

## Allocution de Monsieur Mamadou Hachim Koumare A l'occasion de l'ouverture de la réunion du SSATP

.....

Son Excellence Monsieur Nancouma Keita assurant l'intérim de Monsieur le Premier Ministre,  
Excellence Monsieur Abdoulaye Koita Ministre des équipements et des transports du Mali  
Excellence Messieurs les ministres des transports et de l'équipement des pays représentés,  
Excellence, Mesdames et Messieurs les membres du Gouvernement du Mali,  
Monsieur le représentant de l'Union Africaine,  
Mesdames et Messieurs les Ambassadeurs et Représentants des Organisations Internationales,  
Chers collègues et amis membres du Conseil d'administration du Programme,  
Monsieur les représentants des partenaires multilatéraux et bilatéraux,  
Mesdames et Messieurs, Chers invités et participants.

J'ai, une nouvelle fois, le grand privilège et l'honneur de vous souhaiter pour la troisième fois, la bienvenue à l'occasion des réunions annuelle groupées du SSATP, Programme que 32 pays se sont appropriés, et qui reçoit depuis plus d'une décennie l'appui des partenaires bilatéraux et multilatéraux de développement représentés dans cette salle.

Le Programme, dont les activités intéressent de nombreuses organisations non gouvernementales, bénéficie aussi de l'appui du secteur privé, ainsi que celui de la Banque africaine de développement, de la Banque islamique de développement, de l'Union africaine et du NEPAD.

Comme vous le constatez, le SSATP est un Programme de partenariat qui favorise une participation populaire avec un engagement constant auprès de tous les acteurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), dont je suis le représentant au sein du Conseil d'administration.

C'est l'occasion de renouveler ma reconnaissance à tous nos partenaires pour leur soutien constant et pour les efforts qu'ils déploient pour prendre en compte les objectifs du SSATP dans leurs opérations et programme d'assistance.

Excellences, Mesdames et Messieurs,

Votre présence parmi nous est non seulement un signal fort auprès de nos partenaires, mais aussi une manifestation de l'intérêt que vous portez à l'intégration régionale et au développement des infrastructures et services de transports, facteurs essentiels et nécessaires au développement économique et social de l'Afrique. Les infrastructures de transports dynamisent le commerce et unifient les sociétés et les économies. Ils constituent l'épine dorsale de l'intégration régionale et contribuent à la

consolidation de la paix et à la promotion de la culture et du genre. C'est pourquoi j'apprécie à sa juste valeur l'organisation des travaux pratiques programmés au Palais de la culture du Mali.

Ces travaux permettront sans doute de mettre en lumière les difficultés du secteur des transports, ainsi que les perspectives et les propositions concrètes pour améliorer la situation.

Car, en réalité, un système inefficace d'infrastructure et de services de transport est un obstacle à l'accélération de la croissance économique et à la réduction de la pauvreté. Non seulement un tel système ne favorise pas le commerce interrégional et international, mais aussi, il ne permet pas de lier les points de production aux zones de consommation. Dans ces conditions, il est en effet difficile, voire impossible d'écouler les milliers de tonnes de produits agricoles. Et par conséquent, les agriculteurs se limiteront à produire les quantités nécessaires à leur consommation avec le risque de verser les surplus de production dans les rivières et marigots.

C'est pour dire que je plaide en faveur **d'un système de transport efficace, sûr, fiable et à moindre coût**. Ce système comporte des avantages multiples. Il permet en effet :

- d'améliorer le climat des investissements
- de réduire les coûts des affaires
- d'accéder aux marchés compétitifs
- de développer l'agriculture
- d'instaurer et de développer les industries
- de créer l'emploi et réduire le chômage
- de développer le capital humain...

Dans cette perspective, il convient de rappeler qu'une étude menée par la CEA, a révélé que des pays africains, parmi lesquels Maurice, la Namibie et l'Afrique du Sud, ont eu une sensible augmentation de leur commerce, en raison du gain de compétition né du développement des infrastructures de transports. D'autres études indiquent qu'un système efficace de transport peut entraîner 1 à 5 % d'augmentation du PIB.

En ce qui concerne les pays enclavés qui n'ont pas eu le droit de choisir leur voisin et dont 15 sont en Afrique, un mauvais système d'infrastructures et de services de transports et de communications ne peut qu'entraîner une aggravation de la pauvreté de leurs peuples et leur isolement du monde, ce qui est difficile à vivre dans le contexte de mutation profonde et de globalisation actuelle.

