

## Chapitre VII

### EXAMEN DE L'ÉVOLUTION AU NIVEAU RÉGIONAL: AFRIQUE SUBSAHARIENNE

*Ce chapitre analyse le trafic maritime international et intrarégional en Afrique depuis la fin des années 90, l'accent étant mis sur les pays situés au sud du Sahara. Il porte aussi sur l'évolution des transports et des services connexes, dans l'optique en particulier des pays sans littoral*

#### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

L'Afrique, qui couvre 30,3 millions de km<sup>2</sup> et dont la population était estimée à 820 millions d'habitants en 2001, comprend 53 pays que l'on peut regrouper en trois grandes régions ou entités géographiques: l'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie, soit les cinq pays qui correspondent au chiffre 8.1 de l'annexe I), l'Afrique du Sud qui occupe à elle seule une bonne partie de l'autre extrémité du continent (chiffre 5 de l'annexe I), entre les deux, et l'Afrique subsaharienne qui comprend les 47 autres pays (chiffres 8.2 et 8.3 de l'annexe I).

Les pays d'Afrique subsaharienne constituent un groupe hétérogène et ont des besoins très différents selon leur situation géographique. Il y a 24 pays côtiers, 16 pays sans littoral et 7 pays insulaires situés dans l'Atlantique et l'océan Indien. Du point de vue économique, toutefois, beaucoup présentent des traits communs. Trente-quatre pays d'Afrique subsaharienne figurent dans la catégorie des pays les moins avancés (PMA), caractérisés par la faiblesse de leurs indicateurs économiques et sociaux. Ils constituent en fait la majorité des 49 PMA recensés dans le monde.

Le tableau 47 donne la liste des pays d'Afrique subsaharienne en indiquant leur classification géographique et économique ainsi que la croissance moyenne annuelle de leur PIB pendant la période 1990-1999, son évolution annuelle de 1999 à 2001 et les estimations pour 2002 et 2003. Il présente aussi les mêmes données économiques pour les autres pays d'Afrique, pour l'ensemble des pays en développement et pour les pays développés à économie de marché.

TABLEAU 47

## PIB réel des pays en développement d'Afrique subsaharienne

	Type de pays		PIB réel 1990-99	Variation annuelle (en pourcentage)				
	Catégorie géographique	Catégorie économique		1999	2000	2001	2002	2003
<b>Pays d'Afrique subsaharienne</b>								
a) Afrique de l'Ouest								
Bénin	C	PMA	4,6	4,7	5,8	5,0	5,3	6,0
Burkina Faso	PSL	PMA	3,8	6,3	2,2	5,7	5,7	5,4
Cap-Vert	I	PMA	5,4	8,6	6,8	2,9	3,0	3,5
Côte d'Ivoire	C		1,6	-2,3	0,1	3,0	4,5	..
Gambie	C	PMA	2,8	6,4	5,6	5,5	6,0	6,0
Ghana	C		..	4,4	3,7	4,2	4,5	5,0
Guinée	C	PMA	4,2	4,6	2,1	3,6	4,2	4,9
Guinée-Bissau	C	PMA	0,3	8,0	9,5	0,2	3,9	4,4
Libéria	C	PMA	-	-	-	-	-	-
Mali	PSL	PMA	3,5	6,7	3,7	1,5	9,3	5,3
Mauritanie	C	PMA	4,2	4,1	5,0	4,6	5,1	5,5
Niger	PSL	PMA	2,4	-0,6	-1,4	7,6	2,7	3,9
Nigéria	C		..	1,0	4,3	2,8	-2,3	3,7
Sénégal	C	PMA	3,3	5,1	5,6	5,6	5,0	5,1
Sierra Leone	C	PMA	-4,7	-8,1	3,8	5,4	6,6	7,0
Togo	C	PMA	2,4	2,9	-1,9	2,7	3,0	4,0
b) Afrique centrale								
Angola	C	PMA	0,4	3,3	3,0	3,2	17,1	4,8
Burundi	PSL	PMA	-2,9	-1,0	-0,1	2,4	3,4	5,0
Cameroun	C		..	4,4	4,2	5,3	4,4	4,7
Congo	C		..	-0,3	8,2	2,9	3,9	-1,0
Gabon	C		..	-8,9	-1,9	2,4	1,0	-0,5
Guinée équatoriale	I	PMA	1,3	41,4	16,1	45,5	30,4	16,4
République centrafricaine	PSL	PMA	1,8	3,6	1,8	1,0	4,5	4,3
République démocratique du Congo	PSL	PMA	-5,2	-4,3	-6,2	-4,4	3,0	5,5
Rwanda	PSL	PMA	-1,5	7,6	6,0	6,7	6,5	6,2
Sao Tomé-et-Principe	I	PMA	1,7	2,5	3,0	4,0	5,0	5,0
Tchad	PSL	PMA	1,7	2,3	1,0	8,5	11,2	9,2
c) Afrique australe								
Botswana	PSL		..	6,3	8,6	4,9	2,6	3,7
Lesotho	PSL	PMA	4,3	2,4	3,5	4,0	4,0	4,3

