développement des États de l'Afrique centrale
BEAC	Banque des États de l'Afrique centrale
BSR-AC	Bureau sous-régional de la CEA en Afrique centrale
CCI	Contribution communautaire pour l'intégration
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CMS	Comité ministériel de suivi de la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement
CER	Communauté économique régionale
CFB	Chemin de fer de Benguela
CFL	Chemin de fer de Luanda
CFM	Chemin de fer de Moçamedes
CFCO	Chemin de fer Congo-Océan
CICOS	Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha
COMESA	Marché commun pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (<i>Common Market for Eastern and Southern Africa</i>)
COS	Comité opérationnel de suivi de la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale
DfID	Ministère du développement international
FED	Fonds européen de développement
FODEC	Fonds de développement de la communauté/CEMAC
FPPI-NEPAD	Fonds de préparation des projets d'infrastructure au titre du NEPAD
ICA	Consortium pour les Infrastructures en Afrique

ITIE	Initiative pour la transparence dans les industries extractives
NEPAD	Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
OIG	Organisations intergouvernementales
PAIPF	Fonds panafricain de développement des infrastructures
PAPN	Port autonome de Pointe-Noire
PDCT-AC	Plan directeur consensuel des transports Afrique centrale
PIB	Produit intérieur brut
PNB	Produit national brut
RCA	République centrafricaine
RDC	République démocratique du Congo
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SIG	Système d'information géographique
SDI	Initiatives de développement spatial
SSATP	Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne
TCI	Taxe communautaire d'intégration
UA	Union africaine

Remerciements

Le rapport intitulé « Développement des infrastructures en Afrique centrale : au-delà des maillons manquants » a été préparé par le Bureau sous-régional de la Commission économique pour l'Afrique en Afrique centrale (CEA/BSR-AC) sous la supervision d'Antonio M. A. Pedro, Directeur dudit Bureau. La réunion du Groupe ad hoc d'Experts tenue le 20 septembre 2018 à N'Djamena l'a examiné, enrichi et validé. M. Tidjani Chetima, chef de la section des Initiatives sous-régionales en a assuré la coordination. MM. Abedi Bwiselelo,

allocataire de recherche à la CEA/BSR-AC et Julian R. Slotman de la CEA/BSR-AC y ont apporté des contributions techniques.

M. Paul Aimé Koumbamaka, doctorant en Lettres et Arts de l'Université de Lyon II (France) a procédé à la relecture du document. La section des publications de la CEA, sous la coordination de M. Demba Diarra, Chef de ladite section, s'est occupée de l'édition finale, la conception graphique, et l'impression.

Introduction

Le transport est crucial pour le développement des activités économiques, le bien-être des populations et la cohésion sociale. Il assure la mobilité quotidienne des personnes tout en étant un élément indispensable à la production et à la distribution des biens. Des infrastructures de qualité constituent une condition préalable à la mise en place de tout système de transport efficace, permettant d'améliorer la compétitivité des produits et leur accès aux marchés régionaux et internationaux.

En Afrique, la plupart des infrastructures de transport construites au lendemain des indépendances étaient conçues pour relier les zones d'exploitation de matières premières aux ports d'exportation, ou les grandes villes et les capitales des pays limitrophes entre elles. C'est dans cet esprit que l'Organisation de l'unité africaine devenue plus tard Union africaine, a défini le réseau de routes transafricaines aux fins de relier les capitales de ses États membres.

Plusieurs communautés économiques régionales (CER) ont élaboré des plans de développement des infrastructures de transport en vue de renforcer l'intégration régionale par la libre circulation des personnes et des biens. En 2004 par exemple, l'Afrique centrale s'est dotée du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC) qui a pour objectif à court terme, de relier toutes les capitales de la sous-région par une route entièrement bitumée à l'horizon 2010. À ce jour, cet objectif est loin d'être atteint, malgré d'importants efforts consentis par les États membres. De nombreux maillons du réseau consensuel des transports ne sont pas bitumés faute de financement.

Le PDCT-AC a défini un réseau routier intégrateur et identifié trente-trois (33) corridors comprenant les liaisons inter-États, les couloirs de transit et les couloirs de désenclavement. Plusieurs spécialistes s'accordent à dire que les corridors régionaux ne doivent plus être considérés comme de simples corridors de transport de biens et services ou d'ouverture des pays enclavés vers l'extérieur. Ils doivent également servir de catalyseur pour la réalisation des projets de développement économique et social. Le concept de corridors de développement s'applique aux infrastructures de transport dans un cadre de projets intégrés avec une forte concentration d'activités agricoles, manufacturières, minières, touristiques, commerciales, etc. La présence d'infrastructures de transport permet alors d'amplifier les effets d'agglomération et d'associer ainsi plusieurs pôles qui fonctionnent en complémentarité.

L'étude a pour objet de faire le point de la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale et de proposer des pistes de solution pour accélérer ladite mise en œuvre à travers une nouvelle approche, celle des corridors de développement.

Le rapport comprend une introduction et trois chapitres. Le premier fait un exposé des infrastructures de transport en Afrique centrale, le second, celui du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC). Le troisième chapitre quant à lui, aborde la question des corridors de développement dans le contexte des Initiatives de développement spatial. Le rapport se termine par une conclusion et de recommandations.

CHAPITRE 1 : Les infrastructures de transport en Afrique centrale

Depuis des années, plusieurs rapports ont souligné le fait qu'en Afrique centrale, les infrastructures de transport sont insuffisantes, vétustes et mal entretenues freinant ainsi le processus d'intégration régionale. Par ailleurs, les coûts de transport sont très élevés, les services de mauvaise qualité et les échanges intracommunautaires limités.

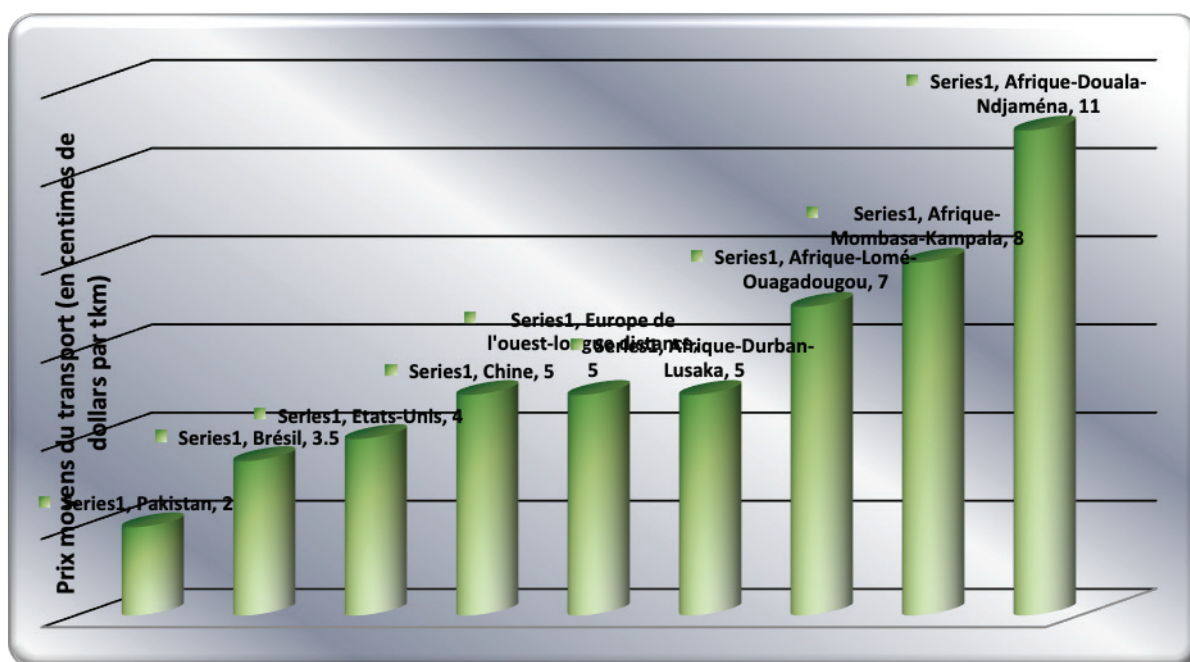
1.1 Les infrastructures routières

Le transport routier est le mode de transport prédominant en Afrique centrale aussi bien pour les liaisons internes que pour les liaisons entre les pays. Plus de 80 % du transport de marchandises sont assurés par la route, et quatre États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), Guinée équatoriale, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe et Tchad, n'ont la route que pour infrastructure terrestre de transport intérieur. Par conséquent, seule la route offre un accès aux communautés rurales pour la satisfaction de leurs besoins de base tels que l'éducation et la santé mais aussi,

un accès à la mer pour les importations et les exportations des marchandises.

L'insuffisance et l'inadéquation des infrastructures de transport routier entravent les échanges intracommunautaires, réduit la compétitivité sur le marché mondial des produits primaires d'origine agricole (cacao, café, coton, thé), forestière et minière dont dépendent largement les économies des pays de la sous-région. De ce fait et du faible niveau de concurrence entre les prestataires de services de transport, ainsi que des problèmes de facilitation dans les couloirs de transit, les prix du transport routier en Afrique restent parmi les plus élevés du monde. Ils peuvent représenter jusqu'à 70 % de la valeur des marchandises importées. Selon une étude de la Banque mondiale sur les prix et le coût du transport en Afrique, le prix du transport d'une tonne de marchandise sur un km le long du corridor Douala - N'Djaména est trois fois plus élevé qu'au Brésil et plus de cinq fois supérieur à celui pratiqué au Pakistan (voir graphique 1).

