

49148

Distr.
LIMITEE

TCTD/PTA/82/1
15 octobre 1982

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIE POUR L'AFRIQUE

Réunion du Comité des transports et
communications de la ZEP des Etats
de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique
australe

Lusaka (Zambie), 1er - 5 novembre 1982

LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DANS LES PAYS
DE LA ZONE D'ECHANGES PREFERENTIELS (ZEP)

LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DANS LES PAYS
DE LA ZONE D'ECHANGES PREFERENTIELS (ZEP)

INTRODUCTION

1. Le secteur des transports a un rôle très important à jouer dans le processus de développement économique de tout pays et de toute sous-région. Cela tient au fait qu'il intervient à tous les stades de production et de distribution des biens, tout en étant indispensable au déplacement des personnes. Aussi, tous les pays africains accordent-ils, aujourd'hui, une grande importance à la planification et au développement de ce secteur afin de promouvoir leur développement économique rapide. Dans les pays de la ZEP, comme ailleurs en Afrique, 20 à 40 p. 100 des dépenses globales consacrées au développement vont au secteur des transports. Parmi les éléments que comportent les plans de développement, les programmes relatifs au secteur des transports occupent généralement la première ou la deuxième position. Par ailleurs, d'importants capitaux privés sont consacrés à l'acquisition de matériel de transport, et ce secteur constitue, dans de nombreux pays africains, le plus important secteur créateur d'emploi.
2. Le volume des dépenses consacrées au secteur des transports est tel qu'il importe d'en définir la destination précise de sorte que la contribution au développement des ressources ainsi utilisées soit au moins aussi importante qu'elle aurait pu l'être si ces ressources avaient été utilisées à d'autres fins. L'importance du secteur des transports pour les activités et le développement d'un pays ou d'une sous-région tient essentiellement au fait que la mobilité et l'accessibilité sont indispensables à la croissance économique dans pratiquement tous ses aspects. Le secteur des transports joue un rôle essentiel dans les domaines de commercialisation des produits agricoles, de l'exploitation des ressources minérales et forestières, de développement des nouvelles industries, des importations et des exportations. Il constitue également un facteur important pour la réalisation des objectifs sociaux, l'exécution des programmes de santé et d'éducation et des programmes d'échanges culturels.
3. Presque tous les pays de la ZEP ont des politiques et des objectifs nationaux identiques ou analogues : il s'agit de créer une infrastructure de transport qui puisse faciliter la réalisation des objectifs de développement économique, le plus important étant de moderniser l'infrastructure existante afin de répondre à la demande, de relier les différents centres de production au marché et d'intégrer les différentes régions du pays.
4. Les Etats membres souhaitent tous promouvoir les transports spécialisés. Pour cette raison, ils cherchent à mettre en place des compagnies de navigation nationales et multinationales et moderniser la navigation côtière afin de faciliter le mouvement de leur trafic maritime international.
5. Les efforts visant à moderniser les lignes nationales et leur infrastructure illustrent la volonté de ces pays de promouvoir le trafic international aérien

(passager et de fret). Des efforts sont également déployés par les pays de la ZEP afin d'améliorer les liaisons des transports notamment grâce aux réseaux routiers, ferrés et aériens et aux services des transports par voies d'eau intérieure. La réalisation de ces objectifs en ce qui concerne le mode de transport à développer, est, dans une large mesure, fonction des caractéristiques géographiques et physiques de chaque pays de la sous-région, du niveau de développement économique et de la disponibilité des capitaux destinés aux investissements.

I. APERÇU DE LA SITUATION ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'AFRIQUE AUSTRALE

6. Aux termes du Traité, la Zone d'échanges préférentiels pour les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe dont on propose la création, est constituée de 18 pays. Il s'agit des pays ci-après : Angola, Botswana, Comores, Djibouti, Ethiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie et Zimbabwe. D'une superficie totale de 8 176 000 km², la sous-région est composée de petits pays - 2 000 km² dans le cas de Maurice - et des pays ayant une superficie relativement importante : 1 247 000 km² dans le cas de l'Angola. La population totale de la sous-région est évaluée à 125,8 millions d'habitants 1/, le pays le moins peuplé étant les Seychelles avec 65 000 habitants et le plus peuplé étant l'Ethiopie avec 31,8 millions d'habitants. Le taux d'accroissement démographique qui est de 2,8 p. 100 pour l'ensemble de la sous-région, va de 1,5 p. 100 dans le cas de Maurice à 4 p. 100 dans le cas du Kenya 2/.

7. En termes relatifs, les pays de la sous-région ne sont pas mal lotis, si l'on utilise comme critère le PNB par habitant du groupe de pays à faible revenu, mais demeurent pauvres si l'on utilise celui du groupe des pays à revenu moyen. Seuls deux pays, la Zambie et le Zimbabwe, appartiennent au groupe des pays à revenu moyen 3/. On estime généralement que la sous-région recèle d'importantes ressources naturelles. Toutefois, neuf des 32 pays les moins développés (revenu par habitant inférieur à 300 dollars) identifiés par l'Organisation des Nations Unies se trouvent dans la sous-région. Par ailleurs, sept Etats membres de la Zone d'échanges préférentiels projetée sont des pays enclavés et quatre autres sont des îles dont trois minuscules.

1/ Source : 1980 World Bank Atlas, mid-1979 Population, p.12.

2/ Source : 1980 World Bank Atlas, Growth rate (per cent) 1970-1978, p.12.

3/ Source : The World Bank, World Development Report, 1980 Washington, August 1980, tables 1 and 16, P.110, 120.

8. Malgré leur diversité, les économies des pays de la sous-région présente des nombreuses caractéristiques communes, caractéristiques que l'on retrouve, d'ailleurs, dans l'ensemble des pays africains. Dans sa grande majorité, la population s'occupe essentiellement d'agriculture, secteur qui ne constitue, toutefois, que 30 p. 100 du Produit intérieur brut.