	Type de pays		PIB réel 1990-99	Variation annuelle (en pourcentage)				
	Catégorie géographique	Catégorie économique		1999	2000	2001	2002	2003
Malawi	PSL	PMA	4,0	4,0	1,7	-1,5	1,8	4,5
Mozambique	C	PMA	6,2	7,5	1,6	13,9	9,0	5,6
Namibie	C		..	3,6	3,4	2,5	3,1	3,8
Swaziland	PSL		..	3,5	2,2	1,6	1,8	2,3
Zambie	PSL	PMA	0,2	2,2	3,6	4,9	3,7	4,0
Zimbabwe	PSL		..	-0,7	-5,1	-8,5	-10,6	-2,8
d) Corne de l'Afrique et Afrique de l'Est								
Djibouti	C	PMA	..	2,2	0,7	1,9	2,6	3,5
Érythrée	C	PMA	5,0	0,6	-12,1	9,7	8,8	7,1
Éthiopie	PSL	PMA	4,6	6,0	5,4	7,7	5,0	6,0
Kenya	C		..	1,3	-0,1	1,2	1,4	2,8
Ouganda	PSL	PMA	7,2	7,6	5,0	5,6	5,7	6,5
République-Unie de Tanzanie	C	PMA	2,0	3,5	5,1	5,6	5,8	6,0
Somalie	C	PMA	..	-	-	-	-	-
Soudan	C	PMA	8,2	7,7	9,7	5,3	5,2	6,3
e) Pays africains de l'océan Indien								
Comores	I	PMA	-0,6	1,9	-1,1	1,9	3,5	3,0
Madagascar	I	PMA	1,7	4,7	4,8	6,7	-10,0	10,0
Maurice	I		..	5,3	2,6	7,2	5,3	4,9
Seychelles	I		..	-2,8	-5,4	-8,1	-2,4	-0,6
<b>Afrique du Nord</b>								
Algérie	C		..	3,2	2,5	2,8	2,1	2,9
Égypte	C		..	6,0	5,1	3,3	2,0	3,7
Jamahiriya arabe libyenne	C		..	0,7	4,4	0,6	-0,6	2,5
Maroc	C		..	-0,1	1,0	6,5	4,4	4,1
Tunisie	C		..	6,1	4,7	5,0	3,8	6,4
<b>Afrique du Sud</b>	C		..	2,1	3,4	2,2	2,5	3,0
<b>Ensemble des pays d'Afrique</b>			3,1	2,8	3,0	3,5	3,1	4,2
<b>Pays en développement</b>			4,7	4,0	5,7	3,9	4,2	5,2
<b>Pays développés à économie de marché</b>			2,3	3,4	3,8	0,8	1,7	2,5

Source: FMI, World Economic Outlook Database, septembre 2002; CNUCED (2002), *Les pays les moins avancés - Rapport 2002*, publication des Nations Unies, numéro de vente F.02.II.D.13, Genève

Notes: C = pays côtier  
I = pays insulaire  
PMA = pays parmi les moins avancés  
PSL = pays sans littoral

Les résultats économiques des pays africains pris collectivement sont inférieurs à la moyenne enregistrée pour l'ensemble des pays en développement.

