

La Banque mondiale mise sur les corridors

Pour répondre aux besoins en matière de transport et faciliter le commerce régional, la Banque mondiale donne la priorité aux corridors qui permettent de désenclaver les zones rurales et frontalières. **Par Christine Holzbauer**

En Afrique, les besoins en infrastructures de transports sont immenses. D'où l'idée d'utiliser des corridors comme moyen de développer des régions situées alentour. « Les voies de transport régionales ne sont plus considérées comme devant servir uniquement à acheminer des marchandises et des services, mais aussi comme moyen de stimuler le développement

social et économique des zones avoisinantes », explique Supee Teravaninthorn, directrice sectorielle pour les transports en Afrique, à la BM. Originaire de Thaïlande, cette économiste spécialisée dans les politiques de transport a effectué toutes ses études au Japon. Très tôt, elle s'est intéressée à l'Afrique parce qu'à l'instar de l'Asie, voici 40 ans, « il y a tout à faire! ».

Auteur de *Le prix et le coût du transport en Afrique: étude des principaux corridors*, publié avec Gael Raballand en 2009, elle est considérée comme l'un des meilleurs spécialistes de la question. Elle démontre que les coûts de transport, notamment dans les pays africains enclavés, représentent entre 15 % et 20 % des coûts d'importation. « Ils sont à peu près deux à trois fois plus

élevés que dans la plupart des pays développés et cela n'a pas changé », affirme-t-elle. En théorie, plus l'offre de transport est rare, plus les performances du commerce intrarégional sont faibles et plus la croissance en pâtit. « Mais des prix élevés ne sont pas la

seule cause, insiste Supee Teravaninthorn, il faut aussi prendre en compte les types de services régionaux dans ces pays, les disparités en matière de réglementation et d'autres anomalies pouvant nuire à l'efficacité de l'infrastructure de transport, même lorsque

des corridors routiers existent ».

La BM a étudié ce phénomène depuis longtemps. Déjà, en 1995, l'étude des économistes Amjadi et Yeats avait conclu que les coûts de transport en Afrique constituait un obstacle plus élevé au commerce que les tarifs douaniers d'importation ou que les restrictions commerciales. D'autres analyses ont conclu que les prix des transports africains étaient élevés par rapport à la valeur des marchandises transportées, et que la prévisibilité et la fiabilité du transport étaient faibles par rapport aux normes internationales. « D'où l'idée de convaincre les autorités de contrôle dans toute la région de développer une politique globale des transports qui facilitera la croissance à long terme », poursuit Supee Teravaninthorn. À ce stade du développement des transports en Afrique, la question fondamentale qu'il faut se poser est donc : « Comment favoriser un développement transversal permettant de trouver le bon mix et le bon ratio de prix entre la route et le rail tout en favorisant l'intégration régionale? »

L'intérêt de l'Asie

Or, malgré l'existence de nombreuses routes secondaires, juge la spécialiste, « le problème en Afrique subsaharienne, est que ce réseau est très mal entretenu et que les routes sont, du coup, très dégradées ». Du côté des chemins de fer, même constat : des lignes existent, même si certaines – comme en Guinée où il y en a trois, tenues par des intérêts miniers privés – ne parviennent pas à... converger! « Les blocages sur le développement du rail ne sont pas une fatalité et devraient pouvoir être levés comme cela a pu être entrepris en Tanzanie ou dans la région des Grands lacs avec l'aide de la Banque mondiale ». Pour l'économiste, l'écartement des voies à 1 m au lieu de 1,40 m (la norme internationale) n'est pas un frein au développement du rail en Afrique, l'expérience du Japon démontre le contraire. Les voies ferrées japonaises ont un écartement à 1 m exclusivement. L'une des clés consisterait à augmenter l'aide à la négociation des contrats de concession ferroviaire et la capacité des autorités qui les négocient. « Mais encore faut-il que les gouvernements africains nous le demandent! ».

