

Plusieurs décennies de politiques de transport: integration régionale et corridors

Jean-Francois Marteau
Directeur sectoriel transport
Banque mondiale/SSATP



- Integration régionale : plusieurs niveaux de lecture
- Evolution des politiques
- Evolution des investissements
- Nouvelles approches: investissements intégrés
- Quelles politiques et quelles capacités



Les politiques: beaucoup de textes, moins d'applications

- **Niveau continental:** accord de libre échange, décision de Yamoussoukro, réseaux continentaux, programmes d'investissements associant le privé => les programmes restent un moyen de rendre visible des projets phare.
- **Niveau Regional** – des textes complets dans tous les domaines du transport et pour le transport international, libre circulation des personnes (zone CEDEAO, CEMAC). => difficultés d'application notamment pour le transit et les tracasseries
- **Niveau corridor-** peu d'autorités de corridor en AOC, difficultés de financement des corridors, intérêts poussant au status quo
- **Leadership des politiques** – fortement par les CERs dans les années 1990-2000 soutenu par les bailleurs, mais difficultés récurrente des états dans la mise en oeuvre et le



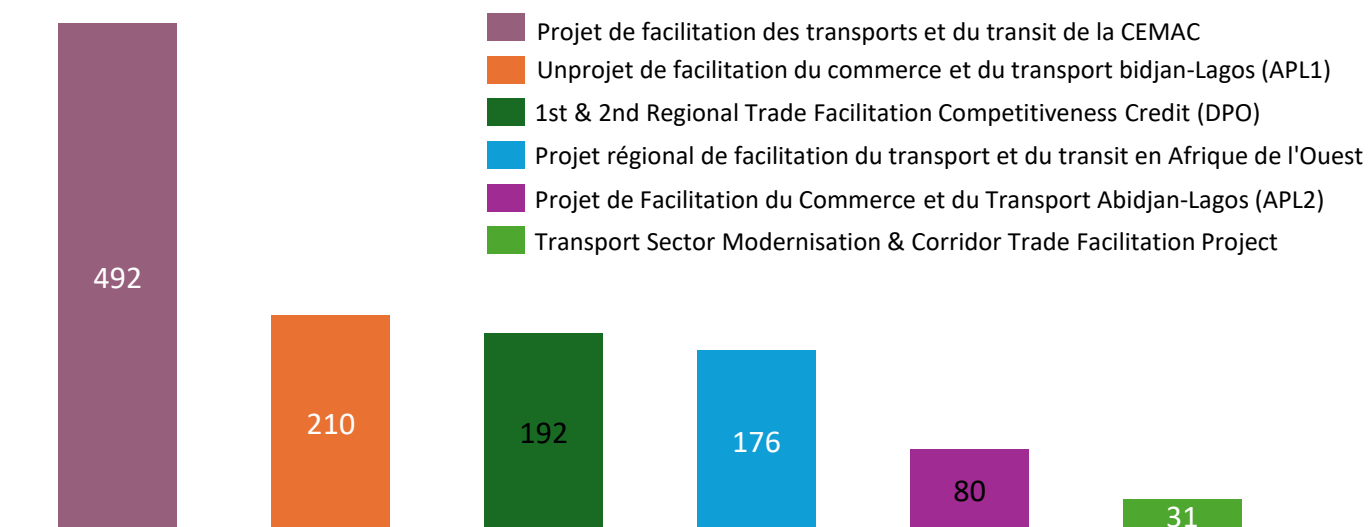
Les investissements : impact majeur des infrastructures mais encore insuffisant

- ➔ Des programmes majeurs soutenus par les bailleurs, essentiellement publics à l'exception des Ports et certains aéroports (privé)
- ➔ Un optimisme trop grand sur l'attractivité pour le privé et la bancabilité, notamment dans le rail et les routes (mise en oeuvre limitée du PIDA, échec de projets) et surestimation des revenus du secteur
- ➔ Développement progressif d'arrangements alternatifs par manque de bailleurs publics (entreprises amenant leur propre financement en credit export ou en credits commerciaux locaux).