Pendant la dernière décennie, le taux de croissance annuel moyen du PIB a été de 3,1 % pour les premiers, contre 4,7 % pour les seconds. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 2003. Les résultats économiques des pays varient cependant beaucoup d'une année à l'autre, pour plusieurs raisons - catastrophes naturelles, instabilité politique interne ou internationale, déplacement de populations pour cause d'instabilité dans des pays voisins, conflits armés avec des pays voisins, fluctuation des cours des principaux produits d'exportation, fluctuation du niveau des investissements étrangers, etc.

Six pays d'Afrique de l'Ouest (le Bénin, le Burkina Faso, le Cap-Vert, le Ghana, la Mauritanie et le Sénégal) ont réussi à progresser de façon régulière. Dans d'autres pays, le taux de croissance a été médiocre ou négatif certaines années. Des troubles politiques internes expliquent les résultats de la Côte d'Ivoire en 2000 et 2001 et comme le pays connaît de nouveau une crise depuis septembre 2002, la croissance sera probablement inférieure aux prévisions. La guerre civile a provoqué une contraction de l'économie de la Sierra Leone au cours des dix dernières années et a exigé l'envoi de missions de maintien de la paix de l'ONU ainsi qu'une intervention armée du Royaume-Uni. Au Libéria, l'instabilité est telle qu'il n'est pas même possible de recueillir des données. Au Nigéria, - qui est la principale économie de l'Afrique subsaharienne - des troubles civils régionaux et des inondations dans le nord du pays sont à l'origine du piètre bilan de 1999 et 2002, mais les perspectives pour 2003 sont bonnes.

En Afrique centrale, les mauvais résultats enregistrés depuis dix ans au Burundi, dans la République démocratique du Congo et au Rwanda sont imputables à la guerre. Un problème de réfugiés au Tchad et un changement traumatisant de régime dans la République centrafricaine (qui a nécessité l'envoi d'une force de maintien de la paix de l'ONU) ont eu de lourdes conséquences sur la croissance de ces pays en 2000 et en 2001, respectivement. L'instabilité politique au Gabon s'est traduite par un taux de croissance négatif en 1999 et en 2000. Le dynamisme exceptionnel de la Guinée équatoriale est dû à la découverte de pétrole au large des côtes, la production ayant atteint 0,2 million de barils par jour en 2001. Avec la découverte de pétrole et la construction d'un oléoduc, les prévisions sont également bonnes pour le Tchad et le Cameroun.

En Afrique australe, les mauvais résultats de 2000 pour le Mozambique sont imputables à deux cyclones et à des inondations qui ont entraîné le déplacement de près de 200 000 personnes et qui ont fait un million de sans-abri; le pays a toutefois connu une reprise rapide. En Angola, l'extinction progressive de la guerre en 2002 a grandement favorisé la croissance économique qui n'avait été que de 0,4 % par an en moyenne pour la décennie précédente. Au Zimbabwe, la réforme agraire, la participation à la guerre du Congo, des élections contestées et des sanctions économiques ont provoqué un recul de l'économie pendant plusieurs années. La croissance est restée régulière dans d'autres pays comme le Botswana, le Lesotho, le Malawi, la Namibie et le Swaziland.