Aujourd'hui, l'Afrique est le nouveau centre d'intérêt. « Beaucoup de pays

Combien coûte un corridor? (en dollars)

● Ghana-Togo-Bénin et Côte d'Ivoire	400 millions
● Dakar-Bamako	300 millions
● Nigeria-Côte d'Ivoire	200 millions
● Bénin-Côte d'Ivoire	100 millions

On estime actuellement la population de l'Afrique de l'Ouest à environ 260 millions d'habitants, le Nigeria en abritant plus de la moitié. La population de cette sous-région augmente rapidement et devrait atteindre 320 millions d'habitants d'ici à 2015. Le coût total du Programme régional de facilitation du commerce et du transport du corridor Abidjan-Lagos est estimé à près de 405,5 millions \$ et couvre quatre pays : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin. La première phase du programme (APL 1), dont le coût avait été estimé à 257,5 millions \$, est en cours d'exécution au Ghana, au Togo et au Bénin depuis mars 2010. Le coût de la deuxième phase du programme (APL 2), qui inclut la Côte d'Ivoire, est estimé à près de 148 millions \$.

L'Association internationale de développement (IDA) est une institution de la Banque mondiale fondée en 1960 et chargée d'aider les pays les plus pauvres du monde en leur accordant des dons et des crédits ne portant pas intérêt pour la mise en œuvre de programmes de nature à stimuler la croissance économique, à atténuer les inégalités et à améliorer les conditions de vie des populations. L'IDA est un des principaux bailleurs d'aide aux 81 pays les plus déshérités de la planète, dont 39 se trouvent en Afrique. Les ressources de l'IDA apportent un changement positif dans la vie de 2,5 milliards de personnes

vivant avec moins de 2 \$ par jour. Depuis 1960, l'IDA a soutenu des travaux de développement dans 108 pays. Le volume annuel de ses engagements est en constante augmentation et a représenté en moyenne 15 milliards \$ au cours des trois dernières années, 50 % de ce montant environ étant destiné à l'Afrique. Un milliard de personnes dans le monde – soit 40 % de la population rurale des pays bénéficiaires de l'aide de l'IDA – sont privées d'un accès direct à des infrastructures routières praticables en toute saison.

La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) alloue des fonds dans le secteur du transport, dans le but principal de stimuler la croissance économique et l'intégration régionale par les échanges commerciaux nationaux et internationaux. Les coûts élevés du transport exacerbent l'impact créé par la distance et réduisent les opportunités commerciales. Cependant, avec des services de fret fiables, les marchandises s'échangent à moindre coût et permettent aux pays en développement de construire des chaînes d'approvisionnement plus complexes qui favorisent le commerce. La volonté de la BIRD de réduire le coût du transport dans les échanges commerciaux a pour effet d'accroître le revenu disponible des producteurs.



s'intéressent à son développement par le biais, notamment, de la planification des villes et des réseaux de transport. L'Asie a beaucoup à offrir mais aussi beaucoup à apprendre dans ces secteurs», affirme Supee Teravaninthorn. La BM semble déterminée: au cours des trois dernières années, elle a investi 4 milliards \$ dans le développement des transports; et 1 milliard additionnel est injecté, chaque année, en plus des 8 milliards déjà mobilisés dans 32 pays subsahariens (hors Afrique du sud, Swaziland, Namibie, Gabon et Gambie). «Heureusement que l'on n'est pas parti

de zéro, car sinon, il aurait fallu démultiplier ces sommes déjà colossales», ironise-t-elle. Depuis 2002, les projets financés par la BM ont permis la réalisation ou la réhabilitation de quelque 190 000 km de routes. Mais si ces dernières continuent de représenter 60 % des investissements, le transport urbain, la sécurité aérienne et les connexions port-rail-route sous forme de «corridors de développements» ont pris davantage d'importance.

Pour Supee Teravaninthorn, cette politique consiste à privilégier les axes régionaux pour en faire «des points d'entrée

privilegiés, y compris sur le plan financier, afin d'inciter les gouvernements africains à mieux coordonner leurs politiques de transport à un niveau régional et assurer, ainsi, le démantèlement des obstacles douaniers». Rappelant que ces corridors permettant de connecter port-rail-route en Afrique de l'Ouest «représentent environ 6 % du PIB de la région», Anca C. Dumitrescu, spécialiste des transports et gestionnaire de projet à la BM pour le corridor côtier Abidjan-Lagos, insiste sur les progrès ainsi réalisés. En créant des infrastructures industrielles et sociales aux côtés des infrastructures de

Trois questions à...