Il n'est point pour moi l'intention de faire passer en revue la situation des transports en Afrique, mais de faire, avec votre permission, un petit rappel de *quelques paradoxes du système des transports en Afrique au sud du Sahara*.

La situation dans les pays d'Afrique subsaharienne mérite qu'on s'y attarde. En effet, dans la plupart de cas, les infrastructures de base et les services se sont dégradés faute de moyens financiers et à cause de nombreux conflits sociaux. De plus, les réseaux de transports sont disjoints et comportent des tronçons manquants, surtout pour réaliser les routes transafricaines et d'intégration régionale.

Par ailleurs, les coûts de transport et les délais d'acheminement d'un conteneur sont très élevés. En Europe entre Patras et Rothenburg, en utilisant le transport multi modal, on paye pour un conteneur de 40 pieds, 0,98 Euro/km et entre Barcelone-Varsovie, 1,02 Euro/km. En Afrique, dans le couloir Côte d'Ivoire/Mali, le même transport coûte 2 Euros/km et dans le couloir Côte d'Ivoire-Burkina Faso, on paye 2,2 Euros/km. Il faut 30 jours pour acheminer un conteneur de la Chine en Afrique centrale et 90 jours pour le transport du même conteneur entre deux pays de l'Afrique centrale. En Europe il faut en moyenne 7 jours pour faire 1 700 kilomètres. Par contre, en Afrique, il faut souvent 14 jours. C'est ainsi que l'on explique en partie la non compétitivité des produits africains et la disponibilité sur nos marchés des produits asiatiques à moindre prix, comparés aux mêmes produits africains.

A titre d'exemple, un sac tissé conçu par les Kenyans coûte plus cher à Nairobi, que le même sac produit en Chine et selon la technique kenyane. Certains pays de l'Afrique centrale importent les œufs de poules de l'Amérique Latine et cela les revient moins cher que de les importer d'un pays de la sous région de l'Afrique de l'Ouest ou du Centre.

#### ► Un taux d'accident très élevé

Un autre sujet préoccupant est le taux d'accident très élevé en Afrique subsaharienne. Il est de 28,3 % pour 100 000 habitants, contre 11 % en moyenne dans la zone de l'Union européenne. En Grande Bretagne, il est de 5,9 %. L'impact socio-économique de ces accidents est estimé en Afrique, à 1 % du PNB, soit près de 3,7 milliards de dollars USD par an pour l'Afrique.

#### ► Des équipements vétustes et non adaptés

Les parcs automobiles et les flottes aériennes sont très vétustes. Plus de la moitié du parc automobile et près de 70 % de la flotte aérienne sont des équipements de seconde génération ayant atteint leurs limites d'âge. Cette situation expose nos moyens de transport à une insécurité et à des dangers permanents. Dans certains pays, on transporte dans le même camion les animaux et les personnes. Le transport urbain s'effectue avec des équipements qui ne tiennent pas compte des infrastructures appropriées.

#### ► Le calvaire des populations rurales

Les villes sont dotées d'infrastructures modernes, pendant ce temps, les zones rurales sombrent dans une précarité et un sous-développement insoutenables. Là-bas, il n'y a pas d'infrastructures ou de moyens de transports appropriés pour atteindre les hôpitaux. Ce qui explique en partie les taux élevés de mortalité infantine, puisque généralement, les femmes enceintes sont transportées sur des charrettes et des véhicules à deux roues franchissant leurs chemins à travers les buissons pour atteindre le premier centre de santé. De même, les filles passent plus de temps à marcher pour aller chercher de l'eau et amener la nourriture aux champs que d'aller à l'école. D'où des taux d'alphabétisation assez bas.

Si ces tendances continuent, l'Afrique n'atteindra pas en 2010 les objectifs du millénaire pour le développement.

► **Insuffisance de financements**

Un dernier point du paradoxe que je voudrais aborder est le manque et l'insuffisance de financements pour les infrastructures nécessaires à l'intégration régionale, et donc à la possibilité de l'Afrique de participer efficacement au commerce mondial. Les besoins annuels additionnels en investissement relatifs aux projets prioritaires nationaux, sous-régionaux, urbains et ruraux sont de 20 milliards de dollars américains. Montant qui dépasse largement les possibilités africaines.

*Comment, dans ces conditions, relever les défis indiqués plus haut et épouser la « vision dont s'est dotée en 2002, les ministres africains chargés des transports ? »*

Je proposerai une réponse à deux volets. Je me permettrai d'abord de faire quelques réflexions et suggestions, avant d'exposer la contribution du SSATP à la mise sur pied d'un système de transport efficace, sûr, fiable et à moindre coût.