9. Au cours des vingt dernières années, les pays de la sous-région se sont dotés d'un secteur industriel important, mais ce secteur demeure excessivement tributaire des capitaux étrangers et du personnel étranger. La répartition géographique des projets de développement industriel est très mal équilibrée et les collectivités rurales n'en ont généralement guère bénéficié. Dans la majorité des pays de la ZEP, le secteur tertiaire constitue la part la plus importante du Produit intérieur brut, dépassant les secteurs agricoles, minier et de transformation. Tous les pays sont tributaires des échanges internationaux et, dans la plupart des cas, la valeur des importations constitue plus de 20 p. 100 de la valeur totale de la production intérieure. La valeur ajoutée créée par le secteur de transformation est, comme l'illustre le cas du Lesotho où la production industrielle ne constitue que 2 p. 100 du PIB, extrêmement faible 4/. Le Kenya, le Mozambique, la Zambie et le Zimbabwe constituent des exceptions à la règle.

10. Au cours des deux dernières décennies, la tendance générale de l'économie des pays de la sous-région a été à une croissance modeste qui s'est accompagnée d'un certain déséquilibre géographique. Le rythme de croissance a été accéléré, dans une certaine mesure, grâce aux exportations de produits primaires tels que les minerais, le café, le thé, le sisal et le coton ; toutefois, d'importants secteurs de l'économie n'en ont pas bénéficié. On constate une importante concentration des projets industriels et des services dans les zones urbaines importantes et l'exode de main d'oeuvre qui en a résulté s'est traduite par une baisse de la production alimentaire par habitant et par une augmentation du chômage au cours des quelques dernières années.

11. Dans l'état actuel des choses, la performance économique des pays de la sous-région a été, malgré les possibilités offertes, peu encourageante, et la tendance générale de la production agricole est à la baisse. Les principaux problèmes mentionnés sont dus aux mauvaises conditions climatiques, à la faiblesse des rendements et du coefficient technologique, et à l'absence d'une politique d'incitation à la production en faveur des exploitants agricoles et des sociétés coopératives. On estime que le secteur industriel, dans certains pays de la sous-région, souffre de l'exiguïté des marchés intérieurs, ce qui s'est traduit par une sous-utilisation de la capacité de production, l'absence d'une production orientée vers le marché, un manque d'informations sur les conditions de l'offre et de la demande sur les marchés régionaux et sous-régionaux et, en fin, une pénurie de capitaux destinée aux investissements 5/. L'absence d'un réseau de transports suffisamment développé, phénomène dû à la médiocrité de l'infrastructure héritée de l'époque coloniale, constitue toujours un sérieux obstacle

4/ ECA/MULPOC/Lusaka/PTA/VI/3, P. 7-8.

5/ ECA/MULPOC/Lusaka/121.

au développement de la sous-région. La production des biens et services étant étroitement liée au développement du secteur des transports, tous les pays de la sous-région reconnaissent la nécessité de développer et de moderniser ce secteur.

12. Pour le développement de la sous-région, les projets réalisés sur le plan national pourront servir de base au développement des échanges inter-Etats et des transports des marchandises. Dans la planification de chaque mode de transport, il convient de tenir compte de la nécessité de normaliser l'infrastructure et le matériel. Les réseaux de transports des pays de la sous-région pourraient être classés en six grandes catégories : les routes, les voies ferrées, les lignes aériennes, les voies d'eau intérieure, transports maritimes et dernier mode à être développé dans la sous-région - les pipelines. Parmi ces différents modes, la normalisation sera nécessaire notamment dans le cas des transports routiers, ferroviaires et aériens. Chaque mode soulève un certain nombre de problèmes que les Etats membres doivent chercher à résoudre aux niveaux national et sous-régional.

ETAT ACTUEL DES RESEAUX DE TRANSPORTS PAR MODE DANS LES PAYS DE LA ZEP ET MESURES A PRENDRE EN VUE DE LEUR DEVELOPPEMENT

a) Transports routiers

13. Les réseaux routiers des pays de la sous-région souffrent de la mauvaise organisation, du manque d'entretien, de la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée et du manque de capitaux nécessaires à leur développement. Les pays de la sous-région ne possèdent pas d'usines de fabrication et de montage de matériel de construction routière et les entreprises nationales de construction routière sont peu développées. Afin d'éviter une dépendance excessive à l'égard du personnel étranger, les secteurs publics et privés doivent intensifier leurs efforts en vue d'assurer la formation de spécialistes nationaux en matière de construction et d'entretien qui pourront contribuer à l'amélioration de l'état des routes nationales et régionales. Les pays de la sous-région et les organismes de crédit doivent déployer des efforts particuliers en vue de la création d'entreprises nationales des travaux publics en fournissant, à cette fin, une assistance financière et technique aux services publics pertinents, afin de leur permettre d'améliorer leurs méthodes d'attribution des marchés, de planification des travaux et de supervision, et aux entrepreneurs existants ou potentiels afin de leur permettre d'acquérir le matériel approprié et de se doter des moyens nécessaires à l'établissement des avis d'appel d'offre et des prix de revient, à la comptabilité et à la gestion des marchés. En effet, il n'est pas possible aux pays de la sous-région de développer les transports routiers avant d'avoir trouvé une solution aux problèmes de construction et d'entretien des routes.

14. Dans le cas des nouvelles routes transafricaines l'Autorité de la route transafricaine Mombasa-Lagos et l'Autorité de la route trans-Afrique de l'Est Le Caire-Gabonnes actuellement en cours de construction dans la sous-région, on a adopté des normes de conception - construction qui sont connues des pays membres que traversent ces routes et ont été acceptées par eux. Toutefois, à divers points frontaliers, on peut constater que les normes sont différentes dans le cas d'autres routes inter-Etats. Il est souhaitable d'adopter les mêmes normes

dans le cas des liaisons frontalières du réseau routier régional : réseau de routes bitumées et à deux voies. Toutefois, on peut adopter des normes inférieures s'il résulte que le volume de trafic futur sera faible, soit, en général, moins de 200 véhicules par jour. Dans le cas du principal réseau routier inter-Etats, la norme minimale est qu'il soit gravillonné de sorte qu'il soit praticable en tous temps. Avant d'opter pour une quelconque norme routière, il faut tenir compte du problème d'entretien. En effet, une norme élevée de construction peut se traduire par un faible coût d'entretien, tandis qu'une norme inférieure risque de se traduire par un coût élevé d'entretien.