Jean Noël Guilloso

Responsable du Programme des politiques de transport au Forum international sur les politiques de transport en Afrique (SSATP)

Quels sont les principaux défis que doit affronter une politique de transport sûre et efficace en Afrique ?

Lors de la réunion du Forum international sur les politiques de transport en Afrique, qui s'est tenue à Dakar du 9 au 13 décembre dernier, l'intégration des politiques de transport des pays africains – chez eux et entre eux – a été au cœur des débats. En Afrique, les transports sont souvent déconnectés des efforts durables de développement. Alors que l'on ne peut pas exclure la mobilité urbaine, la sécurité routière, la qualité de l'air, l'efficacité énergétique ou le changement climatique. Or, il y a souvent confusion entre la construction stricto sensu de nouvelles infrastructures et le fait que les usagers en tirent pleinement profit. Par exemple, lorsqu'on construit une route, il y a un risque que les bénéfices n'atteignent pas les populations concernées à cause de possibles détournements. Il faut donc s'assurer qu'il y a bien adéquation entre l'amélioration des infrastructures et les besoins des populations. D'où l'importance d'avoir une bonne gouvernance et plus de durabilité dans les projets: voilà les principaux défis!

Quel est le bon mix entre transports privés et transports publics ?

La motorisation et l'augmentation rapide du parc automobile sont des défis énormes auquel les gouvernements du monde entier doivent faire face. Avec seulement 2 % du parc mondial de véhicules, c'est pourtant en Afrique que l'on déplore le plus grand nombre de victimes d'accidents mortels de la route (quelque 200 000 personnes périssent chaque année, soit 16 % des décès dans le monde). Sans parler des dizaines de milliers de personnes qui en ressortent handicapées à vie! Il est donc impératif d'investir dans les transports publics, aussi pour des questions de sécurité. Au Nigeria, le projet de transport urbain à Lagos (2002) a permis la création d'un système de bus rapides. Cet exemple d'approche intégrée et globale à l'amélioration des transports publics est le premier du genre en Afrique subsaharienne. À Lagos, quelque 200 000 voyageurs se rendant à leur travail utilisent quotidiennement ce système. Sûr, propre et fiable, ce mode de transport a également permis de réduire les tarifs de 30 %, en dépit d'un doublement des coûts de carburant. Les usagers ont également vu leur temps de trajet diminuer de 40 % et les délais d'attente de 35 %.

Quelle stratégie privilégier pour favoriser l'intégration régionale en Afrique ?

Il y a deux façons de procéder: soit on développe un réseau de transport intégré, soit des corridors. Dans le premier cas, les principaux axes routiers, les routes secondaires et les routes rurales sont interconnectées de façon à ce que les productions locales puissent atteindre les centres de consommation. Malheureusement, la coordination dans la gestion de tous ces réseaux laisse souvent à désirer. Du coup, les marchandises ne peuvent pas arriver à destination et ne sont pas vendues.

Si l'on opte pour les corridors, on organise le transit des marchandises à partir d'un port vers un pays enclavé, comme c'est le cas, par exemple, avec le corridor Dakar-Bamako. Le corridor devient alors un axe de développement économique. Il sert à toute la région qu'il traverse, y compris les zones rurales. Faciliter le développement de corridors pour les transports, c'est fournir un accès aux zones rurales qui peuvent, ainsi, bénéficier du développement des infrastructures en son long. Malheureusement, on n'a pas encore trouvé de formule magique pour fournir un accès systématique à toutes les zones rurales. Au Bangladesh, lorsque les routes sont améliorées, un marché rural est construit en même temps de façon à permettre aux producteurs locaux de vendre à des grossistes qui évacuent, ensuite, les marchandises, vers des zones de plus grande consommation. Dans un pays comme le Sénégal, des routes intérieures pourraient être utilisées comme corridors de développement. En effet, l'intégration régionale ne passe pas seulement par les corridors de transit international. Il faut aussi penser à interconnecter des zones rurales et urbaines à l'intérieur de chaque pays avant de le faire avec celles des pays voisins.