Graphique 1: Prix moyen du transport : comparaison à l'échelle mondiale



Source : Banque mondiale (2009). Étude sur le prix et le coût de transport en Afrique.

Le transit routier en direction des pays enclavés de la sous-région reste complexe et coûteux en temps et en argent. La procédure de Transit inter-États des pays d'Afrique centrale (TIPAC) conçue pour simplifier les formalités et accélérer le transit, n'a pu être intégralement appliquée. Les palliatifs introduits (vignette spéciale, sauf-conduit international, limitation des postes de contrôle routier à 3 dans chaque pays) dans les conventions bilatérales ne sont pas respectés non plus. Plusieurs postes de contrôle officiels et non officiels sont érigés le long des couloirs de transit par différentes administrations telles que les services de douanes, l'armée, la police, la gendarmerie, les services des eaux et forêts, les services vétérinaires, etc. Ceci contribue d'une part, à l'allongement du temps de transport et d'autre part, renchérit les coûts de transport réduisant ainsi la compétitivité des produits d'exportation de la sous-région sur le marché mondial.

L'Afrique centrale compte quatre pays enclavés que sont le Burundi, la République centrafricaine, le Rwanda et le Tchad desservis par des corridors de transit, qui ne disposent pas encore d'organes de gestion efficaces pour aider à lever les obstacles à la circulation des personnes et des biens, et à la réduction du temps et du coût du transit.

Toutefois, à l'initiative d'un groupe de bailleurs de fonds dont la Banque africaine de développement (BAD), l'Union européenne, l'Agence française de développement et la Banque mondiale, deux corridors pilotes Douala-N'Djamena et Douala-Bangui avaient été sélectionnés pour la mise en place d'un programme de facilitation du transport inter-États. Le but de ce programme était d'améliorer les conditions d'accès à la mer pour les deux pays enclavés que sont le Tchad et la République centrafricaine à travers le port de Douala par la construction des tronçons manquants et de postes frontières uniques, l'interconnexion des systèmes informatiques de leurs services de douane respectifs et par la mise en place d'institutions de gestion de ces corridors. La réalisation de ce programme devait permettre de désengorger les postes frontières par l'élimination de la duplication des formalités, de réduire les tracasseries et les paiements illicites le long des corridors, de réduire le temps de parcours du corridor et par conséquent, faire

baisser considérablement le prix des transports et favoriser le commerce inter-États. Les systèmes informatiques des services de douane des États concernés sont interconnectés mais plusieurs tronçons sont encore en chantier, les postes frontières uniques ne sont toujours pas construits et aucune entité de gestion des corridors n'a été créée.

Par ailleurs, le transport routier en Afrique centrale est caractérisé par la faiblesse du cadre institutionnel de gestion de la sécurité routière. Les mesures visant à améliorer la sécurité routière ne sont pas allées de pair avec la rapide motorisation des transports. Hormis quelques campagnes de sensibilisation organisées dans le cadre d'initiatives internationales ou après la survenue d'un accident de la route grave, il y a très peu de programmes intégrés de prévention d'accidents ou de système de secours adéquats. La sécurité routière n'est pas toujours prise en compte dans la conception des routes, et plusieurs axes sont dépourvus de signalisation routière. Par manque de statistiques fiables, l'ampleur des accidents de la route est méconnue des décideurs de certains pays, la rendant de fait non prioritaire dans les décisions politiques.

1.2 Les infrastructures ferroviaires

Cinq pays de la sous-région (Angola, Cameroun, Congo, Gabon, et République démocratique du Congo) sont dotés d'infrastructures ferroviaires datant de la période coloniale et destinées essentiellement à l'exportation des ressources naturelles. Ces réseaux sont caractérisés par une hétérogénéité des écartements des voies et des charges admissibles avec une absence quasi totale d'interconnexion même à l'intérieur d'un même pays. Néanmoins, on notera que les réseaux de l'Angola et de la République démocratique du Congo sont raccordés aux chemins de fer de Zambie et de Tanzanie.

Le réseau angolais est constitué de trois lignes dont le chemin de fer de Luanda (CFL) long de 479 km, le chemin de fer de Benguela (CFB) d'une longueur totale de 1 386 km, et le chemin de fer de Moçamedes (CFM) long de 900 km. Ces lignes sont gérées par des institutions publiques.

Un programme de privatisation par concession de l'exploitation est envisagé après la réhabilitation et la modernisation des infrastructures.

Le réseau camerounais est l'un des rares d'Afrique à avoir entrepris de gros travaux en vue du réaligement et de l'extension de son réseau, et de la modernisation des équipements après les indépendances. Il souffre néanmoins d'un manque d'entretien et de la vétusté du matériel. D'une longueur de 1 016 km, il relie le port de Douala aux plateformes ferroviaires de Ngaoundéré et de Bélabo, et constitue le maillon ferroviaire de la desserte multimodale de N'Djamena et de Bangui. La suite étant assurée par la route. Depuis la mise en concession du transport ferroviaire, la compagnie de transport ferroviaire Camrail est chargée de la gestion et de l'exploitation du réseau des chemins de fer du Cameroun.

Le réseau congolais est doté de deux lignes à savoir, le chemin de fer Congo-Océan (CFCO) reliant Brazzaville au port de Pointe-Noire sur une longueur de 512 km et le chemin de fer minéralier de la frontière gabonaise à Mont-Bélo, long de 285 km. Le chemin de fer Congo-Océan a joué un rôle très important dans l'économie du pays car jusque dans un passé récent, il était le seul mode de transport de surface pour accéder à l'unique port maritime du pays. Cependant, il est caractérisé par des interruptions fréquentes dues aux déraillements et aux attaques perpétrées par des groupes armés. La gestion du chemin de fer congolais reste publique.

Construit dans les années 70, le réseau gabonais a été mis en concession une première fois en 1999 avec la CECF TRANSGABONAI, puis en 2005 avec la SETRAG pour une durée de 30 ans renouvelable sans participation de l'État au capital. Le concessionnaire a pour charge d'une part, de moderniser et de renforcer le réseau ferré avec un remplacement progressif des traverses et des rails, et d'autre part, de réhabiliter et d'uniformiser le matériel roulant avec une augmentation du parc. Le réseau principal reliant Franceville à Libreville est long de 659 km, avec le bois et le manganèse qui constituent 94 % des marchandises transportées.

D'une longueur de 5 138 Km dont 901 Km de voies électrifiées, la construction du réseau de

la République démocratique du Congo date de l'époque coloniale, hormis la voie longue de 185 km entre Aketi et Bumba qui a été réalisée en 1972. Ce réseau est constitué de trois lignes exploitées par trois entreprises publiques différentes : ONATRA, SNCC, CFU. La ligne la plus importante relie d'une part, le port de Matadi à la capitale Kinshasa et d'autre part, la ville d'Ilebo à Lubumbashi pour s'interconnecter avec le chemin de fer angolais à Dilolo puis avec celui de la Zambie à Sakania. Le projet de construction du tronçon Kinshasa-Ilebo qui est à l'étude, permettra d'assurer la continuité de cette ligne qui revêt une grande importance économique pour le pays.

Les infrastructures ferroviaires en Afrique centrale n'ont pas beaucoup évolué depuis leur construction, et l'absence d'interconnexion des différents réseaux ne permet pas d'exploiter tout leur potentiel.

1.3 Les infrastructures portuaires

Comme dans les autres sous-secteurs des transports, les infrastructures et les équipements portuaires de la sous-région sont dans l'ensemble vétustes et très dégradés, nécessitant d'importants travaux de réhabilitation et de modernisation. Sept des onze pays de l'espace CEEAC disposent de ports maritimes :

L'Angola dispose de cinq ports commerciaux à Luanda, Lobito, Namibe, Soyo et Cabinda qui sont répartis le long de l'océan Atlantique. Trois de ces ports (Luanda, Lobito, Namibe) sont desservis par les trois lignes de chemin de fer du réseau national. Dans le passé, le port de Lobito a constitué un point de transit important pour la RDC, la Zambie et accessoirement le Rwanda et le Burundi. Avec l'arrêt du chemin de fer de Benguela, le port de Lobito a perdu de son importance et ne joue plus depuis longtemps son rôle de port de transit. L'essentiel du trafic angolais est actuellement concentré au port de Luanda qui par ailleurs est saturé. Les bateaux avant peuvent attendre jusqu'à deux mois avant d'y accoster. La gestion des différents ports n'est pas identique. Au port de Luanda, des terminaux portuaires sont concédés au secteur privé depuis 1991. Pour les autres ports, la gestion est publique mais certaines

opérations sont confiées au secteur privé sur la base de contrats.

Le Cameroun possède deux ports maritimes à Kribi et à Limbé et un port d'estuaire à Douala. Le port de Douala qui concentre plus de 98 % du trafic national, contribue également au désenclavement de la République centrafricaine et du Tchad. Il constitue un maillon très important des corridors de transit Douala-N'Djamena et Douala-Bangui. La ville de N'Gaoundéré située au terminal du chemin de fer, est une plateforme multimodale à partir de laquelle les marchandises transportées par rail sont acheminées par route sur N'Djamena. De même, la ville de Belabo joue un rôle similaire pour la desserte de Bangui.