15. Le développement des routes inter-Etats exigera non seulement la normalisation de la conception - construction, mais également celles d'autres pratiques d'exploitation telles que :

- i) le règlement concernant la charge maximum par essieu, ainsi que le poids et la longueur des véhicules,
- ii) la limitation des vitesses,
- iii) les signaux de circulation et les indications routières,
- iv) la solution aux problèmes que peuvent poser les différents systèmes de circulation adoptés dans les différents pays de la sous-région (conduite à gauche et conduite à droite),
- v) les normes de conception des ponts,
- vi) les conditions de délivrance des permis de conduire et le type de véhicules à utiliser dans les transports régionaux.

16. La normalisation et les règlements opérationnels nécessaires au développement des transports routiers doivent s'accompagner d'une coordination des divers règlements en la matière tant au niveau théorique qu'au niveau des modalités pratiques. A cette fin, le Comité des transports et communications doit créer un sous-comité chargé d'étudier les problèmes des transports routiers dans la sous-région. Ledit sous-comité doit en consultation avec les différents ministères et organismes publics chargés du transport routier dans la sous-région, définir une politique routière concernant les opérations internationales et dégager les points qui pourraient servir de base à un accord inter-Etats. On peut citer à cet égard l'accord conclu par les six pays francophones d'Afrique de l'Ouest, à savoir, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Togo (pays côtiers), la Haute-Volta et le Niger (pays sans littoral). Cet accord prévoit que les pays enclavés assurent le transport des deux tiers de leurs produits d'importation et d'exportation, tandis que les pays côtiers se partagent le tiers qui reste.

17. La sous-région devrait bénéficier des efforts déployés par la CEA en vue de l'élaboration d'un Code africain de la circulation routière dont le but principal est de réduire le nombre croissant d'accidents de la route, ainsi que de la mise en place des réseaux d'information routière qui seront mis à la disposition des responsables de tous les projets routiers et de transports routiers à exécuter en Afrique. La création des principales routes de desserte nationales et internationales prévue dans le Plan directeur des routes africaines bénéficiera également à la sous-région.

b) Transports ferroviaires

18. En ce qui concerne le développement des chemins de fer et les transports ferroviaires, tous les Etats membres de la ZEP, hormis quatre (Comores, Maurice, Seychelles et Somalie) possèdent des réseaux ferroviaires. Toutefois, la plupart des lignes étaient conçues et construites, il y a longtemps, pour répondre à des fins spécifiques. La densité moyenne des réseaux, dans la sous-région, est faible. Les réseaux ferroviaires se composent de réseaux nationaux non reliés les uns aux autres, à l'exception de la ligne Djibouti-Ethiopie et de la ligne Kenya-Ouganda, l'écartement des rails étant de 1 067 mm en Afrique australe et de 1000 mm en Afrique du Nord.

19. A l'heure actuelle, la construction de nouvelles lignes ne serait nécessaire que pour le transport des minéraux et la mise en communication des pays enclavés (Rwanda et Burundi) avec réseaux ferroviaires existants. Le développement de l'infrastructure ferroviaire devrait être axé sur la rénovation et la modernisation des lignes existantes. D'une manière générale, les administrations ferroviaires de la sous-région sont appelées à :

- rénover et moderniser les voies existantes,
- moderniser les systèmes de signalisation et de communication,
- coordonner les règles et pratiques d'exploitation notamment en ce qui concerne les tarifs et les programmes de formation,
- créer des stations de transit entre les réseaux adjacents,
- former des spécialistes de la gestion et de la planification en vue de faciliter l'exploitation des réseaux existants dans la sous-région.

20. Les organismes nationaux des chemins de fer et les ministères pertinents devraient également accorder une attention particulière aux problèmes d'exploitation qui se posent actuellement à leurs chemins de fer. Les réseaux ferroviaires de la sous-région souffrent, dans leur quasi-totalité, de la médiocrité de la rotation du matériel roulant qui a des incidences négatives sur la capacité de transport. Ce phénomène est dû à de nombreux facteurs tels que le manque d'engins de traction, l'utilisation de wagons pour l'emménagement, la pénurie d'installations d'entretien, de personnel et de pièces de rechange, la faiblesse de la capacité portuaire, le caractère peu approprié des réglementations et des tarifs de location, etc. La réduction de la fréquence des rotations dont on ne saurait exagérer l'importance dans la mesure où elle permet de réduire les investissements sur le matériel roulant et d'augmenter les recettes, devrait faire l'objet d'une étude approfondie. En ce qui concerne les échanges inter-Etats, il n'est pas possible à un pays dont le matériel roulant ne suffit pas au transport intérieur de mettre des wagons à la disposition d'autres pays. Le succès des échanges inter-Etats sera, dans une large mesure, tributaire du matériel roulant disponible.

21. De nombreux chemins de fer souffrent manifestement de certains problèmes d'organisation et de gestion, problèmes qui sont souvent à l'origine de la stagnation, voire de la chute, des recettes. Etant donné son importance et sa complexité, ainsi que la nécessité pour tous les pays d'adapter continuellement ses services aux besoins peu constants des expéditeurs et des passagers et

d'attirer la clientèle potentielle, le secteur des chemins de fer exige des cadres et des gestionnaires particulièrement dynamiques ayant un esprit particulièrement imaginatif.

22. De nombreux chemins de fer de la sous-région ont subi d'importantes pertes dans le trafic de courte distance en raison de la concurrence des transports routiers. Les chemins de fer doivent donc axer leurs efforts sur le transport de longue distance où ils ont, chaque fois que le volume des produits transportés est assez important, un avantage sur les autres modes de transport en ce qui concerne les prix. La création de la ZEP offre un grand champ d'action aux opérations de trafic de longue distance, ce qui est de nature à bénéficier aux sociétés de chemins de fer et aux pays auxquels elles prêtent leurs services.

23. Afin de pallier les insuffisances des divers réseaux ferroviaires, il faudrait examiner la possibilité d'adopter une approche plus officielle visant à résoudre, sur le plan sous-régional, les problèmes des chemins de fer. Une des possibilités consisterait à créer, comme dans le cas du secteur routier, un sous-comité qui serait chargé d'adopter, en collaboration avec l'Union africaine des chemins de fer, des normes concernant, par exemple, le gabarit de passage libre, le gabarit de chargement, la charge à l'essieu, les tronçons, les types de branchements, les signaux, les systèmes d'électrification, les types de wagons destinés au trafic inter-Etats, les composantes de traction et de matériel roulant, les systèmes de freinage, les règles d'entretien, les tarifs de fret, les règles régissant l'utilisation des wagons destinés au trafic inter-Etats, les accords concernant les systèmes de mise en commun des wagons et toutes les questions connexes.