• Le SSATP est un partenariat international et multibailleurs dont la mission est de promouvoir des politiques de transport efficaces et durables au service des populations africains. Ce partenariat, administré par la Banque mondiale, réunit 39 pays africains, les Communautés économiques régionales, des institutions continentales, telles que la CUA et la CEA, des organisations des secteurs public et privé ainsi que des agences internationales de développement.

Le corridor Abidjan-Lagos est d'autant plus stratégique qu'il relie certaines des villes les plus économiquement dynamiques d'Afrique, qui abritent plus de 35 millions de personnes.

transport, les corridors permettent le développement des zones rurales et frontalières. «Les frontières politiques cessent d'être des frontières économiques et la planification régionale passe au premier plan. L'accent est mis sur la planification physique du corridor et de la zone qui l'entoure, de manière à concentrer la mise en place des infrastructures et à en maximiser les avantages. De solides partenariats public-privé sont, aussi, noués afin de favoriser la viabilité des projets», estime Anca C. Dumitrescu.

Des liens stratégiques

Considéré comme prioritaire en raison de son économie et de la vaste population qu'il touche, le corridor Abidjan-Lagos a reçu une subvention de 90 millions \$ de l'Association internationale de développement (IDA). Ce Projet de simplification

du commerce et du transport du corridor Abidjan-Lagos en Côte d'Ivoire, constitue la deuxième phase d'un projet régional incluant le Ghana, le Togo et le Bénin; il vise à financer des activités de simplification du commerce et du transport le long d'un axe côtier de 130 km en Côte d'Ivoire, ainsi que des réformes des douanes et du port d'Abidjan. Pour Madani Tall, directeur des opérations de la BM pour la Côte d'Ivoire, le Bénin, la Mauritanie, le Niger et le Togo, «le corridor Abidjan-Lagos est d'autant plus stratégique qu'il relie certaines des villes les plus importantes et les plus économiquement dynamiques d'Afrique, qui abritent plus de 35 millions de personnes. À long terme, ce projet facilitera l'expansion des échanges commerciaux, pour les économies locales».

Long au total de 1 000 km, ce corridor constitue la principale voie d'accès aux pays côtiers et enclavés d'Afrique de l'Ouest. Tous les pays dépourvus de littoral utilisent, aujourd'hui, au moins un port dans ce corridor. À l'origine, pour qu'un tel projet soit financé par la BM en Afrique, il fallait au moins trois pays. Le premier corridor ainsi créé entre le Ghana, le Burkina et le Mali, a été suivi par le corridor Abidjan-Lagos en Côte d'Ivoire qui devait être relié

à celui Ghana-Togo-Côte d'Ivoire, «mais le Nigeria a décidé au dernier moment de ne pas venir car sa réforme des douanes n'était pas prête. Nous avons estimé que ce n'était pas la peine de les forcer», rappelle Supee Teravaninthorn. Le corridor Ghana-Togo-Bénin a donc constitué la première phase, puis s'est ajoutée la Côte d'Ivoire «mais sans le Nigeria, comme cela avait pourtant été initialement prévu». Concernant le corridor Dakar-Bamako, elle en explique les ratés par le fait que l'accord de concession avec la société canadienne Transrail était vicié au départ: «Le transport de marchandises a toujours primé, pas celui des passagers», affirme-t-elle. À cause de ce malentendu figurant dans la concession, la voie de chemin de fer reliant Dakar à Bamako est aujourd'hui à l'arrêt. Mais la spécialiste de la BM reste optimiste: «En Tanzanie, grâce à un prêt bonifié de 300 millions \$ permettant de renforcer un pont, le pays est finalement parvenu à rétablir le transport de marchandises de 1 à 200 millions de tonnes, tout en assurant celui des passagers». ■