La Banque mondiale a engagé plus de 2,9 milliards de dollars pour améliorer la connectivité régionale en Afrique de l'Ouest et du Centre à travers 10 projets, dont 6 sont achevés et 4 en cours

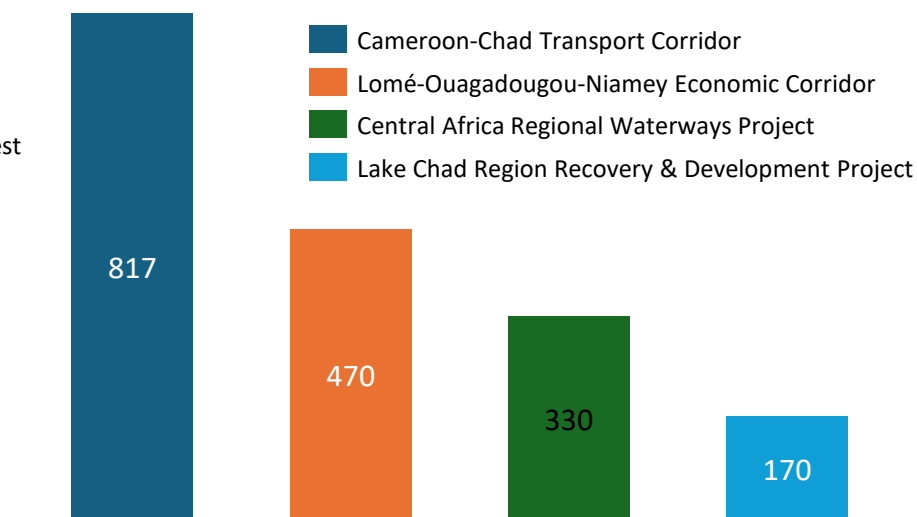
Première génération : coûts de projet de 6 projets achevés (en millions de dollars)



Client pays



Deuxième génération : coûts de 4 projets en cours (en millions de dollars)



Environ 70 % des opérations de transport régional ont permis d'améliorer la qualité des infrastructures et de réduire le temps et les coûts des échanges (IEG, 2019)

Les investissements des donateurs et du secteur privé (40 milliards de dollars + depuis 2014) ont porté leurs fruits

Partenaire de développement

Interventions clés

Résultats

1

Banque africaine de développement (BAD)

- **4,1 milliards** de **dollars financés** dans l'ensemble de l'Afrique entre 2014 et 2018
- **2,5 milliards de dollars en** Afrique de l'Ouest, ciblant 7 corridors stratégiques
- **2,5 milliards de dollars en** Afrique centrale, pour financer des travaux routiers et des OSBP
- Soutien au projet d'autoroute transsaharienne (au Niger et au Tchad) et aux membres de l'Union du fleuve Mano

- Réduction des temps de trajet entre **50 et 70 %**
- Réduction du temps moyen de passage aux frontières
- Valeurs personnalisées déclarées augmentées
- Le commerce intracommunautaire en a profité

2

Union européenne

- Financement à la fois de programmes d'immobilisations et d'assistance technique ciblée à travers ses différents programmes indicatifs régionaux du Fonds européen de développement (FED).
- Les OSBP de la CEDEAO et de l'UEMOA financés par le FED, en coordination avec l'appui d'autres partenaires bilatéraux au développement
- Les corridors sont au cœur du concept Global Gateway pour le présent et le futur

- Les fonds de l'UE et de l'IDA ont permis de réhabiliter ~140 km de routes de corridor dans le cadre du Programme de facilitation du transit et du transport de la CEMAC et du Projet régional de facilitation du transport et du commerce en Afrique de l'Ouest.
- 2018-2021 : Appui au Nigeria, au Ghana, au Bénin et au Togo pour l'opérationnalisation des OSBP Noépé-Akanu entre le Ghana et le Togo, et des OSBP Sème -Kraké entre le Bénin et le Nigeria.

3

Agence japonaise de coopération internationale (JICA)

- Axé sur **l'amélioration des capacités sur mesure** par OSBP¹ grâce à l'assistance technique
- Financement d'investissements concrets avec la mise à niveau de l'OSBP 1 de Cinkanse
- Investissement dans des infrastructures de qualité dans l'anneau de croissance de l'Afrique de l'Ouest (par exemple, au Burkina Faso sur le corridor transsaharien avec le Niger)

- Réduction du temps de passage aux frontières
- Facilitation de la mise en œuvre des priorités du PIDA
- Expansion et développement de l'OSBP¹s

Les investissements des donateurs et du secteur privé (40 milliards de dollars + depuis 2014) ont porté leurs fruits

Partenaire de développement

Interventions clés

Résultats

4

Banque islamique de développement (BID)

- **4,4 milliards de dollars US** pour l'ensemble des opérations d'investissement entre 2015 et 2017
- **454 millions de dollars US** pour le corridor routier transsaharien
- lancé une feuille de route pour la mise en œuvre du corridor transsaharien en collaboration avec la CNUCED²
- a publié sa Stratégie opérationnelle régionale et d'intégration en 2019

- Connectivité transfrontalière améliorée
- Amélioration des investissements dans le **climat et la compétitivité commerciale**
- Commerce intégré et finance islamique
- Coopération **facilitée pour la fourniture de biens publics régionaux**

5

Millenium Challenge Corporation (MCC)

- **9,7 milliards de dollars de « pactes » en Afrique depuis 2004**, dont certains ont contribué à la création de corridors régionaux au niveau national.

