



Plus d'argent : est-ce suffisant pour réhabiliter les infrastructures de transport en Afrique ?

par Andrea Goldstein et Céline Kauffmann

Repères n°21 découle des Perspectives économiques en Afrique 2005/2006, une co-édition de la Banque africaine de développement et le Centre de développement de l'OCDE avec le soutien financier de la Commission européenne
www.oecd.org/dev/publications/perspectivesafricaines

- ◆ Les infrastructures de transport ont été dangereusement négligées ces dernières années en Afrique.
- ◆ Le manque d'infrastructures de transport est un frein à l'intégration économique et à la réduction de la pauvreté.
- ◆ Associer le secteur privé au financement des infrastructures des transports s'avère plus difficile que prévu.

Un continent à mobilité réduite...

La faiblesse des infrastructures de transport en Afrique est frappante comparée aux autres régions en développement. L'Afrique sub-saharienne ne compte que pour 3 pour cent du trafic ferroviaire de l'ensemble des pays en développement, alors qu'elle représente 17 pour cent de la population et 7 pour cent du PIB. Moins d'un cinquième de son réseau routier est bitumé. A titre de comparaison, plus d'un quart des routes en Amérique Latine et plus de deux cinquièmes en Asie du Sud sont bitumées. Même lorsqu'elles le sont, elles souffrent des camions en surcharge et des systèmes d'écoulement des eaux défectueux, avec des conséquences dramatiques pour la sécurité des usagers. En 1999, l'Afrique sub-saharienne recensait environ 10 pour cent des tués sur les routes pour seulement 4 pour cent du nombre de véhicules enregistrés dans le monde.

Malgré l'importance du transport aérien et maritime pour le fret de longue distance, seule une poignée d'aéroports (Égypte, Cap Vert, Éthiopie, Maroc, Ghana et Afrique du Sud) sont classés en catégorie 1 FAA, la norme de qualification requise pour les vols internationaux. L'Afrique recense seulement 4.5 pour cent du trafic aérien mondial mais 25 pour cent des accidents survenus en 2004. En outre, seul un port africain est géré par l'un des cinq plus

grands opérateurs portuaires mondiaux. La plupart des terminaux à conteneurs ont atteint la limite de leurs capacités et sont sous-équipés ; même Durban paie depuis deux ans une surtaxe pour encombrement imposée par les compagnies de navigation.

Comme souligné dans les Perspectives Économiques en Afrique 2005/2006, la géographie, la démographie et le manque de ressources sont des obstacles majeurs au développement des transports en Afrique. 15 des 53 pays du continent sont enclavés et les densités de population à l'intérieur des terres sont très faibles, ce qui rend l'investissement et l'entretien des infrastructures très onéreux.

...un apport financier important est nécessaire...

La Banque Mondiale estime que pour les dix ans à venir les pays africains auront besoin de dépenser chaque année l'équivalent de 4 pour cent du PIB rien que pour les routes.

Lors des années 1990, pourtant, les infrastructures de transport ont été largement ignorées par l'aide publique au développement au profit des secteurs sociaux. Ce n'est que récemment, avec le sommet des Nations Unies « du Millénaire +5 » en Septembre 2005 et le rapport de la Commission pour l'Afrique, que les infrastructures sont redevenues une priorité des partenaires au développement.

L'aide chinoise à l'Angola et au Mozambique

Depuis le début de l'année 2005, l'Angola voit ses relations avec la Chine s'intensifier de façon spectaculaire. La China Eximbank a consenti une ligne de crédit de 2 milliards de dollars afin de réhabiliter les routes et les chemins de fer, en particulier dans la région du Benguela, riche en minerais. Les fournisseurs non chinois ont été exclus des appels d'offre, limitant de fait l'effet de levier que de tels marchés pourraient avoir sur le développement du marché du travail local. Les entrepreneurs chinois sont également impliqués dans plus d'un tiers du programme de construction des routes au Mozambique en raison de l'aide liée accordée au pays par la Chine. Selon les autorités mozambicaines, les entreprises chinoises du BTP proposent un produit de qualité et respectent les délais, le tout avec des tarifs de 25 à 50 pour cent en deçà de leurs concurrents.