TABLEAU 48  
Le commerce de marchandises de l'Afrique

Année	Milliards de dollars		Croissance annuelle (en pourcentage)		Part du commerce mondial, (en pourcentage)	
	Exportations	Importations	Exportations	Importations	Exportations	Importations
1990	105,5	99,2	..	..	3,1	2,8
1991	99,8	94,7	-5,4	-4,5	2,9	2,7
1992	96,9	100,6	-2,9	6,2	2,6	2,7
1993	93,0	98,4	-4,0	-2,2	2,5	2,6
1994	96,8	106,1	4,1	7,8	2,3	2,5
1995	111,5	126,5	15,2	19,2	2,2	2,5
1996	125,0	125,1	12,1	-1,1	2,4	2,3
1997	127,3	132,3	1,8	5,8	2,4	2,4
1998	105,4	132,5	-17,2	0,2	2,0	2,4
1999	116,6	128,1	10,6	-3,3	2,1	2,2
2000	148,5	133,1	27,4	3,9	2,4	2,0
2001	141,2	136,0	-4,9	2,2	2,4	2,2

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, tableau A.4 et A.5 de l'appendice.

TABLEAU 49  
Composition du commerce de l'Afrique par région

		Milliards de dollars			Part du commerce africain (en pourcentage)			
		Ensemble de l'Afrique	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique du Sud	Afrique subsaharienne	Afrique du Nord	Afrique du Sud
1999	Exportations	116,6	52,6	37,3	26,7	45	32	23
	Importations	128,1	53,5	47,9	26,7	42	37	21
2000	Exportations	148,5	65,1	53,4	30,0	44	36	20
	Importations	133,0	52,4	51,0	29,7	39	38	22
2001	Exportations	141,2	62,3	49,6	29,3	44	35	21
	Importations	136,0	55,8	51,8	28,4	41	38	21

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, Commerce par région - Afrique, tableaux III.55 à III.60 et graphiques III.13 et III.14.

TABLEAU 50

## Valeur des exportations africaines

	En milliards de dollars			En pourcentage		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
<b>Monde</b>	116,6	148,5	141,2	100,0	100,0	100,0
<b>Europe occidentale</b>	59,7	75,3	73,0	51,2	50,7	51,7
<b>Amérique du Nord</b>	17,6	27,2	24,8	15,1	18,3	17,6
<b>Japon</b>	3,1	3,8	3,5	2,7	2,6	2,5
<b>Autres pays d'Asie</b>	16,1	20,0	17,2	13,8	13,5	12,2
<b>Amérique latine</b>	3,6	4,6	5,1	3,1	3,1	3,6
<b>Moyen-Orient</b>	2,3	3,0	2,9	2,0	2,0	2,1
<b>Commerce intra-africain</b>	11,1	12,1	11,4	9,5	8,1	8,1
<b>Autres destinations</b>	3,1	2,5	3,3	2,7	1,7	2,3

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de la publication de l'OMC intitulée *Statistiques du commerce international 2002*, Commerce par région - Afrique, tableaux III.55 à III.60 et graphiques III.13 et III.14.

En Afrique de l'Est et dans la Corne de l'Afrique, les bons élèves ont été la République-Unie de Tanzanie, l'Ouganda et le Kenya, même si ce dernier a eu un taux de croissance négatif en 2000, année où ont eu lieu des élections très controversées. La même année, ces pays ont rétabli la Communauté d'Afrique de l'Est. L'économie soudanaise a eu le vent en poupe en 2000 malgré la poursuite de la guerre civile, la sécheresse dans le sud du pays et la surproduction de sucre. La guerre avec l'Éthiopie est à l'origine des mauvais résultats de l'Érythrée en 1999 et en 2000, mais la situation s'est améliorée avec la conclusion d'un accord de paix et le déploiement d'une force de maintien de la paix de l'ONU. En dépit de la guerre, de la sécheresse dans le nord-est et de la faiblesse des prix du café, le taux de croissance de l'Éthiopie n'a fléchi que légèrement en 2000.