- MCC a contribué à la création du Terminal à Conteneurs de Cotonou.

6

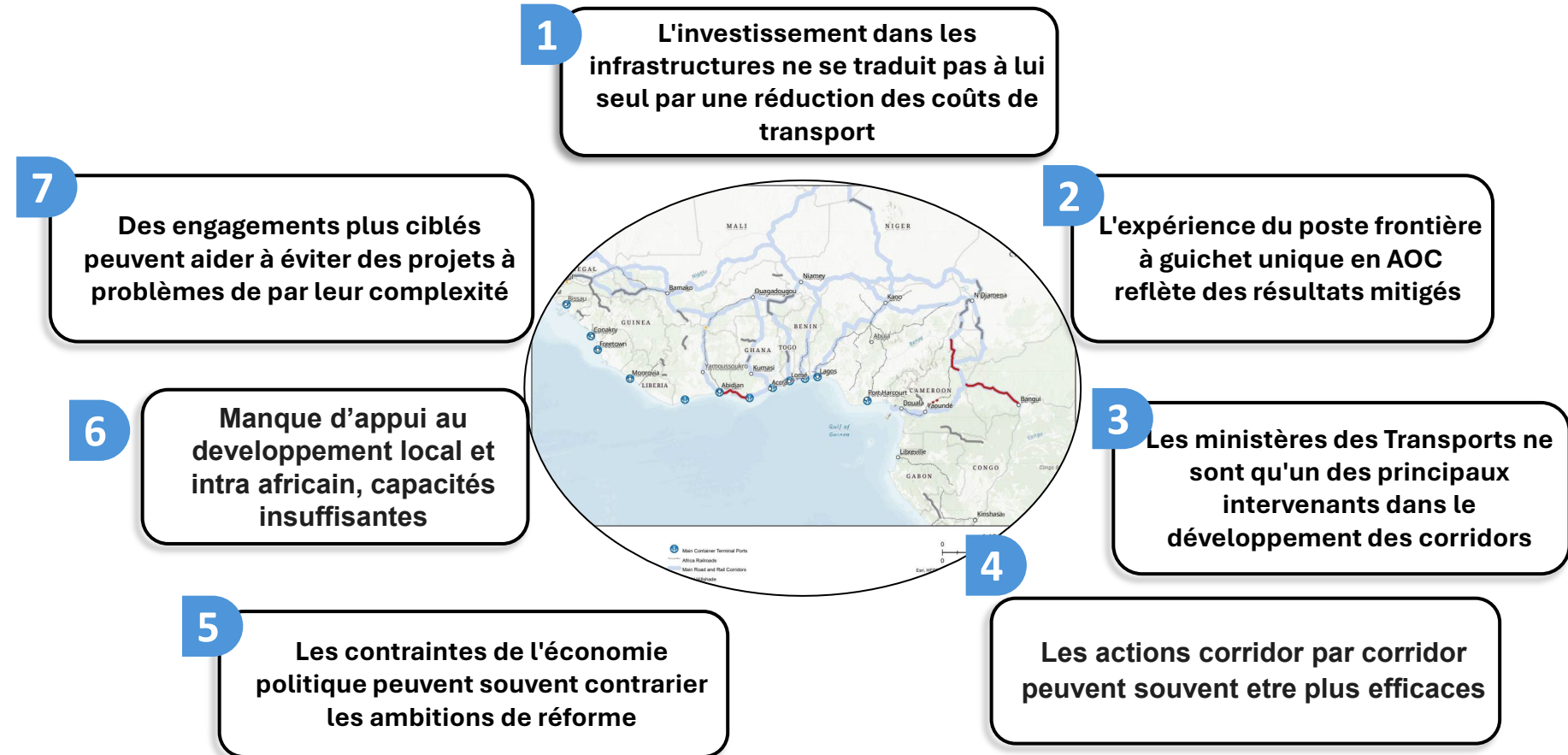
Secteur privé

- Entre 2015 et 2019, le secteur africain de la logistique attire **35 milliards de dollars de nouveaux investissements dans de nouvelles installations**
- **Projet d'expansion de 930 millions de dollars US** de China Harbor Engineering pour l'achèvement du port d'Abidjan
- Modernisation du port de Lekki, au Nigéria, d'une valeur **de 1,5 milliard de dollars américains**