Faute d'argent et de monopoles publics efficaces, les pays africains se tournent vers le secteur privé. Diverses formes de partenariats public-privé ont été tentées dans les secteurs aéroportuaires, portuaires et ferroviaires, plus rarement pour les routes. La privatisation totale n'a jamais été tentée, en raison d'un risque perçu comme trop élevé par les investisseurs. La plupart des prises de participations privées se sont opérées sous formes de baux ou de concessions.

Les Perspectives Économiques en Afrique soulignent les résultats mitigés de l'implication du secteur privé. Le secteur privé est de plus en plus important dans la gestion des aéroports, des systèmes d'embarquement, des passerelles et des installations associées aux rotations d'un avion, mais aussi dans les services au sol. Là où la concurrence entre prestataires de services a été introduite, les coûts de manutention portuaire des cargaisons ont chuté (de 60 à 75 dollars pour un conteneur de 20 pieds à Dakar, Abidjan et Douala contre 200 dollars à Lagos). Cette partie « services » est potentiellement la plus profitable et de fait elle peut être découplée et facilement privatisée.

De leur côté, les infrastructures requièrent traditionnellement d'importants investissements que le secteur privé est le plus souvent incapable de fournir. Les guerres et les catastrophes naturelles ont entraîné l'annulation de plusieurs concessions de chemin de fer. Cependant, même dans les cas moins dramatiques, la revalorisation et l'extension des réseaux ont continué à être largement financées par des prêts concessionnels multilatéraux et bilatéraux.

L'argent seul ne suffit pas

Les infrastructures de transport sont cruciales pour la réduction de la pauvreté. Un cadre réglementaire efficace est donc nécessaire pour tirer le maximum de bénéfices de la participation du secteur privé. Il doit permettre d'éviter la fixation de prix trop élevés et la fourniture de services inappropriés, et de concilier un large accès au public, un entretien régulier et des investissements suffisants. Cela requiert un réel engagement de l'État afin de garantir la crédibilité de la réforme engagée, un séquençage correcte du processus, et la création préalable d'un organe de contrôle indépendant et crédible.

Le rôle de l'État est également primordial pour améliorer la planification des investissements en infrastructures et leur cohérence avec les stratégies nationales de réduction de la pauvreté et les programmes de dépenses publiques à moyen terme. Une planification en amont est nécessaire afin de maximiser les bénéfices liés aux projets d'infrastructure tout en minimisant leurs coûts environnementaux et sociaux. Celle-ci devrait également prendre en compte la complémentarité des différents moyens de transport, les nœuds de transport et les marchés, ainsi que le développement nécessaire des routes secondaires.

La participation des États n'est pas seule requise. Une implication des communautés locales permet une meilleure identification des priorités, la création d'emplois et une attention plus soutenue à l'entretien. L'implication des femmes est également cruciale dans un contexte de réduction de la pauvreté car elles assurent les deux tiers des déplacements en zone rurale. Finalement, une plus grande coordination avec les autorités régionales et continentales (telles que le NEPAD) permettrait de rationaliser le développement de grands projets transfrontaliers tout en offrant aux pays les bénéfices de l'élargissement des marchés.

www.oecd.org/dev/reperes

www.oecd.org/dev/cahiers

www.oecd.org/dev/dt



Les lecteurs sont invités à citer ou reproduire les informations des *Repères* du Centre de développement de l'OCDE dans leurs propres publications. En échange, le Centre demande les remerciements de rigueur ainsi qu'un exemplaire de la publication. Le texte intégral des *Repères* et d'autres informations sur le Centre de développement et ses travaux sont disponibles sur : www.oecd.org/dev

Centre de développement de l'OCDE
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France
Tél : 33 (0)1 45.24.82.00
Fax : 33 (0)1 44.30.61.49
mél : cendev.contact@oecd.org