Au Congo, le port de Pointe-Noire est un port en eaux profondes d'accès facile, dont les tirants d'eau sont de 13 m dans le chenal et entre 9 et 12 m dans les bassins. Le trafic de marchandises a fortement diminué en raison des troubles sociopolitiques de la période 1996-2000, et des difficultés d'opération du chemin de fer Congo-Océan (CFCO). Le port autonome de Pointe-Noire a été un port de désenclavement pour la République centrafricaine et dans une moindre mesure pour le Tchad. Les marchandises sont acheminées par chemin de fer jusqu'à Brazzaville puis par voie fluviale (Trans-équatoriale) jusqu'à Bangui. Sa gestion se fait sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile. Le groupe français Bolloré a obtenu début de 2009, la concession du terminal à conteneurs du port de Pointe-Noire avec l'engagement d'y investir 570 000 000 d'euros pour en accroître l'attractivité. Dans son programme d'investissements prioritaires d'un montant de 60 000 000 000 de FCFA (91 500 000 euros), le groupe prévoit le passage de la capacité du terminal à conteneurs de 250 000 à 500 000 conteneurs. Le Congo dispose également d'un port pétrolier toujours à Pointe-Noire.

Les installations portuaires du Gabon se trouvent i) à Libreville avec un port spécialisé dans la réception des bateaux de pêche ; ii) à Owendo (15 km de Libreville) avec un port à bois, un port minéralier et un port commercial ; et iii) à Port Gentil avec un port commercial et un terminal pétrolier. L'exploitation technique (accueil des navires et traitement des marchandises) de tous les ports du Gabon est assurée par une société privée espagnole (SIGEPRAG) tandis que l'Office des ports et rades du Gabon (OPRAG), établissement public doté de la personnalité civile, gère l'ensemble des ports et met en œuvre les programmes de développement des infrastructures et équipements portuaires.

La Guinée équatoriale possède trois ports maritimes dont un à Bata avec 600 m de quai et d'une capacité de 240 000 T/an, un à Malabo avec 204 m de quai d'une capacité de 200 000 T/an et le dernier à Luba (Ile de Bioko) avec 80m de quai d'accostage dont 30 m de quai commercial. Des travaux d'extension du port de Malabo sont en cours, et la longueur totale de quai atteindra 1 400 m pour permettre aux bateaux de grande capacité et aux porte-conteneurs d'accoster. La gestion des ports de Guinée équatoriale est publique.

La République démocratique du Congo (RDC) dispose de trois ports à Boma, Matadi et Banana. Les ports de Boma et de Banana sont de dimensions modestes et le port principal de Matadi, situé dans l'estuaire du fleuve Congo à 150 km de la côte, est utilisé pour l'importation et l'exportation des marchandises de la RDC. La gestion des ports est assurée par l'ONATRA, établissement public à caractère industriel et commercial.

Sao Tomé-et-Principe compte deux ports dont le principal est à Sao Tomé avec une profondeur de seulement 3,5 m qui ne permet ni le trafic, ni l'accès aux gros porteurs. Cette situation renchérit les coûts déjà très élevés dus à l'isolement du pays. Le deuxième port est situé à Santo Antonio sur l'île de Principe.

CHAPITRE 2 : Le plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale

Soucieux de doter la sous-région d'un système de transport sûr, fiable et efficace permettant de promouvoir l'intégration régionale et de faciliter l'accès aux marchés intrarégionaux et extérieurs tout en améliorant la compétitivité des produits, les chefs d'État et de gouvernement de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ont adopté en 2004, le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC). Ce programme est l'expression des besoins collectifs dans le domaine du développement des infrastructures de transport, formulés par les États membres de la CEEAC lors du premier forum sur les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique centrale, tenu à Yaoundé du 18 au 23 décembre 2003. Le PDCT-AC porte sur les infrastructures de transport, la facilitation du transport et du transit et sur le système d'information géographique (SIG) en Afrique centrale. Depuis lors, le PDCT-AC est devenu le cadre de référence pour les interventions en faveur des projets/programmes à caractère fédérateur.

2.1 Les objectifs et le mécanisme de suivi de la mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale

Le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC) a pour objectifs :

- À court terme, de permettre de circuler sur une route entièrement bitumée d'une capitale à une autre à l'horizon 2010 ;
- À moyen terme, de mettre en place un cadre consensuel sous-régional pour les négociations en vue de mobiliser les investissements dans le domaine des infrastructures de transport ;

- À long terme, de doter l'Afrique centrale d'un système de transport (tous modes confondus) fiable et à moindre coût, favorisant la libre circulation des personnes et des biens, et qui soit en mesure d'appuyer le développement des échanges entre les pays, et donc l'intégration économique.

Pour garantir la bonne mise en œuvre du Plan, les chefs d'État et de gouvernement ont mis en place un comité de suivi composé i) du Comité opérationnel de suivi (Président de la BDEAC qui en assure la présidence, Secrétaire général de la CEEAC, Président de la commission de la CEMAC et Directeur du Bureau sous-régional de la commission économique pour l'Afrique en Afrique centrale) ; et ii) du Comité ministériel de suivi (Ministre des travaux publics du Cameroun et président, Ministre des Transports du Gabon, Ministre des travaux publics de la République du Congo et Ministre des transports de la RDC).

Le Comité a pour mandat i) d'assurer la promotion des programmes et projets du PDCT-AC auprès des bailleurs de fonds traditionnels et non traditionnels, en vue de mobiliser les ressources nécessaires ; ii) de mettre en place des mécanismes novateurs de financement ; et iii) d'organiser des tables rondes des bailleurs de fonds.

2.2 Mise en œuvre du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale

Trois catégories d'actions avaient été préconisées pour la mise en œuvre du PDCTAC. Il s'agit i) des actions relatives aux politiques de développement des infrastructures telles que la création d'un cadre de concertation et d'harmonisation des programmes d'action de la CEEAC et de la CEMAC, la conception des corridors de désenclavement comme l'une des bases de l'intégration physique

de la sous-région, la recherche de solutions aux problèmes de facilitation, l'adoption de réseaux d'infrastructures prioritaires et l'évaluation à mi-parcours des programmes de financement ; ii) des actions d'ordre institutionnel et organisationnel comme le renforcement des capacités de la CEEAC, de la CEMAC, de la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS) et des administrations nationales dans le domaine des transports ; et iii) des actions d'investissement pour la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures. Depuis son adoption, plusieurs activités ont été menées par les États membres et les institutions partenaires dans le cadre du PDCT-AC.

2.2.1 Actions relatives aux politiques de développement des infrastructures - Priorisation des projets du PDCT-AC et préparation de la table ronde des bailleurs de fonds

Les besoins exprimés par les États membres de la CEMAC et de la CEEAC dans le PDCT-AC se traduisaient en 184 projets formulés parfois de manière trop générale. Une étude de priorisation des projets du PDCT-AC a été réalisée en 2007 par le Bureau sous-régional de la Commission économique pour l'Afrique en Afrique centrale en vue d'en assurer une bonne promotion et de faciliter la mobilisation des ressources. Cette étude avait répertorié 303 projets, à différents degrés de préparation, qui avaient été notés sur la base de sept critères et classés par ordre de priorité. Cette notation a permis de dégager un premier programme prioritaire composé de 55 projets adopté à Libreville le 22 juin 2007 par les ministres des transports et des travaux publics de l'Afrique centrale au cours de la 2^{ème} conférence. Les ministres avaient également mandaté la BDEAC d'organiser une table ronde des bailleurs de fonds, afin de mobiliser les ressources nécessaires au financement du premier programme prioritaire. La préparation de cette table ronde devait se faire sous le parrainage de la BAD et en coordination avec les autres membres du COS que sont la CEEAC, la CEMAC et le Bureau sous-régional de la Commission économique pour l'Afrique en Afrique centrale. Les documents de travail, la feuille de route et le budget de la table ronde avaient été adoptés par le Comité ministériel de suivi (CMS)

du PDCT-AC Le 27 septembre 2012, et trois pays avaient même payé leur contribution mais ladite table ronde n'a toujours pas été organisée.

2.2.2 Actions d'ordre institutionnel et organisationnel

Le Secrétariat général de la CEEAC et la Commission de la CEMAC ont bénéficié de plusieurs appuis techniques pour le renforcement de leur capacité en matière de transport, notamment de la part de la Banque africaine de développement. C'est ainsi que des équipes d'experts ont été mises à la disposition i) du Secrétariat général de la CEEAC pour préparer les documents de la table ronde des bailleurs de fonds sur le financement du premier programme prioritaire du PDCT-AC et pour la mise à jour de la priorisation des projets du PDCT-AC ; et ii) de la Banque de développement des États de l'Afrique centrale pour la mise en place du site web du PDCT-AC et la mise en ligne du système d'information géographique, en vue de promouvoir les projets du premier programme prioritaire en prélude à la table ronde des bailleurs de fonds.

Plusieurs réunions ont été organisées dans le cadre de la mise en œuvre du PDCT-AC aux niveaux des experts, du Comité opérationnel de suivi, et des ministres des transports et des travaux publics.

2.2.3 Actions d'investissement pour la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures

En dépit des difficultés auxquelles les pays de l'Afrique centrale ont été confrontés ces dernières années dans un contexte de réduction de l'aide publique au développement, de déficit d'initiatives privées pour le financement des infrastructures de transport, et de crise financière et économique, les investissements pour la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures ont tout de même connu quelques progrès. Plusieurs projets ont été réalisés ou sont en cours de réalisation, dont notamment la route Brazzaville-Pointe Noire et Owando-Makoua-Mambili au Congo, la route Garoua-Boulai-N'Gaoundéré au Cameroun, la route Ouesso-Sangmélina entre le Congo et le Cameroun, la route Fougamou-Mouila et au

Gabon, la route Uige-Damba-Maquela do Zombo et particulièrement la densification du réseau routier de la Guinée équatoriale, etc.