- Amélioration de la capacité de manutention du fret
- L'investissement de Mediterranean Shipping Company a permis d'augmenter le transport de marchandises conteneurisées
- Mise à disposition d'un nouveau terminal portuaire

Des leçons ont été tirées des précédentes générations de projets supportant à la fois les investissements et les politiques, mettant en évidence les principaux défis à relever

Les coûts de transport restent élevés
 Les mesures de facilitations ont eu très peu d'impact
 La circulation des personnes connaît relativement moins d'obstacles que celle des biens
 Le secteur portuaire est le seul à avoir connu un développement substantiel en Afrique de l'Ouest et du Centre



Vers une nouvelle génération de corridors régionaux : si les couloirs de transit restent vitaux dans l'AOC, il est nécessaire de s'efforcer de relier les populations et les entreprises des districts et des zones rurales aux marchés nationaux et internationaux

Poursuite des investissements dans les principaux corridors commerciaux

Investissement dans les infrastructures matérielles (routes et chemins de fer) et immatérielles sur les principaux corridors commerciaux de l'AOC

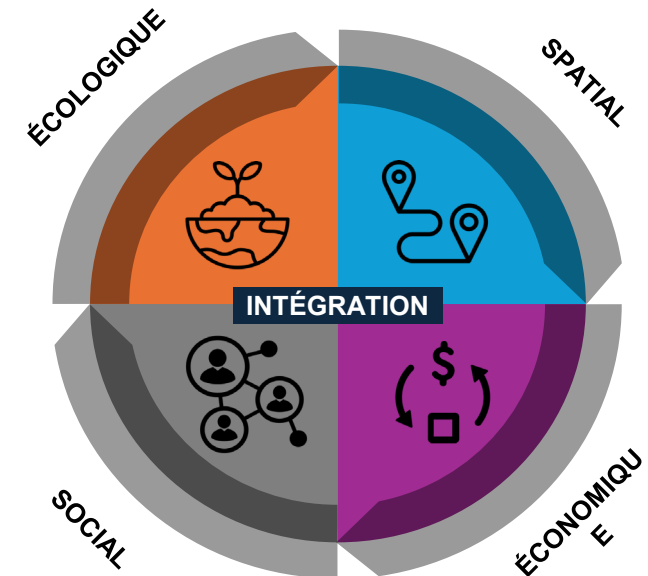
Intégration de mesures visant les obstacles au commerce non liés aux infrastructures, y compris les réformes des politiques sectorielles et de la réglementation



... complété par des investissements visant à soutenir les chaînes de valeur et le commerce intrarégional qui maximisent efficacement les retombées pour les bénéficiaires locaux et une plus grande résilience des communautés aux chocs climatiques, à l'insécurité alimentaire et aux conflits.

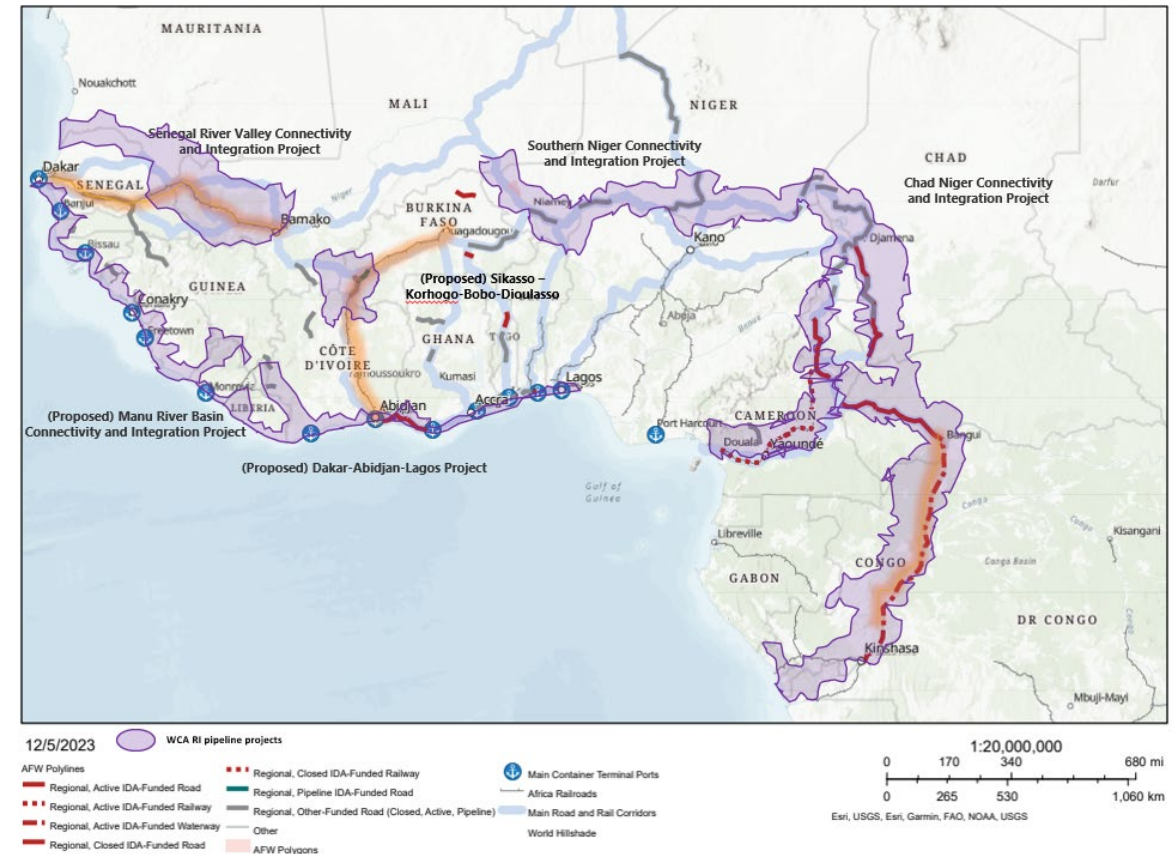
Développement des infrastructures au niveau des districts pour stimuler la productivité, débloquer les zones reculées et réduire l'insécurité alimentaire