24. De manière générale, le sous-comité devrait se charger du développement et de la coordination des opérations et des services des réseaux des chemins de fer dans la ZEP y compris tous les aménagements que l'on peut prévoir pour le transport ferroviaire des passagers et des marchandises dans la sous-région.

c) Transports aériens

25. Les transports aériens ou trafic commercial aérien- sont relativement récents dans la sous-région. La plupart des compagnies aériennes n'ont pas encore exploité tout leur potentiel en matière de trafic passager et de trafic fret tant sur le plan intérieur que sur le plan international. Cela est notamment dû à l'importance des fonds qu'implique le développement des transports aériens.

26. A l'heure actuelle, la répartition des itinéraires aériens dans la sous-région est sérieusement déséquilibrée, dans la mesure où la plupart des pays de la sous-région sont reliés quotidiennement à l'Europe, à l'Asie et au Moyen-Orient, mais ne sont reliés entre eux que de façon sporadique, au grand détriment des pays enclavés n'ayant pas de compagnie nationale. Les transports aériens dans la sous-région se heurtent également au manque de matériel et d'installations de base. Par ailleurs, de nombreux transporteurs nationaux éprouvent des difficultés de financement et souffrent de la pénurie de personnel qualifié et compétent tant au niveau de la gestion qu'au niveau technique.

27. Afin d'améliorer les services de transports aériens dans la sous-région, les Etats membres sont appelés à :

- a) promouvoir une meilleure utilisation du matériel et des installations de transport, exploiter ou créer en commun des établissements de formation, des installations d'entretien et de réparation, normaliser les méthodes de formation de personnel et les conditions de délivrance des permis de conduire, libéraliser les droits d'exploitation des lignes reliant les Etats membres, créer et exploiter en commun, chaque fois qu'il est jugé opportun, le matériel et les installations de navigation aérienne ;
- b) harmoniser le trafic intérieur, inter-Etats et international, là où c'est possible ;
- c) planifier et créer en commun des itinéraires aériens inter-Etats et intra-africains ;
- d) développer les services de fret et de courrier aériens inter-Etats et intra-africains.

Il s'agit d'assurer l'homogénéité tant en ce qui concerne les appareils que le personnel et les techniques d'exploitation afin de permettre aux compagnies aériennes d'avoir recours les unes aux autres en cas d'urgence. A cette fin, les pays intéressés devraient s'attacher à la réalisation de la plupart des objectifs susmentionnés en collaboration avec la CEA, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).

d) Ports et transports maritimes

28. Les transports maritimes contribuent grandement au développement des échanges internationaux. Toutefois, s'il est vrai que les pays de la sous-région ont déployé d'importants efforts en vue d'aménager et de moderniser leurs ports, il n'en demeure pas moins qu'ils éprouvent des difficultés en matière d'exploitation et de gestion portuaires.

29. Le problème le plus grave qui se pose aux pays de la sous-région est l'encombrement portuaire, la cause principale étant la mauvaise exploitation due à la pénurie de personnel qualifié à tous les niveaux, des cadres supérieurs aux ouvriers. La gestion portuaire et le développement des opérations portuaires se heurtent essentiellement aux problèmes ci-après :

- a) l'insuffisance et la vétusté du matériel de manutention,
- b) l'absence ou l'insuffisance des structures organisationnelles dans les ports,
- c) l'insuffisance d'installations de stockage et la mauvaise exploitation des capacités existantes,
- d) la mauvaise coordination avec les autres modes de transport qui desservent les ports,
- e) la mauvaise coordination entre les divers services portuaires administratifs (douane, banques, services d'immigration),
- f) la complexité des systèmes d'information et des formalités administratives.

30. Afin de résoudre ces problèmes, les Etats membres devraient se fixer pour objectif :

- a) d'améliorer la formation du personnel portuaire à tous les niveaux,
- b) d'harmoniser les formalités administratives et douanières,
- c) d'accorder aux pays enclavés et aux pays semi-enclavés des facilités de transit,
- d) de moderniser les installations portuaires en vue d'assurer une meilleure rentabilité,
- e) d'utiliser la capacité totale des installations existantes et d'en assurer l'entretien.

31. Les Etats membres devraient sérieusement examiner la possibilité de créer des services de transports maritimes adéquats. Il convient d'adopter une approche collective aux problèmes des transports maritimes afin de surmonter les difficultés qui pourraient résulter de l'exploitation d'une flotte peu importante comme celle qui appartenait à l'ancienne compagnie "East African National Shipping Line" qui était conjointement exploitée par le Kenya, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie. En effet, toute compagnie maritime exploitant une flotte de cinq bâtiments au plus est condamnée à souffrir de la modicité de ses ressources financières auxquelles viennent s'ajouter les difficultés dues aux pratiques fâcheuses des conférences maritimes. En outre, l'appareil de gestion de ces compagnies est généralement peu complexe et les responsables n'ont pas, dans la plupart des cas, de connaissances spécialisées en matière de gestion des services de transports maritimes. Les Etats membres devraient prendre tous ces éléments en considération avant de procéder à la création, dans la Zone d'échanges préférentiels, d'une compagnie maritime multinationale.

32. Il convient également de développer la navigation côtière dans la sous-région. Les pays insulaires ne peuvent participer pleinement aux échanges intra-africains que s'ils sont reliés au continent par des lignes régulières. La compagnie tanzanienne de navigation côtière, IACOSHILI, est entrée en service depuis quelques années et l'expérience acquise devrait servir aux Etats membres qui sont à même de créer des compagnies nationales de navigation côtière. La navigation au long des côtes de l'Océan Indien renforcerait considérablement le réseau de transport terrestre Nord-Sud existant.

e) Transports par voies d'eau intérieure

33. On ne saurait exagérer le rôle que pourrait jouer le transport par voies d'eau intérieure dans le développement économique de la sous-région. A l'heure actuelle, l'exploitation des voies d'eau intérieure demeure limitée. Les principaux lacs navigables sont les lacs Malawi, Tanganyika et Victoria. Ils sont tous facilement navigables sans nécessiter des travaux d'aménagement et la navigation y est quasi-illimitée, à condition que les chenaux soient correctement balisés et que le matériel utilisé soit adapté aux conditions spécifiques de navigation.