Toutefois, les investissements ne sont pas à la hauteur des ambitions exprimées par les chefs d'État de l'Afrique centrale dans le PDCT-AC, et l'essentiel des ressources mobilisées dans plusieurs pays a été consacré à l'entretien et à la réhabilitation plutôt qu'à la construction en vue de préserver le patrimoine national. Selon une étude¹ réalisée par le Bureau sous-régional de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) en Afrique centrale en 2010, année d'échéance de l'objectif à court terme du PDCT-AC de relier toutes les capitales de la sous-région par une route entièrement bitumée, le taux de réalisation de cet

objectif n'était que de 51 %, soit 7 177 km sur un total de 14 240 km. En d'autres termes, seules deux liaisons inter-capitales, à savoir Yaoundé-Libreville et Yaoundé-Bata sur les 14, étaient entièrement bitumées. Depuis, la situation n'a pas évolué de manière significative.

Au vue du retard accusé dans la mise en œuvre du PDCT-AC, et particulièrement des tronçons manquants sur les principaux axes routiers du réseau consensuel, faute de financement, il est nécessaire de revoir l'approche initiale de la mise en œuvre de ce plan et d'explorer d'autres expériences, notamment celle des Initiatives de développement spatial en vue de s'en inspirer pour la mobilisation des ressources financières.

¹ CEA, 2010. Rapport sur le développement des infrastructures en Afrique centrale.

CHAPITRE 3 : Au-delà des maillons manquants : vers un développement intégré des infrastructures de transport

Des infrastructures de transport disponibles et de qualité sont une composante essentielle de l'intégration régionale. Elles constituent l'exigence fondamentale de l'insertion d'un pays ou d'une sous-région dans le marché international. La disponibilité et l'état des infrastructures de transport ont une incidence sur les coûts de production et donc sur la compétitivité des entreprises. Malgré l'adoption du Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale (PDCT-AC) en 2004 et les efforts consentis par les États membres pour sa mise en œuvre, les corridors routiers qui avaient été identifiés restent caractérisés par de nombreux tronçons manquants, dont la construction requiert d'importantes ressources financières qui vont au-delà des capacités des seuls États. Comme présenté dans le chapitre précédent, le PDCT-AC vise essentiellement à développer des infrastructures de transport, en vue de renforcer l'intégration régionale à travers la libre circulation des personnes et des biens et l'accroissement des échanges intracommunautaires.

Cependant, cette approche a montré ses limites en matière de mobilisation de financement, car le choix des corridors basé sur la liaison des grandes villes et l'accès des pays enclavés à la mer ne correspond pas aux critères d'attractivité des investisseurs. Ces derniers misent en effet, sur la rentabilité économique. En outre, la seule construction des infrastructures de transport ne garantit pas leur pleine utilisation à cause d'une part, des barrières non tarifaires et d'autre part, du tracé même des routes qui ne prend pas toujours en compte des opportunités d'investissement que pourraient offrir les autres secteurs. La nouvelle approche des corridors va au-delà de simples voies de transport des biens et des services d'un point à un autre. Ils doivent être considérés comme un système intégré multisectoriels permettant d'amplifier les effets d'agglomération, et de stimuler les investissements autour de grands projets économiques en matière notamment

d'agriculture, de manufactures, de mines, de tourisme et de commerce. C'est le concept de corridors de développement.

3.1 Les corridors de développement

Depuis des décennies, la notion de corridor en Afrique était celle des corridors de transport constitués de grands axes routiers servant essentiellement à relier les zones de production de matières premières aux ports d'exportation et de ces mêmes ports, aux zones de consommation de produits finis importés. Toutes les communautés économiques régionales ont élaboré des plans de développement des infrastructures dont l'objectif principal est de renforcer l'intégration régionale en reliant d'une part, les grandes villes d'un même pays et d'autre part, les capitales des différents pays membres de l'espace communautaire. Plusieurs de ces corridors sont caractérisés par des tronçons manquants, des tronçons en mauvais état et leur financement reste un défi. Les critères ayant prévalu à la sélection des corridors n'ont pas toujours intégré la dimension de la rentabilité et du potentiel économique.

Pour assurer leur développement et améliorer leur efficacité, ces corridors ne doivent plus être traités isolément sous leur forme de simples voies de transport entre les grands centres, mais comme une composante importante d'un ensemble intégré appelé corridor de développement reliant des entités économiques le long d'une zone géographique bien définie (Albie Hope et John Cox, 2015)². Selon cette approche, les corridors de transport servent de moteur à la stimulation du développement économique et social des zones environnantes à travers la création de diverses infrastructures industrielles, aux fins de favoriser les investissements dans les domaines notamment des ressources minières, de l'agro-industrie, de

² Hope, Albie et John Cox, 2015. Economic corridors in Asia: paradigm of integration? A reflection for Latin America.

l'industrie manufacturière, du commerce et du tourisme. Ceci permet d'ouvrir de nouveaux débouchés aux principaux secteurs d'activité, de faciliter la création de zones économiques spéciales et de combler l'absence ou l'insuffisance d'infrastructures essentielles.

3.2 L'Initiative de développement spatial

L'Initiative de développement spatial est une stratégie d'investissement qui vise à développer les corridors non pas comme de simples voies de transport reliant les zones riches en ressources avec les ports, ou reliant entre eux quelques nœuds le long des voies de transport, mais plutôt comme un catalyseur pour l'exploitation simultanée de plusieurs autres opportunités de développement le long de la voie de transport. Elle oriente les dépenses publiques vers la promotion des investissements privés dans des régions à fort potentiel de croissance économique. Il s'agit de réaliser des corridors appelés corridors de développement qui, par la qualité du réseau et des services de transport, créent des opportunités

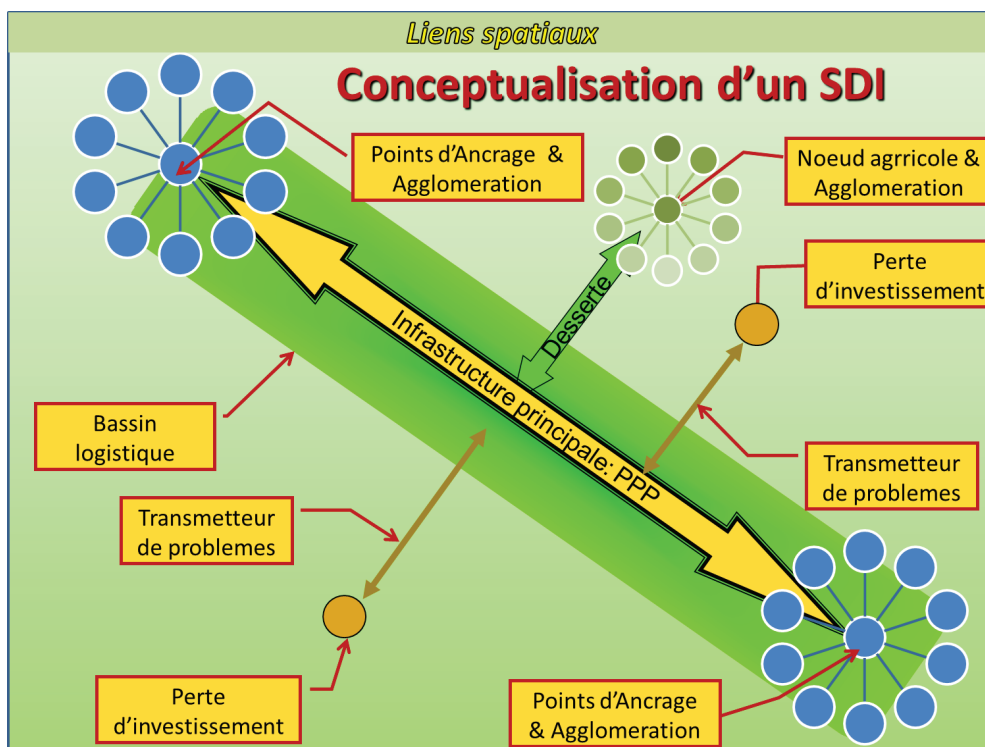
d'investissement. L'initiative de développement spatial s'appuie sur :

- Des infrastructures de transport et un système de logistique ;
- Un cadre institutionnel et des procédures ;
- Des projets structurants ; et
- Des communautés et entreprises locales.

Elle est caractérisée par :

- Sa conception et sa mise en œuvre qui sont basées sur des liens géographiques spécifiques (USAID) ;
- Sa composition en grappes de projets de développement qui se renforcent mutuellement en vue de contribuer au développement d'une zone géographique donnée, contrairement à une initiative isolée (Du Pisanie) ;

Graphique 2: Illustration sommaire d'une Initiative de développement spatial (SDI)



Source : Jourdan, 2008. Corridors de développement et initiatives de développement spatial en Afrique.

- Son approche selon un cadre institutionnel bien défini en vue de faciliter sa conception, sa mise en œuvre et son suivi (ibid) ; et
- Sa vocation à relier les investissements dans les infrastructures avec les investissements sectoriels à grande échelle dans des zones géographiques bien définies (Thomas).

3.2.1 Une approche de planification et de conception des corridors de développement

L'initiative de développement spatial combine la planification spatiale et les projets de développement dans des zones à potentiel inexploité. L'objectif principal de cette approche est d'assurer un développement équilibré par l'inclusion des communautés et des petites entreprises (projets de grappes) dans les grands projets d'investissement (projets structurants). Selon Thomas (2002), les initiatives de développement spatial promeuvent le développement intégré dans un espace déterminé, défini par son potentiel économique, que par ses frontières politiques. Elles sont censées déclencher une croissance économique généralisée. Elles doivent être préparées sur la base d'évaluations détaillées du potentiel économique de la zone concernée.