► **L'urgence des politiques appropriées**

Selon notre analyse, l'une des solutions primordiales consiste pour les États à concevoir, adopter et mettre en œuvre des politiques appropriées ; car une politique est un facteur d'attraction des capitaux financiers et de développement de trafic. Une mauvaise politique entraîne des choix d'investissement onéreux et freine les investissements étrangers. Une politique non adaptée à l'environnement n'entraîne pas une amélioration des infrastructures. Les pays africains qui ont basé sur des conseils, toutes leurs politiques de développement des infrastructures de transport sur uniquement le secteur privé, ont constaté une stagnation. C'est pourquoi le rapport de la Commission pour l'Afrique mis en place par le Premier Ministre britannique a estimé que cette politique était une « grave erreur ». Si elle a marché pour d'autres régions, l'Afrique en a souffert.

Cela s'explique par le fait que le secteur privé n'est pas très solide en Afrique et que les conditions ne sont pas encore réunies pour permettre au secteur privé d'intervenir efficacement. En outre, les investissements par le secteur privé exigent la notion de rentabilité et se basent sur des critères qui ne sont valables que dans un environnement assez précis. En effet, comment prouver le taux de rentabilité d'une route d'intégration sous-régionale qui concerne plus de deux pays, sur la base de mouvement de véhicules, de volume de trafic, de statistiques fiables etc. pour des pays où ces éléments ne sont pas disponibles ? Comment y parvenir lorsque l'on sait qu'ici et là, les routes ne sont pas construites et que l'on transporte les marchandises sur la tête, à dos d'âne, etc. ? En outre, chaque bailleur de fonds a ses propres domaines d'intervention et exigences ; et certains pays africains concernés ne sont pas éligibles auprès de certaines institutions financières.

A mon avis, il faut attaquer ce problème de financement en se basant sur les critères de contribution à la réduction de la pauvreté ; à l'intégration régionale ; à l'aménagement du territoire africain ; et

envisager l'adoption d'un code de conduite qui liera les groupes de pays et les partenaires au développement. Je souhaite que cette suggestion trouve des échos lors de vos débats.

En ce qui concerne la réduction des coûts de transport, cette question est conditionnée à l'engagement des décideurs politiques à mettre en place et appliquer des politiques de facilitation, de réduction des coûts des accidents, de maintenance et réhabilitation des infrastructures, de gestion des routes, de réforme institutionnelle, d'intégration régionale, et de la bonne stratégie de réduction de pauvreté. Ces questions sont au centre des préoccupations de cette rencontre de Bamako et je m'en tiendrais à vos décisions qui sortiront de votre rencontre historique de Bamako.

Je me permettrais juste de mentionner que les États doivent développer une bonne politique de développement de transport et d'infrastructure de routes rurales, car ces types d'infrastructure donnent un coup de fouet au développement agricole, à la transformation industrielle et au développement de la main d'œuvre. Les politiques sont les prérogatives des États et elles demandent que les gouvernements jouent un rôle régalien, à savoir :

- élaborer des politiques qui s'inscrivent dans la synergie globale de la réduction de la pauvreté ;
- fournir des directives et formuler des réglementations efficaces et des cadres juridiques transparents qui favorisent la promotion des investissements ; et
- insérer les intérêts régionaux et sous-régionaux dans toutes les actions.

► **Le rôle moteur du SSATP qui n'est pas une institution mais un cadre de politique**

Les questions soulevées ci-dessus sont les raisons d'être du SSATP. Depuis son existence, le programme a servi de réserve de pensées pour les politiques appropriées et a publié plusieurs notes techniques, des guides, des études et des concepts pour développer les infrastructures. Je voudrais à cet égard mentionner quelques points sur lesquels l'action et l'engagement du Programme ont été décisifs :

- L'influence du SSATP dans la politique sous-régionale, régionale et d'opération des bailleurs de fonds et des communautés économiques régionales ;
- La définition sous les auspices de l'Union africaine des indicateurs de transports pour mesurer les objectifs visés par la Déclaration du Millénaire; le guide pour la prise en compte des transports dans les DSRP (11 pays ont fait cette expérience) ;
- La conceptualisation des fonds routiers de deuxième génération et son acceptation par les bailleurs des fonds ; les manuels sur la commercialisation des services de transports ; et
- L'inscription des questions de transports dans l'agenda et les priorités des partenaires.