34. Le développement du transport fluvial dans la sous-région se heurte aux variations saisonnières du débit et du cours des rivières et fleuves auxquelles s'ajoutent de siniorité, parfois extrême, et l'instabilité du lit. En outre, la plupart des fleuves sont séparés les uns des autres par des biefs de rapides et chutes naturels qui rendent impossible le passage des bateaux d'une partie à l'autre. Le fleuve Zambezi, par exemple, n'a été aménagé que jusqu'à Tete et la partie inférieure de son affluent, le Shire, jusqu'à Chiromo.

35. Quatre facteurs sont indispensables au développement des transports par voies d'eau intérieure dans la sous-région :

- la construction d'escales ou leur remise en état (ports et terminaux de transbordement) et la fourniture de services et de matériel de navigation adéquats ;
- l'adaptation des navires aux conditions spécifiques de navigation des divers cours d'eau et aux types de marchandises transportables par voies d'eau intérieure ;
- l'existence de personnel technique qualifié pour l'entretien et l'exploitation des embarcations fluviales et des installations portuaires ;
- la promotion et la coordination des activités inter-Etats en ce qui concerne les fleuves, les rivières et les lacs internationaux notamment en matière d'administration, d'organisation de la gestion et d'exploitation des transports par voies d'eau intérieure.

f) Communications

36. A l'heure actuelle, les réseaux postaux, de télécommunications et de diffusion dans la sous-région sont peu développés. Ce secteur offre d'énormes possibilités de promotion du développement économique et social de la sous-région. En effet, les services téléphoniques et postaux et d'autres services de communication constituent une base importante au développement des secteurs industriel, commercial, agricole et d'autres secteurs de l'économie. En ce qui concerne le secteur industriel, les services de communication sont indispensables à l'efficacité de la gestion et du contrôle des opérations industrielles et du circuit de commercialisation et de distribution des produits industriels. En ce qui concerne le commerce et les échanges monétaires, il est nécessaire d'avoir des services de communication rapides et des services postaux efficaces. Pour ce qui est du secteur agricole, les informations concernant les conditions météorologiques, les épidémies et les nouvelles techniques agricoles sont utiles aux agriculteurs.

37. Pour développer les réseaux de communication dans la sous-région, il faut essentiellement :

- a) améliorer et développer les réseaux nationaux ;
- b) renforcer les services de communications dans les zones rurales des Etats membres ;
- c) assurer l'expansion rapide des établissements de formation de personnel en matière de communication ;

- d) appliquer judicieusement les nouvelles techniques aux réseaux de communication nationaux, sous-régionaux et interrégionaux et achever l'élément terrestre du Réseau de télécommunications panafricaines dans la sous-région (PANAFTEL).

38. Le Réseau de télécommunications panafricaines (PANAFTEL) qui est en cours de construction constitue, à lui seul, l'élément le plus important du système commun de transmission et de télécommunications dans la sous-région. Ce projet vise essentiellement à doter la sous-région d'un réseau fiable de télécommunications terrestres permettant de relier, grâce à des services de téléphone et de télex de première qualité, tous les pays africains sans avoir recours à des centres situés en dehors de l'Afrique. Dans la Zone d'échanges préférentiels, l'Ethiopie, le Kenya, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie disposent déjà de certaines liaisons, et certains circuits sont déjà entrés en service.

g) Transport multimodal international

39. Le Traité, déjà conclu, portant création de la Zone d'échanges préférentiels pour les Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe invite, dans ses protocoles, les Etats membres à simplifier leur système documentaire et à éliminer les procédures retardant inutilement les opérations de transport de transit dans la sous-région (ce sujet est examiné dans un autre document établi à l'intention des participants à la présente réunion). L'application du Traité devra donc permettre une augmentation du trafic de transit.

PROJETS REALISES AU TITRE DE LA PREMIERE PHASE DU
PROGRAMME DE LA DECENNIE DES NATIONS UNIES POUR LES TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS EN AFRIQUE (UNTACDA)

40. Le programme initial de la première phase de la Décennie (1981-1983) comportait la mise en oeuvre de 771 projets - dont 221 études spécifiques - ayant un coût total d'environ 9 milliards de dollars (valeur 1978-1980), l'équivalent, aujourd'hui, de plus de 10 milliards de dollars.

Il ressort des dernières informations obtenues et des possibilités de financement qui se sont dégagées notamment au cours des réunions techniques consultatives et des renseignements recueillis au cours des opérations de mise à jour du programme de la première phase que :

- le programme actualisé comportera, en fin de compte, 940 projets dont le coût global sera de l'ordre de 12 milliards de dollars ;
- pour 350 projets, la situation se présente comme suit : certains sont achevés ou en cours d'exécution ; pour d'autres encore, les perspectives de financement sont très bonnes.

41. En ce qui concerne plus précisément la sous-région du MULPOC de Lusaka, la situation des projets nationaux et sous-régionaux se présente comme suit 1/

1/ Pour les statistiques détaillées, se reporter aux annexes I et II ci-jointes. L'annexe I porte sur les projets et fournit les données par pays. L'annexe II porte sur les projets sous-régionaux.

- Nombre des projets inclus au programme initial (tous secteurs)	240
- Nombre des projets achevés ou en cours d'exécution	81
	(34 p. 100)
- Coût estimé des projets (en millions de dollars)	2 203,2
- Financement requis (en millions de dollars)	867

42. Les données ci-dessus permettent d'avoir une idée générale des progrès réalisés dans la mise en oeuvre du programme, idée qui risque, toutefois, d'être assez vague étant donné qu'il n'a pas été facile à la CEA d'obtenir des pays intéressés des institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies, des organisations intergouvernementales africaines, des pays donateurs et des organismes financiers, les informations actualisées qu'elle avait demandées. Ce qui a eu pour fâcheux résultat d'empêcher la CEA de faire prévaloir auprès des donateurs le bien-fondé de certains projets, la Commission ayant pour politique de ne pas s'engager ainsi avant de savoir si tel ou tel projet pourrait être financé.