La planification des initiatives de développement spatial doit comprendre i) la mobilisation et la coordination des investissements à la fois publics et privés ; ii) l'assurance d'un appui politique et de l'engagement des plus hautes autorités gouvernementales ; iii) la vulgarisation et une promotion bien structurée des opportunités qu'offre l'Initiative de développement spatial ; et iv) l'identification des opportunités de projets bancables.

Pour mettre en place une initiative de développement spatial, ses promoteurs doivent s'assurer de l'existence effective d'un potentiel économique exploitable, de son attrait pour le secteur privé, de l'orientation des ressources publiques où elles auront le plus d'impact, et que les richesses générées profitent aux groupes jadis exclus.

3.2.2 Les initiatives de développement spatial en Afrique

Sur le continent, la construction ou la gestion des infrastructures publiques telles que les routes et les chemins de fer étaient considérées comme du domaine réservé du secteur public. Le secteur privé n'y était ni associé, ni autorisé. C'est en Afrique australe que les gouvernements, face aux difficultés de mobilisation de ressources propres pour le financement des infrastructures, ont jugé nécessaire d'encourager, d'appuyer, de faciliter et d'encadrer une implication effective du secteur privé désormais considéré comme un acteur capable de proposer des alternatives crédibles en termes d'évaluation de projets et des risques, de montage de financement, de construction, de gestion et d'entretien des infrastructures.

L'Afrique du Sud est le premier pays africain à concevoir son programme d'Initiative de développement spatial en 1995, dans l'objectif d'attirer plus d'investissement dans certaines régions du pays, particulièrement celles à fort potentiel de croissance à travers l'identification d'opportunités, la réalisation d'infrastructures et la suppression de certains goulots d'étranglement politiques, législatifs et institutionnels. Elle a ensuite élaboré en 2000, le Programme de l'initiative de développement spatial régional que le NEPAD a étendu au reste de l'Afrique à travers le Programme de développement spatial du NEPAD.

Le Programme de développement spatial du NEPAD est un outil pour la configuration et la promotion d'investissements à grande échelle dans une zone géographique bien définie, généralement le long des corridors de transport desservant notamment des zones à potentiel touristique, de ressources énergétiques, minières, agricoles, forestières, aquatiques, etc. en vue :

- De promouvoir la participation du secteur privé au développement des infrastructures ;
- De promouvoir le commerce et favoriser la croissance économique par l'investissement ;

- D'optimiser l'utilisation des infrastructures ;
- D'encourager l'apport de plus-value aux produits de base par la transformation ;
- De stimuler la création d'emplois et de richesses ;
- De promouvoir la coopération économique et l'intégration ; et
- D'améliorer la compétitivité des produits.

Les activités ci-après constituent les préalables à la mise en place du Programme :

- L'identification de la zone géographique susceptible de créer un consensus des parties prenantes sur le concept de base ;
- Une évaluation succincte des activités économiques par secteur ;
- La recherche des opportunités d'investissement viables et l'identification des infrastructures de base nécessaires au projet ;
- L'identification et l'élimination des contraintes politiques, réglementaires, bureaucratiques et institutionnelles à l'investissement ;
- L'évaluation d'un nombre limité de projets pour constituer un portefeuille de projets d'investissement bancaables ;
- Le développement de stratégies de marketing d'investissement et de mise en œuvre des mesures de facilitation de l'investissement.

L'expérience sud-africaine peut être illustrée par les deux corridors de développement ci-après :

3.2.2.1 Le corridor Nord

Le corridor Nord est une voie multimodale reliant les pays enclavés de la région des Grands lacs avec le port maritime kenyan de Mombassa. Un traité appelé « L'Accord de transit et de transport du corridor Nord » a été signé en 1985, en vue de renforcer la coopération sous-régionale et faciliter le commerce inter-État et le transit entre le Burundi, la République démocratique du Congo, le Kenya le Rwanda et l'Ouganda. Ces pays ont été rejoints par le Soudan du Sud en 2012. L'accord comprend 11 protocoles dans des domaines stratégiques de coopération relatifs aux installations portuaires, aux infrastructures routières, aux opérations et aux contrôles douaniers, à la documentation et aux procédures, au transport des marchandises par rail, au transport par oléoduc, au transport multimodal des marchandises, au transport par voies d'eaux intérieures, la manutention des marchandises dangereuses et aux facilités accordées aux agences de transit, aux marchands et aux employés.

Son réseau routier relie principalement le port de Mombassa à Kigali, Bujumbura et Kisangani en traversant le Kenya et l'Ouganda. Il relie également le Kenya et l'Ouganda à Juba au Soudan du Sud.

Le réseau ferroviaire relie le port de Mombassa à Nairobi, Malaba, Kampala et Kasese à l'Ouest de l'Ouganda près de la frontière avec la République démocratique du Congo. Une bretelle assure la liaison entre Nakuru et Kisumu sur le lac Victoria d'où des wagons ferries font la jonction du système avec le Port Bell Kampala. Une autre bretelle ferroviaire part de Tororo à l'Est de l'Ouganda vers Pakwach au Nord, avec une continuation sur Nimule au Sud Soudan assurée par des navires à vapeur.

L'oléoduc quant lui, relie Mombassa à Nairobi, puis continue sur Kisumu et Eldoret à l'Ouest du Kenya pour alimenter les pays enclavés en pétrole importé.

Un organe appelé Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord a été mis en place par les États membres pour transformer le corridor Nord en un corridor de développement économique à travers un Programme de développement spatial, afin de le rendre homogène, efficace et intelligent.

Le mandat principal de l'Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord étant la levée de tous les obstacles à la circulation des biens et des services le long de ce corridor, il a pour objectifs de :

- Faciliter le commerce, la circulation des personnes, des véhicules et des marchandises ainsi que le transport aux niveaux national, régional et international.
- Stimuler le développement économique et social sur le territoire des États membres.
- Transformer le corridor en corridor de développement qui offre non seulement des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs qui favorisent le commerce régional, mais aussi stimulent les investissements et encouragent le développement durable et la réduction de la pauvreté.
- Mettre en œuvre des stratégies destinées à accélérer la croissance économique et sociale le long du corridor, tout en assurant la viabilité de l'environnement.

L'Autorité de coordination de transit et de transport du corridor Nord a également la charge d'assurer le suivi du fonctionnement du corridor Nord et c'est dans ce cadre qu'a été lancé l'Observatoire des transports du corridor Nord, en vue d'identifier les causes de retard au Port, aux frontières, aux ponts bascules et le long des routes de transit.

3.2.2.2 Le corridor de développement de Maputo

Le corridor de développement de Maputo a été initié en 1995 comme un corridor économique reliant la province de Gauteng en Afrique du Sud (poumon économique du pays) au port le plus proche, celui de Maputo. Il a pour vision de réhabiliter et de mettre à niveau les liaisons traditionnelles de transport et de commerce à travers des partenariats public-privé (PPP), en vue de stimuler le développement économique de

la zone desservie par le corridor. Le corridor de Maputo a quatre objectifs :

- Réhabiliter les infrastructures de base (routes, chemins de fer, ports, énergie, postes frontières) le long du corridor avec un impact minimum sur les finances publiques.
- Maximiser les investissements dans les opportunités existantes de la zone du corridor et dans les opportunités créées par la réhabilitation des infrastructures.
- Maximiser l'impact de l'investissement sur le développement des communautés défavorisées.
- Assurer la durabilité à travers une politique et une stratégie basées sur une approche holistique, participative et intégrée du développement.

Les principaux projets d'infrastructures réalisés dans le cadre du corridor de Maputo sont la construction de l'autoroute à péage Witbank-Maputo avec un financement de type « Construction-exploitation et transfert » (BOT), la réhabilitation et la mise en service du port de Maputo, la réhabilitation et la mise à niveau du réseau de chemin de fer du Sud du Mozambique et des lignes reliant le port de Maputo au Zimbabwe, au Swaziland et à l'Afrique du Sud. Il y a également la réhabilitation du poste frontière de Ressano Garcia entre l'Afrique du Sud et le Mozambique et la construction de lignes électriques de 400 kV allant de l'Afrique du Sud au Sud du Mozambique, ainsi que la construction d'une station électrique à Maputo. Ces installations électriques alimentent également les communautés rurales et urbaines vivant le long du réseau.

En ce qui concerne les projets de développement, il s'agit i) de la construction de la fonderie d'aluminium du Mozambique (MOZAL) qui dispose d'un terminal portuaire dédié situé à Matola ; ii) de la construction de l'usine sidérurgique de Maputo (MISP) alimentée en magnétite de Phalaborwa (Afrique du Sud) et en gaz naturel de Pande au Nord de Maputo ; iii) du développement du

parc industriel de Buleluane avec un statut de Zone franche Industrielle ; et iv) du complexe d'exploitation et de distribution du gaz naturel.