## B. STRUCTURE DES ÉCHANGES

Pendant la période 1990-2001, la valeur des exportations africaines a augmenté de 33,8 % pour atteindre 141,2 milliards de dollars, et celle des importations de 37,1 % pour passer à 136 milliards de dollars. Le tableau 48 donne la valeur des exportations et des importations annuelles de marchandises du continent. On constate que l'évolution a été inégale: ainsi, les échanges ont connu une tendance générale à la contraction de 1991 à 1993, puis une tendance générale à l'expansion pendant la période 1994-1997, et depuis 1998 leur comportement est irrégulier. Les fluctuations annuelles ont été importantes: les exportations ont fléchi de 17,2 % en 1998, mais ont progressé de 10,6 % l'année suivante; les importations, quant à elles, ont augmenté de 19,2 % en 1995 avant de diminuer de 1,1 % en 1996. Globalement, la part de l'Afrique dans le commerce mondial est faible et elle a baissé, tombant d'environ 3 % de la valeur des exportations et des importations en 1990 à environ 2,4 % en 2001. Les chiffres préliminaires pour 2002 semblent indiquer une nouvelle contraction des échanges.

TABLEAU 51

Organismes œuvrant au développement des échanges intra-africains

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
<b>Ensemble des pays africains</b>									
Afrique du Sud								x	
<b>a) Afrique du Nord</b>									
Algérie	x								
Égypte									
Jamahiriya arabe libyenne	x								
Maroc	x								
Tunisie	x								
<b>Pays d'Afrique subsaharienne</b>									
<b>b) Afrique de l'Ouest</b>									
Bénin				x	x	x			
Burkina Faso				x	x	x			
Cap-Vert				x					
Côte d'Ivoire				x	x	x			
Gambie				x					
Ghana				x					
Guinée				x					
Guinée-Bissau				x	x	x			
Libéria				x					
Mali				x	x	x			
Mauritanie	x			x					
Niger				x	x	x			
Nigéria				x					
Sénégal				x	x	x			
Sierra Leone				x					
Togo				x	x	x			
<b>c) Afrique centrale</b>									
Angola			x				x		x
Burundi			x				x		
Cameroun		x	x		x				
Congo		x	x						
Gabon		x	x		x				
Guinée équatoriale		x	x		x				
République centrafricaine		x	x		x				
République démocratique du Congo			x	x		x		x	x
Rwanda			x		x		x		
Sao Tomé-et-Principe			x						
Tchad		x	x		x				
<b>d) Afrique australe</b>									
Botswana									x
Burkina Faso				x	x	x			
Lesotho									x
Malawi							x		x

	UMA	CEMAC	CEEAC	CEDEAO	CFA	UEMOA	COMESA	SADC	IGAD
Mozambique								X	
Namibie							X	X	
Swaziland							X	X	
Zambie							X	X	
Zimbabwe							X	X	
<b>e) Corne de l'Afrique et Afrique de l'Est</b>									
Djibouti							X		X
Érythrée							X		X
Éthiopie							X		X
Kenya							X		X
Ouganda							X		X
République-Unie de Tanzanie							X	X	
Somalie							X		X
Soudan							X		
<b>f) Pays africains de l'océan Indien</b>									
Comores					X		X		
Madagascar							X		
Maurice							X	X	
Seychelles							X	X	

Source: *Africa 2003*, ouvrage publié par Business Books International, États-Unis, ISBN 0-916673-11-1 et ISSN 1536-1454.

Note: UMA: Union du Maghreb arabe; CEMAC: Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale; CEEAC: Communauté économique des États de l'Afrique centrale; CEDEAO: Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest; CFA: Communauté financière africaine; UEMOA: Union économique et monétaire ouest-africaine; COMESA: Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et australe; SADC: Communauté de développement de l'Afrique australe; IGAD: Autorité intergouvernementale pour le développement.

Le tableau 49 donne la ventilation des échanges pour les trois groupes régionaux. En 2001, les pays d'Afrique subsaharienne étaient à l'origine de 44 % des exportations et de 41 % des importations africaines, les pays d'Afrique du Nord de 35 % des exportations et de 38 % des importations, et l'Afrique du Sud de 21 % des exportations et de 21 % des importations. Ces parts sont relativement stables depuis 1999. Depuis 2000, la balance commerciale de l'Afrique est excédentaire, seuls les pays d'Afrique du Nord ayant enregistré un déficit (2,2 milliards de dollars) en 2001.