43. Outre les activités en cours, la deuxième Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification, réunie en mars 1981, a invité la CEA à entreprendre des activités plus spécifiques. En ce qui concerne la sous-région du MULPOC de Lusaka, il s'agissait de mener les activités ci-après :

- Une mission commune CEA/OMCI chargée d'étudier la possibilité de transformer le "Bandari College" de Mombassa (Kenya), en un centre multinational pour les opérations et la gestion portuaires. Cette mission a été effectuée en novembre 1980 et son rapport a été présenté à la cinquième réunion du Conseil des ministres du MULPOC de Lusaka, tenue en mars 1982 à Lusaka ;
- Une mission commune CEA/OMCI/CNUCED a été effectuée dans six pays de la CCDA en vue d'examiner les moyens de renforcer leur capacité en matière de transports maritimes (notamment en ce qui concerne leur politique maritime, la main-d'oeuvre, la législation et la sécurité maritimes). Cette mission a eu lieu en octobre/novembre 1981 et un rapport a été présenté à la cinquième réunion du Conseil des ministres du MULPOC de Lusaka, tenue à Lusaka en mars 1982 ;
- En novembre 1981, le Conseil d'administration de l'Autorité de la route trans-Afrique le Caire-Gabon est entré en fonction ; son organe exécutif a été désigné et son programme d'action établi ;
- Il a été accordé une assistance à l'Autorité trans-Africaine Lagos-Mombasa en vue de lui permettre de négocier le financement de son programme avec le PNUD (1 million de dollars dans le cadre de son troisième cycle de programmation au titre de services de consultants, d'assistance technique et de matériel) et ACDA (chef de file : Belgique). Cette assistance a permis d'obtenir de la Belgique 10 millions de dollars à titre de financement initial.
- En ce qui concerne les études de faisabilité qui s'inscrivent dans le cadre du projet SHP-26 relatif à la création d'une compagnie maritime multinationale, la CEA a défini le cadre d'une étude que le FED était prêt à financer, le but étant de créer une compagnie maritime multinationale à laquelle participeraient 12 pays insulaires de l'Afrique de l'Est et

- de l'Océan Indien. Le texte définissant le cadre de cette étude a été transmis, en juillet 1980, aux 12 pays intéressés pour leur approbation, et la CEA a reçu six réponses positives (Comores, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Ouganda et République-Unie de Tanzanie), ce qui lui a permis de soumettre, en avril 1982, au FED une demande pour le financement de l'étude.
- La CEA est actuellement en pourparlers avec l'Union soviétique en vue d'obtenir son assistance pour une étude d'harmonisation et de modernisation de la législation maritime en Afrique (SHP-23).
 - La CEA a effectué un projet d'assistance préparatoire concernant le type de navires utilisables sur les fleuves Zambèze, Kafue, Kabompo et Luangwa dont le financement (20 000 dollars) a été assuré par le PNUD (INP-10). La description complète du projet dont le coût a été estimé à 280 000 dollars a été présentée au PNUD qui en a approuvé le financement pour 1983.
 - En ce qui concerne la formation en matière de navigation, les Etats de la sous-région ont demandé à la CEA d'effectuer, en collaboration avec l'OMI, une étude de pré faisabilité concernant la création d'une académie de sciences et techniques de la mer. Le rapport y relatif a été présenté à la dernière réunion du Conseil des ministres du MULPOC de la sous-région, tenue du 23 au 25 mars 1982. Le rapport adopté, met l'accent sur la nécessité de créer une telle académie qui aurait un contingent d'environ 300 étudiants. Le coût du projet a été estimé à environ 14,2 millions de dollars.

ELABORATION DU PROGRAMME D'ACTION DE LA PHASE II DE LA DECENNIE (1984-1988)

44. L'élaboration du projet de programme est en cours, le but étant de présenter le programme à la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification lors de sa troisième réunion qui se tiendra à Rabat (Maroc) en mars 1983. Contrairement au programme de la première phase établi par la CEA en 1978-1979, le nouveau programme sera élaboré à partir des propositions formulées par les pays africains, de sorte qu'il reflète les aspirations et les organisations intergouvernementales des pays intéressés plutôt que d'être le résultat d'une sélection faite par la CEA.

45. Pour l'élaboration préliminaire du programme de la phase II, les pays intéressés ont été invités à soumettre à la CEA, avant octobre 1981, les listes provisoires des projets dont ils prévoient l'exécution au cours de la période 1984-1988. A sa réunion tenue en février 1982, le Groupe de travail a procédé à un examen approfondi concernant l'utilité des projets, après quoi la CEA a recruté, à partir de janvier 1982, des consultants qui se sont rendus dans tous les pays africains afin de confirmer les détails des projets présentés. Les consultants ont établi des rapports qui ont fait l'objet d'un nouvel examen approfondi par le Groupe de travail au cours de sa réunion tenue en septembre 1982. Il importe de tenir compte, lors de l'élaboration du programme de la deuxième phase, des projets du programme de la première phase et des études non réalisées ou en souffrance.

46. Dans le cadre de l'élaboration du programme de la phase II, il est prévu de tenir les réunions ci-après : réunion du Comité de coordination interinstitutions devant se tenir en octobre 1982 à Dakar (Sénégal) ; réunion d'experts prévue pour janvier 1983 à Addis-Abeba et réunion de la Conférence des ministres des transports, des communications et de la planification qui se tiendra à Rabat (Maroc) en mars 1983. Les réunions du Groupe de travail tenues en février et en septembre 1982 à Addis-Abeba (Ethiopie) ont permis de rationaliser les activités préparatoires au titre du programme de la phase II et préparé le terrain pour les réunions à suivre.