Les avantages tirés de l'initiative de développement du corridor de Maputo comprennent entre autres :

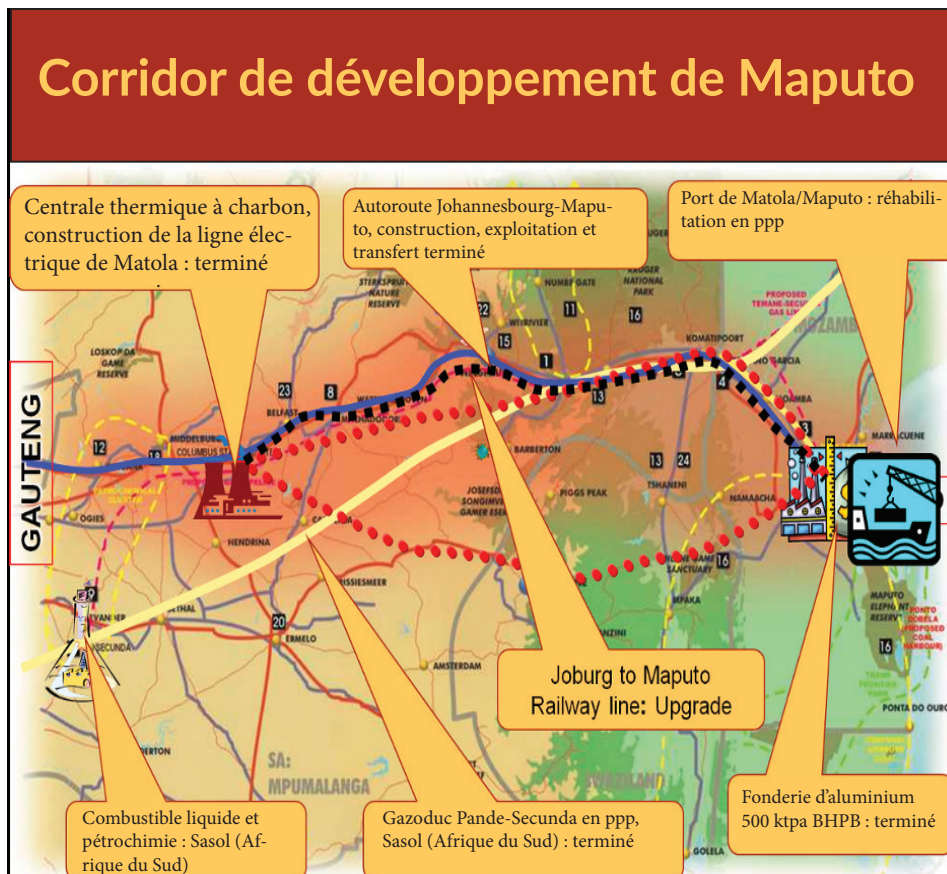
- La stimulation du commerce à travers des infrastructures adéquates ;
- L'ouverture du marché sud-africain aux producteurs mozambicains et l'accès au marché mondial à travers le développement du Port de Maputo ;
- La création d'emplois par l'augmentation des activités économiques à Maputo et le long du corridor, avec une capacité d'attraction accrue des secteurs industriels à forte valeur ajoutée ;
- L'accroissement du tourisme international ;

- L'amélioration de la génération de revenus à travers les incitations à l'investissement privé ;

- L'épargne des finances publiques à travers les investissements privés pour le développement des infrastructures.

Le corridor de Maputo était initialement confronté aux problèmes de faible fréquentation du port de Maputo, de volumes de marchandises insuffisants pour attirer les compagnies maritimes, de faible capacité du réseau ferroviaire vieillissant, de la limitation des horaires d'ouverture du poste frontière entraînant de longues files d'attente et des retards occasionnant ainsi des surcoûts de transport et une inefficacité opérationnelle du corridor. C'est pour faire face à ces problèmes et pour pallier à l'absence de cadre institutionnel que les usagers, les investisseurs, les propriétaires de cargaisons et les fournisseurs de service ont créé l'Initiative logistique du corridor de Maputo ou « *Maputo Corridor Logistics Initiative* » (MCLI), organisation à but non lucratif dont l'objectif

Graphique 3: Schéma du corridor de Maputo



Source : Jourdan, 2008.

principal est de lever les barrières au mouvement des marchandises et de faciliter leur circulation sur le corridor.

Le corridor de Maputo, considéré comme un projet unique en son genre, a bénéficié d'une collaboration sans précédent entre les chefs d'État du Mozambique et de l'Afrique du Sud. Il est présenté comme un des partenariats public-privé les plus réussis du continent en matière de développement d'infrastructures avec la concession de l'autoroute à péage Trans Africa N4, la concession de la Compagnie de développement du port de Maputo et la réhabilitation de ligne de chemin de fer Resano Garcia - Maputo conjointement par les compagnies de chemin de fer de l'Afrique du Sud et du Mozambique.

3.2.3 Le Triangle Dakar-Thiès-Mbour

La zone comprise entre Dakar, Thiès et Mbour au Sénégal est un territoire ayant des enjeux très stratégiques. Ce territoire est caractérisé par l'existence de richesses naturelles et de grands projets structurants. La zone des Niayes produit l'essentiel des fruits et des légumes du pays grâce notamment à la fertilité de ses sols, tandis que les localités de Mbour, Kayar et Rufisque font du triangle le premier pôle de pêche artisanale du Sénégal. Cette zone est également le premier pôle d'industries extractives du pays avec, notamment la SOCOCIM et les cimenteries du Sahel, qui couvrent les besoins du Sénégal en ciment et même au-delà. Le triangle est l'une des premières zones touristiques du pays avec la station balnéaire de Saly et les autres sites touristiques le long de la Petite côte. L'aviculture y est également très développée grâce à un milieu physique favorable pour l'élevage et la proximité des grandes agglomérations pour écouler la production. La zone a accueilli et accueille d'importants projets structurants tels que l'Aéroport international Blaise Diagne (AIBD), la Zone économique spéciale intégrée (ZESI), les pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose, la Zone industrielle de Diamniadio, la deuxième université de Dakar, les projets d'autoroutes Diamniadio-AIBD, AIBD-Thiès et AIBD-Mbour.

Ces importantes richesses, ce potentiel de développement, associées à l'attractivité de Dakar, font de ce triangle une zone stratégique.

Cette position stratégique de la ville se matérialise par l'installation progressive d'entreprises et la construction de nouveaux logements. Cette tendance s'est renforcée avec la mise en service de l'autoroute à péage qui permet de faire le trajet Dakar-Diamniadio en moins de 30 minutes.

Pour éviter une urbanisation anarchique et mieux valoriser les ressources et les potentialités de ce triangle, le Gouvernement du Sénégal a élaboré un Schéma directeur d'aménagement et de développement territorial (SDADT) de la zone entre Dakar, Thiès et Mbour.

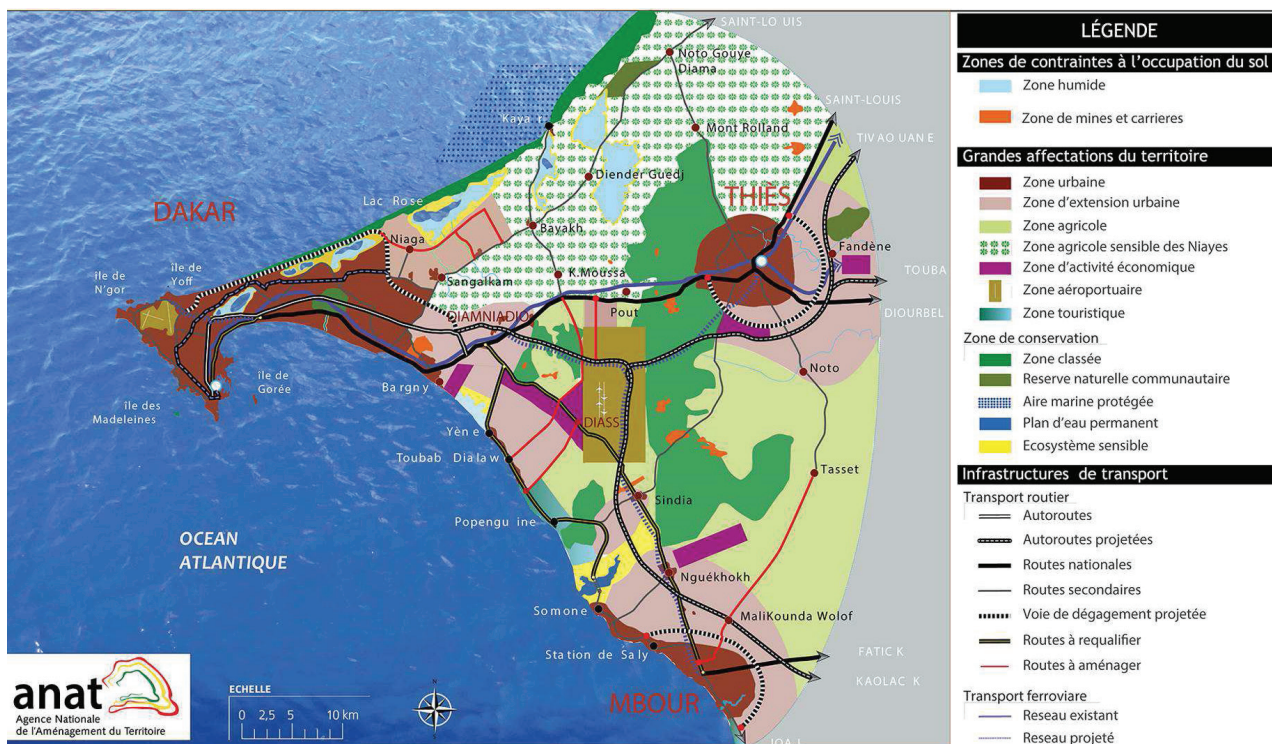
L'objet de ce schéma est d'établir une vision d'ensemble du devenir du triangle Dakar-Thiès-Mbour et de concevoir les priorités stratégiques, ainsi que les options d'aménagement et de développement les plus pertinentes face aux grands enjeux économiques et démographiques.

Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- Proposer un schéma d'organisation et d'occupation de l'espace ;
- Mettre en cohérence les infrastructures structurantes de la zone ;
- Accompagner le mouvement de décongestion de l'agglomération dakaroise ainsi que la métropolisation des villes de Thiès et de Mbour ;
- Promouvoir le développement économique de la zone et la création d'emplois et de richesses ;
- Anticiper sur les dynamiques urbaines et spatiales par une démarche prospective ;
- Promouvoir la gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes sensibles de la zone.

Le schéma comprend cinq orientations stratégiques en vue de faire du triangle Dakar-Thiès-Mbour un pôle de développement durable et compétitif. Il s'agit de :

Graphique 4: Grandes affectations du territoire du triangle Dakar-Thiès-Mbour



Source : Schéma Directeur d'aménagement et de développement territorial de la zone Dakar-Thiès-Mbour.

- La gestion durable de l'environnement et la préservation des écosystèmes sensibles ;
- La maîtrise de l'urbanisation ;
- L'amélioration du cadre de vie des populations ;
- L'amélioration de la mobilité ; et
- le renforcement du tissu économique.

Le plan d'aménagement et de développement du triangle Dakar-Thiès-Mbour est basé sur des grandes affectations du territoire, sa structuration fonctionnelle et des actions d'aménagement et de développement territorial.

Les grandes affectations du territoire découpent le territoire en cinq zones d'affectation du sol que sont les i) : zones urbaines ; ii) zones d'activités économiques ; iii) zones agricoles ; iv) zones touristiques ; et v) zones de conservation.

Le schéma est doté d'une stratégie de mise en œuvre axée sur la mise en place d'un système de gouvernance et de mécanismes de mise en œuvre et de suivi adaptés avec des organes de coordination et de pilotage, ainsi que des instruments juridiques.

Pour assurer la mise en œuvre du schéma, les financements publics et privés seront mobilisés à travers des mécanismes consacrés, notamment :

- Le Programme triennal d'investissement public (PTIP) et le budget consolidé d'investissement (BCI) qui sont des instruments de planification budgétaire de l'État ;
- Le contrat-plan États-collectivités locales ;
- Le partenariat public-privé ; et
- Le plan Sénégal émergent.

Le pilotage de la mise en œuvre du schéma se fait selon une méthodologie d'amélioration continue. Cette méthodologie est constituée de

quatre phases : i) la phase de la planification, de l'élaboration du plan d'actions opérationnel, de mise en œuvre du schéma et de la feuille de route stratégique ; ii) la phase de la mise en œuvre des actions planifiées ; iii) la phase de l'évaluation de la mise en œuvre du schéma pour déterminer le niveau de mise en œuvre des actions, et évaluer son incidence sur le développement du territoire ; et iv) enfin, celle du réajustement qui consiste prendre des initiatives en fonction des résultats de l'évaluation de la phase précédente.

3.2.4 Les corridors de développement potentiels en Afrique centrale

Les trente-trois corridors de développement identifiés dans le PDCT-AC sont exclusivement des corridors de transport, car les critères de leur sélection étaient basés principalement sur leur fonction de liaison inter-États. Il s'agit essentiellement des axes reliant d'une part, les pays côtiers et les pays sans littoral, les pays côtiers entre-eux de l'autre.

Trois corridors à fort potentiel de développement spatial ont été identifiés par le NEPAD en Afrique centrale. Il s'agit des corridors Douala-N'Djamena, Libreville-Lomé et du corridor du Bas-Congo.

3.2.4.1 Le corridor Douala-N'Djaména

Le corridor Douala-N'Djamena assure le désenclavement du Tchad par voie routière en intermodalité avec le chemin de fer. En plus de promouvoir le commerce, il peut contribuer au transport de la bauxite des gisements de Ngaoundal, des produits des gisements pétroliers et gaziers du Tchad. Ces perspectives pourraient stimuler un développement industriel dans la zone.

3.2.4.2 Le corridor Libreville-Lomé

Le corridor Libreville-Lomé concerne le Cameroun, le Congo et le Gabon. Il part de Libreville au Gabon à Lomé au Cameroun en passant par Sembe et Souanke au Congo. Se trouvent le long de ce corridor, les gisements de manganèse et de fer au Gabon et au Congo, de nickel et le cobalt au Cameroun. Ces ressources pourraient constituer la base d'une industrie métallurgique intégrée.

3.2.4.3 Le corridor du Bas-Congo

Le corridor du Bas-Congo couvre l'Angola, le Congo et la République démocratique du Congo. En RDC, il part du port de Matadi à Kinshasa avec l'existence d'infrastructures routières et ferroviaires. En République du Congo, le corridor s'étend d'une part, du port de Pointe-Noire à Brazzaville avec une liaison routière et ferroviaire et d'autre part, de Pointe-Noire à N'Zeta dans la province du Cabinda en Angola. Le projet de barrage hydraulique du Grand Inga devrait servir de catalyseur pour l'installation d'industries consommatrices d'énergie telles que le projet d'exploitation de magnésium en République du Congo et le projet d'usine d'aluminium de Matadi en RDC. La liaison Pointe-Noire - N'zeta alimentera le corridor avec le pétrole et le gaz de N'zeta. En plus, la zone est favorable au développement d'une agro-industrie compte tenu de son potentiel agricole.

Le développement de ces corridors potentiels nécessitera d'importants moyens institutionnels, organisationnels, humains et financiers. La section ci-après propose quelques pistes sur les critères dont il faut tenir compte en matière d'investissement sur de potentiels corridors de développement.

3.3 Critères de détermination des interventions appropriées sur les corridors de développement

Tous les corridors n'ont pas les mêmes objectifs. Ils ne sont pas tous non plus au même niveau de service et de développement. Pour y mener des actions d'investissement, il est nécessaire de se baser sur des critères d'intervention bien définis. Les regroupes en quatre catégories à savoir les critères de planification, du développement social, de la diversification économique et de l'intervention des partenaires techniques et financiers.

3.3.1 Les critères de la planification

À l'étape de la planification des interventions sur les corridors, il s'agira de s'assurer que :

- L'initiative bénéficie du soutien actif des chefs d'État des pays concernés en

terme d'engagement politique partagé au plus haut niveau de l'État ;

- Il existe d'une part, un cadre réglementaire solide pour régir la circulation des personnes et des biens à la traversée des frontières, la capacité de mettre en œuvre ce cadre réglementaire d'autre part ;
- Le corridor proposé dispose d'un ou de plusieurs projets structurants susceptible de servir de source de financement pour les infrastructures de transport. L'engagement à long terme des banques de développement multilatérales ou des partenariats publics privés (PPP), ou encore des conditions d'offre et de demande solides pourraient constituer des alternatives aux projets structurants ;
- Les projets d'infrastructure de transport sont économiquement rentables ;
- Des accords formels de libéralisation des échanges sont mis en place et effectifs ;
- L'environnement politique est favorable à la mise en œuvre de politiques, de règlements et de procédures harmonisés ; et
- Il existe une ferme volonté et les moyens pour éliminer les barrières non tarifaires le long du corridor, aux frontières et aux ports.

3.3.2 Les critères de développement social

Le critère majeur dans cette catégorie est de s'assurer que les intérêts des communautés et des entreprises locales sont entièrement pris en compte dans la réalisation et le fonctionnement du corridor pour l'amélioration des conditions sociales des populations vivant le long corridor, par notamment, la réduction du coût du transport et la facilitation du commerce. Les populations vulnérables doivent être protégées en minimisant les risques inhérents à l'accroissement de la

circulation tels que les accidents de la route, la transmission du VIH/SIDA, le trafic d'êtres humains, etc.

3.3.3 Les critères de la diversification économique

Rechercher un équilibre de l'investissement dans les différents secteurs en vue de s'assurer que le corridor contribue au développement et à la croissance économique. L'objectif majeur ici est de s'assurer que le corridor aide effectivement au développement de secteurs économiques tels que l'agriculture, l'extraction minière, la manufacture, etc.

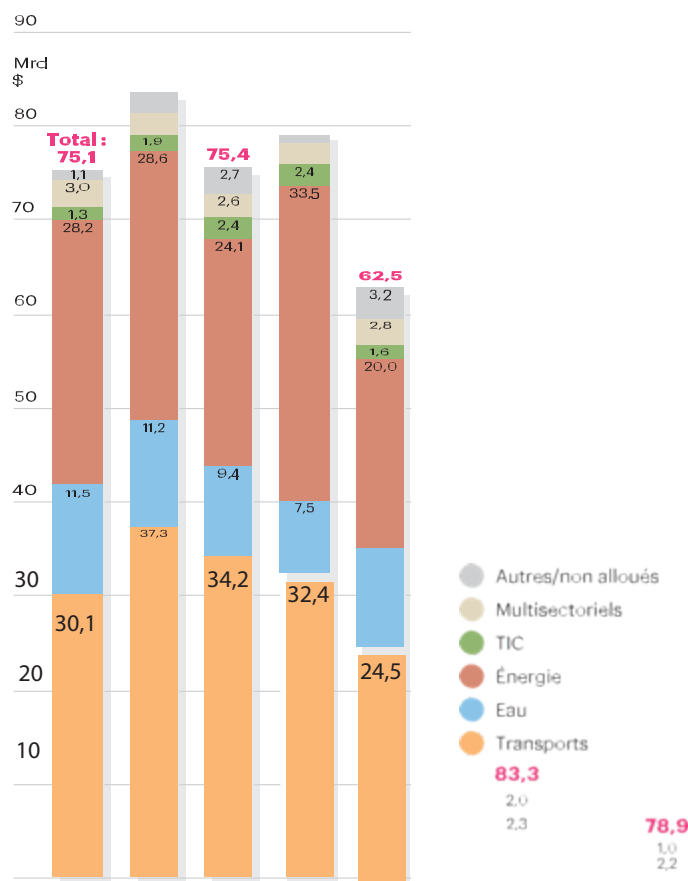
3.3.4 Les critères d'intervention des partenaires techniques et financiers

Les partenaires techniques et financiers déterminent les critères de leur intervention dans le financement des projets de corridors. Plusieurs bailleurs de fonds privilégient désormais les corridors à dimension sous-régionale ou continentale qui :

- Contribuent à la réduction de la pauvreté ;
- Renforcent l'intégration régionale ;
- Facilitent les transactions transfrontalières et la circulation des personnes ;
- Intensifient le commerce international ;
- Ont une incidence remarquable sur la croissance industrielle ; et
- Améliorent les conditions sociales des personnes.