Soutien au secteur privé pour les services de transport et la logistique



La raison d'être d'un changement de paradigme : développer un réseau moderne résilient pour donner accès aux marchés intra-africains et mondiaux

- **Se concentrer sur l'ensemble des contraintes de la chaîne d'approvisionnement le long d'un corridor ou d'un bassin** : connecter les exploitations agricoles aux marchés, connectant ainsi les communautés locales, maximisant les impacts locaux et donnant accès aux services publics et aux nouvelles opportunités d'emploi
- **Internaliser les impacts climatiques** :
 - l'adaptation (infrastructures robustes et réseaux résilients, notamment au Sahel)
 - atténuation (ferroviaire, modernisation des services pour un transport bas carbone)
- **Assurer la flexibilité, l'approche modulaire et la mise à l'échelle grâce à l'utilisation de partenariats.**
 - s'appuyer sur des cadres régionaux plus complets et convenus (UEMOA, CEDEAO, cadre des corridors de l'UA)
 - Cadre de concertation similaire aux corridors européens ?
 - Réduire la complexité des projets multi-pays
 - Interventions incrémentielles et séquentielles nécessitant des horizons de mise en œuvre plus longs
 - Mise en œuvre souple au niveau national, qui tient compte de la situation en matière de sécurité
 - Bonne coordination avec les partenaires (corridors routiers) et les capitaux commerciaux/privés (chemins de fer, ports, renouvellement de la flotte)



Quelles évolutions en matière de politique

- **Gestion des routes**- améliorer le financement, être plus pragmatique dans les institutions, compléter les financements des fonds routiers, réformer l'ensemble du cycle de l'entretien
- **Sécurité routière** plus de volonté politique, plus de transparence des données
- **Professionalisation des acteurs, capital humain** → Formation, inclusion systématique dans les programmes, espace pour la recherche, masters, centres d'excellence
- **Gestion des flottes** → mécanismes financiers, garanties, politiques d'importation
- **Mise en oeuvre de mesures de facilitation: approche pragmatique et consultative**
- **Modeles de corridor plus souple que les modèles pronés dans les années 90-2000 et incluant les opérateurs économiques,**
- **Utilisation des modèles européens de corridors?**
- **Mieux comprendre les besoins des opérateurs privés notamment locaux pour pousser les réformes.**

Résilience



Développement de systèmes de transport résilients au climat, efficaces et sûrs à l'appui du programme de décarbonisation

Commerce



Développement institutionnel, harmonisation des réglementations et des politiques pour accroître le commerce, permettre une circulation efficace des biens et des services, et améliorer la facilitation des échanges pour la ZLECAf

Participation
privée et
maximisation des
financements



Développer des infrastructures et des services de transport qui attirent les investissements et génèrent une activité et des bénéfices économiques

Secteur



Investissements sectoriels verticaux qui comprennent les ports, le rail, la gestion de la motorisation, l'entretien des routes et les politiques et services de transport connexes