47. A sa huitième réunion tenue en avril 1982 à Tripoli (Jamahiriya arabe libyenne), la Conférence des ministres de la CEA a souligné la nécessité pour tous les Etats membres d'accorder une priorité à la mise en oeuvre du programme de la Décennie et de tenir compte, lors de la restructuration du réseau des transports et communications, des facteurs ci-après :

- a) La nécessité d'exploiter pleinement les possibilités offertes par les voies d'eau intérieure qui constituent l'un des modes de transport les moins chers, en déterminant et en améliorant la navigabilité des fleuves, en mettant en service des bateaux plus adaptés aux conditions de navigation, en créant des établissements de formation de personnel et en rationalisant les méthodes de gestion et d'exploitation des transports par voies d'eau intérieure.
- b) La nécessité d'étudier sérieusement les possibilités d'utilisation des techniques à forte intensité de main-d'oeuvre dans les domaines de construction et d'entretien des infrastructures des transports.
- c) La nécessité de prendre dûment compte de la place importante qu'occupe le transport de matériel et d'équipement dans les plans de développement national et la nécessité de mettre au point, aussi rapidement que possible, du matériel local. A cet égard, les gouvernements devraient examiner sérieusement les incidences du manque d'entretien sur la valeur marchande des biens de capital fixe, adopter des méthodes systématiques d'entretien préventif et de remise en état et en encourager l'adoption.
- d) La nécessité de prendre des mesures visant à rentabiliser l'actuel réseau des chemins de fer, en procédant notamment à la remise en état des voies existantes, à la modernisation du matériel roulant et à l'amélioration des méthodes de gestion et d'exploitation grâce à la formation de personnel.
- e) La nécessité de promouvoir les programmes de formation dans les académies maritimes et les établissements nationaux de navigation et la création de compagnies de navigation multinationales et de prendre des mesures visant à augmenter la part des pays africains dans le trafic de fret maritime.
- f) La nécessité de rentabiliser les opérations portuaires en organisant des programmes de formation, en adoptant des nouvelles techniques de gestion, en utilisant de façon plus rationnelle les installations et le matériel existants et le cas échéant, en modernisant le matériel.

48. Les participants ont également déclaré que les gouvernements devront, s'ils veulent augmenter les possibilités d'une coopération économique efficace, participer à la création, dans un contexte multimodal, de réseaux de transports multinationaux afin de faciliter le développement des échanges intra-africains de matières premières pour l'industrie et d'autres biens et services, étant donné que dans le cas où les Etats membres ne parviennent pas à promouvoir les complémentarités concernant les matières premières et les activités à entreprendre, le volume et la gamme de productions demeureront limités. A cet égard, il a été recommandé aux gouvernements ce qui suit :

- a) En ce qui concerne l'exploitation des ressources naturelles, il convient d'accorder une haute priorité aux projets inscrits au programme de la Décennie, étant donné la complémentarité des Etats membres pour ce qui est des matières premières et des programmes d'activités.
- b) En ce qui concerne les transports aériens et l'extension et la modernisation des aéroports, il convient de promouvoir la coopération entre les compagnies nationales afin d'augmenter leur rentabilité et de réduire les coûts, ce qui constituera une première étape vers la création de compagnies multinationales.
- c) En ce qui concerne les transports routiers, l'objectif principal serait de terminer la mise en place des autorités de la route trans-africaine et, à un stade ultérieur, de créer une association routière africaine devant servir de centre d'échange de vues et de renseignements concernant le secteur routier.
- d) Il convient de créer un institut régional de recherche afin de promouvoir la recherche dans les domaines relatifs à tous les modes de transports.

INVENTAIRE CONCERNANT LES RESEAUX DES TRANSPORTS EXISTANTS

49. Si les Etats membres veulent moderniser et étendre systématiquement les réseaux de transports et communications et d'en créer des nouvelles en vue de consolider leur cohésion actuelle, il leur faudra tout d'abord établir un inventaire des éléments déjà disponibles. L'établissement de cet inventaire est nécessaire à la formulation de politiques, à l'utilisation optimale des installations existantes et à la mise en place des mécanismes de base indispensables aux prises de décisions concernant l'extension des réseaux des transports et communications existants. L'inventaire devrait avoir pour objectif immédiat de déterminer si ces réseaux répondent aux besoins immédiats, ou s'il y a lieu de les rénover ou de les étendre.

50. Avant de procéder à une étude globale de la situation actuelle, il est nécessaire d'identifier les caractéristiques matérielles des réseaux des transports. Il s'agit notamment :

- a) de l'emplacement des diverses infrastructures de transports inter-Etats ;
- b) des capacités actuelles des transports intérieurs et inter-Etats des passages et des marchandises ;
- c) d'un inventaire visant à déterminer les capacités des infrastructures existantes et du matériel de transport, y compris les bateaux.

L'inventaire devrait porter non seulement sur les principales installations, mais également sur des autres installations moins importantes telles que les routes et services de desserte.

51. L'inventaire concernant les infrastructures et le matériel doit établir une distinction entre les différents modes de transport existants, chaque mode jouant un rôle spécifique pour ce qui est du trafic des passagers et des marchandises.

52. La deuxième étape consiste à déterminer le volume et la composition du mouvement du trafic actuel pour chaque mode de transport et notamment la stratégie à adopter en vue de la mobilisation des ressources techniques et financières pour le développement des transports dans les Etats membres de la ZEP.

53. Si, pour la sous-région, le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications prévoit des projets aussi importants que la route trans-Afrique de l'Est, il n'en demeure pas moins que les groupes des pays de la sous-région dont les activités sont complémentaires et qui entretiennent des liaisons directes en matière de transports et communications devraient, eux aussi, entamer des négociations avec les pays donateurs et les organismes d'assistance en vue d'obtenir les fonds nécessaires. La "Southern Africa Transport and Communications Commission" (SATCC) et le Développement plurisectoriel du bassin de la rivière Kagera sont des groupements - qui méritent d'être cités - dont les efforts remarquables en la matière ont été couronnés de succès.

54. Cette approche devrait servir d'exemple aux Etats membres de la ZEP et aller de pair avec d'autres approches au niveau bilatéral que pourraient adopter certains Etats membres afin d'obtenir les prêts et l'assistance technique nécessaires au développement du secteur des transports et communications dans la sous-région.