La réalisation d'un corridor de développement demande des investissements considérables avec plusieurs projets et plusieurs intervenants visant des intérêts divers. Il n'existe pas de mode de financement unique des corridors, et chaque mode de financement doit être adapté aux conditions spécifiques à chaque étape

Graphique 5: Tendances des engagements en faveur des infrastructures, par secteur, 2012-16



Source : Rapport annuel ICA « Tendances du financement des infrastructures en Afrique - 2016 ».

du processus comprenant la planification, la conception et la construction des infrastructures (énergie, transport, eau, TIC), le déploiement des services de transport et de logistique, la facilitation du commerce, etc. Le risque financier est un facteur important à prendre en compte, et sa clef de répartition entre le secteur public et le secteur privé est un critère déterminant pour attirer les investissements.

3.4 Le financement des corridors de développement

Les besoins en investissement pour les infrastructures en Afrique, ont été estimés par le *Global Infrastructure Hub* (Global Infrastructure Outlook) à 174 000 000 000 de dollars des États-Unis par an, et l'*Africa Transport Sector Outlook - 2040* estime le total des besoins de financement du secteur des transports à 68 000 000 de dollars des États-Unis par an.

Par ailleurs, l'édition 2016 du rapport annuel « Tendances du financement des infrastructures en

Afrique » du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) indique que les investissements publics et privés dans les infrastructures de transport, d'énergie, d'eau et d'assainissement, et des TIC se sont élevés à 62 500 000 000 de dollars des États-Unis, dont 26 300 000 000 de crédits budgétaires alloués par les gouvernements nationaux africains et 36 200 000 000 de financement externe. Le secteur des transports a bénéficié de 24 500 000 000 de dollars des États-Unis soit 31,9 %.

Le financement des corridors de développement est beaucoup plus complexe que celui de simples corridors de transport à cause de la multiplicité des parties prenantes, dont les partenaires au développement, le secteur public et le secteur privé avec divers objectifs.

3.4.1 Le financement des corridors de développement à travers les projets privés structurants

La phase initiale des projets structurants pourrait être financée par les gouvernements avec l'assistance des partenaires techniques, en vue d'attirer les capitaux privés si la viabilité financière et économique de l'initiative est démontrée. Ces projets servent de catalyseur pour les investissements privés s'ils sont impliqués dès la phase de planification, et qu'ils sont convaincus que le corridor répond à leurs objectifs de court, moyen et long terme.

3.4.2 Le financement des corridors de développement par les partenariats public-privé (PPP)

On utilise de plus en plus le partenariat public-privé (PPP) pour financer les infrastructures en général et celles de transport en particulier. Les pays africains ont commencé à y faire recours au début des années 1990, pour faire face à la demande sans cesse croissante en réhabilitation des infrastructures existantes et en constructions nouvelles. Les stratégies visant à favoriser la participation du secteur privé dans le financement des infrastructures varient selon les rôles respectifs du secteur public et du secteur privé en matière de propriété des infrastructures, de gestion, de répartition des risques, de durée du contrat et de relations avec les utilisateurs. Il existe plusieurs sources de financement des PPP telles que les fonds souverains, les fonds de pension, les assurances et les investissements directs étrangers (IDE).

3.4.3 Le financement des corridors de développement par les budgets publics et l'aide au développement

Jusqu'à un passé récent, la construction des infrastructures de transport revenait principalement, sinon exclusivement aux États, et ces derniers y consacraient une partie conséquente de leurs budgets nationaux. Ils en restent d'ailleurs les principaux bailleurs de fonds. Cependant, force est de constater que la part allouée aux infrastructures de transport se réduit suite à la mise en œuvre des réformes économiques qui exigent

une stabilisation des finances publiques et à la priorité accordée à d'autres postes de dépenses tels que les dépenses militaires ou le service de la dette. Par ailleurs, dans le souci de préserver les investissements et dans le contexte de rareté des ressources, les fonds alloués aux infrastructures de transport sont orientés essentiellement vers l'entretien et la réhabilitation.

Les interventions des bailleurs de fonds traditionnels tels que la Banque africaine de développement sur les corridors, soutiennent essentiellement les corridors de transport et œuvrent pour la promotion de l'intégration. Elles visent à stimuler le commerce intrarégional, favoriser l'intégration des marchés et permettre aux pays enclavés de participer au commerce mondial.

3.4.4 La Chine et le financement des infrastructures

La Chine est devenue, au cours de la dernière décennie, un acteur important du financement de grands projets d'infrastructures en Afrique. Les financements chinois dans le domaine des infrastructures en Afrique se sont accrus alors que les bailleurs de fonds traditionnels tels que la Banque mondiale et les autres institutions financières internationales, avaient abandonné le financement des grands projets d'infrastructure, en raison notamment d'inquiétudes croissantes quant à leurs risques sociaux et environnementaux. Au cours des cinq dernières années, certains des prêts les plus importants accordés à l'Afrique pour les infrastructures de transport, concernent la nouvelle ligne de chemin de fer à écartement standard de Mombasa à Nairobi au Kenya, financée par des prêts de l'Eximbank à hauteur de 3 600 000 000 de dollars des États-Unis, avec une seconde phase qui nécessitera un financement supplémentaire de 1 500 000 000 de dollars des États-Unis. Cette banque a également financé d'importants projets ferroviaires au Nigéria et la voie ferrée transfrontalière reliant Addis-Abeba à Djibouti. Ces prêts couvrent généralement 85 % du coût total des projets souvent motivés par l'extraction de ressources naturelles.

Au cours du Forum sur la coopération sino-africaine (FCSA) tenu en 2018, la Chine a annoncé

un financement de 60 000 000 000 dollars des États-Unis en Afrique pendant les trois prochaines années sous forme d'aide gouvernementale, ainsi que d'investissements et de financements en provenance d'établissements financiers et d'entreprises chinois.

Conclusion et recommandations

L'Afrique centrale manque cruellement d'infrastructures de transport de qualité. Cette situation a pour conséquences, la non compétitivité de ses produits sur le marché international, une faible mobilité des biens et des personnes, un faible accès aux services de santé et d'éducation. Pourtant, la sous-région regorge de ressources naturelles. Elle a également connu de 2002 à 2008 une croissance économique soutenue. Le développement des infrastructures de transport nécessite des investissements accrus qui doivent être financés tant par les ressources internes, que par l'aide publique au développement sans négliger la nécessaire implication du secteur privé. Pour combler le déficit de financement, la sous-région s'est dotée d'un plan de développement des infrastructures de transport, le Plan directeur consensuel des transports en Afrique centrale dont l'objectif à moyen terme est de mobiliser les investissements dans le domaine des infrastructures de transport. Ce plan n'a malheureusement pas atteint cet objectif ni même celui à court terme de relier toutes les capitales par une route entièrement bitumée à l'horizon 2010.

La sous-région gagnerait à prendre en compte les expériences de développement des infrastructures de transport dans un cadre intégré à l'instar de celui du Corridor de Maputo, en vue de stimuler les investissements autour de grands projets économiques en matière notamment de mines, d'agriculture, de manufactures, de tourisme et de commerce.

Pour cela, le rapport formule les recommandations aux États de l'Afrique centrale de :

1. Répertorier et sélectionner les corridors à fort potentiel sur la base de critères économiques ;
2. Identifier et accorder la priorité à des zones géographiques où une infrastructure de haute qualité est nécessaire pour soutenir une industrie minière, manufacturière ou agricole en mesure de dégager des ressources pour financer des projets d'infrastructure ;
3. Obtenir un engagement politique au plus haut niveau pour la levée de toutes les entraves à l'investissement, au commerce et à la libre circulation des personnes et des biens ;
4. Mettre en place des entités capables de préparer des projets pour les rendre bancables ;
5. Identifier les opportunités d'investissement, les projets structurants et les besoins d'infrastructures le long des corridors ;
6. Élaborer un portefeuille de projets bancables et bien préparés ;
7. Élaborer une stratégie de marketing présentant clairement aux investisseurs les risques et les retours potentiels, ainsi que les mécanismes d'incitation ;
8. Diriger les investissements en priorité vers une masse critique de projets à forte rentabilité économique et sociale, en vue d'attirer la participation du secteur privé ;
9. Favoriser la création de grappes dans des secteurs et des zones spécifiques, en vue de stimuler le développement d'industries compétitives.