Le SSATP, qui compte 32 pays membres, est de plus en plus reconnu par les partenaires comme le Programme le plus cohérent en matière de politiques des transports en Afrique au sud du Sahara.

Le SSATP entend renforcer cette image et faire mieux après la réunion de Bamako, car cette rencontre est placée sous le signe de l'opérationnalisation, après des années de formulation de stratégie et d'approche participative.

Dans cet esprit, je peux vous assurer que le Conseil d'administration du Programme ne ménagera aucun effort pour mettre en œuvre les conclusions des différentes réflexions des assises de Bamako en vue d'améliorer le système des transports en Afrique au sud du Sahara.

C'est pour cela que je voudrais, Messieurs les Ministres, vous dire combien nous, à savoir Bruce de l'UE, Maryvonne et Sanjivi de la Banque mondiale, Mamadou Kaba Diakité du secteur privé et moi-même, sommes reconnaissants de votre participation, qui nous permettra de préserver, renforcer et mettre les transports dans leurs contextes de priorités auprès des pays et des partenaires. Grâce à votre participation, vos liens de solidarité et votre détermination, les transports contribueront à réduire la pauvreté. Par vos contributions et directives éclairées, nous étofferons les activités du SSATP, afin qu'elles répondent mieux aux aspirations des bénéficiaires et au développement des infrastructures africaines, si importantes pour le succès de l'Union africaine.

Afin de nous assister, vous aurez en plus des quelques réflexions que je viens de faire les conclusions des groupes de travail sur le rôle du SSATP dans la réduction de la pauvreté, la gestion et le financement des routes, la sécurité routière, et l'intégration régionale.

Mesdames et Messieurs, chers participants,

Je ne saurais terminer cette allocution sans remercier, au nom de mes collègues, et de vous tous, Son Excellence Amadou Toumani Touré, Président de la République du Mali, ainsi que le peuple et le gouvernement maliens pour les efforts déployés en vue d'assurer le succès de nos assises. C'est la preuve de leur adhésion et de leur attachement au renforcement de l'intégration régionale. Car, faut-il le rappeler, le Mali fait partie des rares pays du continent à avoir inséré dans son hymne national et sa constitution la possibilité de l'abandon de la souveraineté nationale pour le bénéfice de l'intégration régionale.

Je voudrais aussi remercier tout particulièrement, Son Excellence Nancouma Keita assurant l'intérim de Monsieur le Premier Ministre, qui malgré son calendrier très chargé, a accepté de participer à l'ouverture de nos assises ; ce qui rehausse le niveau de nos travaux. Cette présence est la marque du dévouement de Monsieur le Premier Ministre à une cause qu'il a toujours défendu, puisqu'il a consacré une grande partie de sa vie professionnelle à mobiliser les ressources et à mettre en place des systèmes d'infrastructures globales et d'intégration régionale.

Je voudrais enfin, remercier très sincèrement le ministre des équipements et des transports, S. E. Monsieur Abdoulaye Koita pour avoir invité le Programme à se réunir au Mali. Nous avons été très marqués par son engagement personnel et celui de l'équipe dynamique mise en place sous la direction du Secrétaire général, pour coordonner les activités d'organisation. Que l'ensemble des membres du comité qui viennent des différents départements ministériels en soient remerciés ! L'hospitalité légendaire du Mali que nous venons de connaître nous comble, ainsi que la sympathie et l'accueil chaleureux du personnel du Palais de la Culture où se tiennent les travaux techniques.

Je voudrais aussi remercier les pays membres du Programme. Pour les pays qui cherchent les meilleures solutions techniques, le « savoir faire », les capacités et la connaissance pour améliorer leurs

systèmes des transports, je leur dis visiter le SSATP, nous sommes prêts à considérer l'adhésion de nouveaux membres.

Cette Auguste Assemblée me rappelle l'image d'un chef d'État africain, un leader respecté qui pendant les moments les plus difficile de sa vie a dit « si la libération de mon peuple et la liberté sont les prix à payer pour le développement de mon pays, alors je suis prêt a mourir pour cette cause ». Nous dirons si vous pensez, Excellences que ce que nous faisons dans le cadre du SSATP est ce que vous attendez alors nous sommes prêts à vous assister afin que nos peuples ne meurent pas de faim et sortent de l'extrême pauvreté.

Je souhaite pleins succès aux travaux et vous remercie pour votre aimable attention.