55. En ce qui concerne ces questions et autres questions intéressant les Etats membres de la ZEP, la CEA, en collaboration avec d'autres institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies, est prête à fournir, dans les limites des fonds disponibles, une assistance consultative et technique en vue d'assurer le développement du secteur des transports et communications.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

a) Conclusions

56. L'importance du secteur des transports et communications dans la sous-région, ainsi que la haute priorité que lui accordent les Etats membres, est illustrée par le fait que ce secteur absorbe 20 à 40 p. 100 des dépenses totales consacrées au développement de chaque Etat membre.

57. En matière de développement des transports et communications, tous les Etats membres ont des politiques nationales et des objectifs identiques ou analogues. Il y est préconisé l'adoption de mesures visant à ce que ce secteur contribue à la croissance économique.

58. S'il est vrai que les Etats membres de la ZEP sont différents pour ce qui est de la superficie, de la taille de population et de la situation géographique, il n'en demeure pas moins qu'ils ont en commun de nombreuses caractéristiques que l'on retrouve, d'ailleurs, dans le reste du continent, pour ce qui est du développement de leur secteur agricole, industriel et commercial.

59. Les Etats membres sont conscients du fait que les goulots d'étranglement existant dans le secteur des transports et communications entravent non seulement leurs échanges inter-Etats, mais également leurs échanges extérieurs qui sont tributaires des exportations de produits primaires tels que le café, le thé et le coton.

60. Le développement du secteur des transports et communications dans la sous-région se heurte aux obstacles ci-après :

- a) l'insuffisance de liaisons inter-Etats ;
- b) l'utilisation peu rationnelle des infrastructures et des capacités existantes ;
- c) le manque de matériel et d'installations nécessaires à l'entretien de l'infrastructure et du matériel existants ;
- d) l'absence d'une approche officielle en matière d'harmonisation et de coordination des transports au niveau régional ;
- e) le manque de fonds et l'absence de mécanismes de financement ;
- f) la pénurie de main-d'oeuvre qualifiée et de spécialistes en matière de gestion, et le manque d'établissements de formation de personnel en matière de transports.

61. Les communications jouent un rôle important dans le développement du commerce de l'industrie et de l'agriculture et dans la promotion de l'intégration culturelle et sociale ; toutefois, leur développement ne bénéficie qu'aux zones urbaines. L'adoption du PANAFTEL permet actuellement de relier les Etats membres grâce à des services de téléphone et de télex du haute qualité.

62. Les Etats membres n'ont pas, jusqu'ici, adopté une approche commune pour obtenir des fonds au niveau sous-régional ; toutefois, certains groupes de pays dont les activités sont complémentaires et qui entretiennent des liaisons directes en matière de transports et communications se sont regroupés et sont parvenus à entamer des négociations avec les organismes donateurs. A cet égard, on peut citer la SATCC et le Développement plurisectoriel du bassin de la rivière Kagera.

63. La CEA s'emploie également à mobiliser des fonds pour le financement, au titre du programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, de certains projets sous-régionaux, en coordonnant les activités des organismes de financement et des pays africains et en organisant des réunions techniques consultatives entre les différents pays et les organismes de financement.

b) Conclusions

64. Il ressort clairement de l'analyse et des conclusions susmentionnées qu'en matière de transports et communications, il reste fort à faire aux pays de la sous-région en ce qui concerne les liaisons inter-Etats. Toutefois, il importe de noter que les Etats membres sont conscients des insuffisances de leurs réseaux de transports et déploient des efforts en vue d'améliorer les liaisons intérieures et internationales. Il faut également mettre l'accent sur le fait que l'efficacité des opérations de chaque mode de transport et des organismes compétents, qu'il s'agisse des services ferroviaires, aériens ou maritimes ; est une condition sine qua non au développement d'un réseau solide de transports et communications dans la sous-région. D'autant que les différents pays et l'ensemble de la sous-région pourraient obtenir un rendement optimal des importantes dépenses d'équipement qu'avec le secteur des transports.

c) Recommandations

65. Les Etats membres devraient établir un inventaire des installations et du matériel de transport dont ils disposent afin de pouvoir déterminer les capacités existantes. Il convient également d'effectuer une étude portant sur chaque mode de transport inter-Etats afin d'en déterminer la qualité et la capacité.

66. Il est recommandé au Comité des transports et communications de la ZEP d'examiner le problème de normalisation des infrastructures et de matériel de transport. Ce même Comité doit, un premier stade, procéder à l'examen des questions concernant l'harmonisation et la coordination, dans la mesure du possible, des règles d'exploitation, des tarifs et règlements.

67. Il est recommandé aux Etats membres de provoquer une étude sur les problèmes qui se posent dans chaque mode de transport en ce qui concerne :

- a) l'entretien des installations et du matériel ;
- b) la disponibilité des pièces de rechange et la possibilité de les fabriquer localement ;
- c) la manière de surmonter le problème de formation de la main-d'oeuvre : il s'agit d'étudier dans quelle mesure les quelques établissements nationaux de formation en matière de transports répondent aux besoins des pays de la sous-région.

68. En ce qui concerne les échanges inter-Etats, les Etats membres pourrait échanger les wagons de chemins de fer et les installations de transport multimodal. Il est recommandé de procéder à une enquête visant à déterminer le système de mise en commun à adopter afin d'éviter la pénurie artificielle de wagons que provoquent souvent les mauvaises méthodes de mise en commun. Un contrôle efficace du matériel des transports utilisé dans les échanges de la sous-région constituera une condition sine qua non au succès des opérations de transport international.

69. Il est recommandé aux Etats membres d'élaborer une approche commune en vue du financement de leurs projets de développement. L'approche adoptée par la SATCC a été couronnée de succès et constitue un bon exemple à suivre. Il convient de charger le Comité de transports et communications de formuler une approche permettant la mobilisation de fonds.

70. Les Etats membres devraient procéder à un échange de vues concernant l'utilisation des transports en tant que moyen permettant le développement général de la zone. Vu le taux d'accroissement démographique dans la sous-région, il est recommandé aux gouvernements d'adopter les voies et moyens permettant d'utiliser les projets de transports pour stimuler le développement agricole et industriel notamment dans les zones rurales.

71. Au cours des prochaines réunions où chaque mode de transport fera l'objet d'un examen approfondi, il est recommandé de considérer le développement de chaque mode de transport en tant que facteur contribuant au développement de tous les secteurs reliés au secteur des transports.