Le tableau 50 indique les principales destinations des exportations africaines, en valeur.

L'Europe, et notamment l'Union européenne, en absorbe environ la moitié et le marché nord-américain un peu moins d'un cinquième – part légèrement supérieure à celle du Japon et des autres pays d'Asie. Le reste va aux marchés du Moyen-Orient et d'Amérique latine ainsi qu'aux marchés intra-africains (entre 10 et 15 %).



TABLEAU 52

## Répartition du commerce intra-africain de marchandises en 2000

<b>Destination</b>	<b>Monde</b>	<b>Afrique</b>	<b>Groupements de pays africains (en pourcentage)</b>								
<b>Exportations</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En pourcentage</b>	<b>UMA</b>	<b>CEMAC</b>	<b>CEEAC</b>	<b>CEDEAO</b>	<b>CFA</b>	<b>UEMOA</b>	<b>COMESA</b>	<b>SADC</b>
<b>Origine</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En pourcentage</b>	<b>UMA</b>	<b>CEMAC</b>	<b>CEEAC</b>	<b>CEDEAO</b>	<b>CFA</b>	<b>UEMOA</b>	<b>COMESA</b>	<b>SADC</b>
UMA	47,8	1,48	3,1	2,3	0,1	0,1	0,5	0,5	0,2	0,2	0,0
CEMAC	10,6	0,26	2,5	0,5	1,2	1,5	0,4	1,4	0,3	0,4	0,4
CEEAC	19,3	0,35	1,8	0,2	0,7	0,9	0,3	0,8	0,2	0,3	0,5
CEDEAO	30,8	4,37	14,2	0,6	1,3	1,8	10,8	8,2	6,9	0,6	1,5
CFA	16,0	1,90	12,0	0,9	1,5	2,1	8,8	6,9	5,4	0,7	0,9
UEMOA	5,4	1,64	30,4	1,8	2,1	3,1	25,1	17,6	15,6	1,4	1,8
COMESA	24,6	2,51	10,2	0,6	0,1	0,7	0,2	0,2	0,1	5,2	5,2
SADC	36,1	5,52	15,3	0,2	0,2	1,6	1,0	0,6	0,3	9,2	12,2
Afrique	136,3	12,94	9,5	1,1	0,5	1,0	2,9	2,2	1,7	3,3	3,8
<b>Origine</b>	<b>Monde</b>	<b>Afrique</b>	<b>Différents groupes de pays africains (en pourcentage)</b>								
<b>Importations</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En pourcentage</b>	<b>UMA</b>	<b>CEMAC</b>	<b>CEEAC</b>	<b>CEDEAO</b>	<b>CFA</b>	<b>UEMOA</b>	<b>COMESA</b>	<b>SADC</b>
<b>Destination</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En milliards de dollars</b>	<b>En pourcentage</b>	<b>UMA</b>	<b>CEMAC</b>	<b>CEEAC</b>	<b>CEDEAO</b>	<b>CFA</b>	<b>UEMOA</b>	<b>COMESA</b>	<b>SADC</b>
UMA	35,8	1,7	4,8	3,3	0,2	0,2	0,6	0,5	0,3	0,5	0,2
CEMAC	4,4	0,7	15,2	0,6	3,1	3,4	9,5	5,9	2,7	0,6	2,2
CEEAC	7,8	1,6	19,9	0,3	2,3	2,6	7,5	4,7	2,4	2,3	8,4
CEDEAO	28,7	4,3	14,8	0,9	0,2	0,2	12,3	4,8	4,6	0,2	1,4
CFA	13,6	3,2	23,5	0,9	1,3	1,4	19,6	7,8	6,5	0,4	1,8
UEMOA	9,1	2,5	27,5	1,1	0,4	0,5	24,7	8,8	8,4	0,2	1,5
COMESA	39,9	5,0	12,5	0,4	0,1	0,2	0,5	0,3	0,2	3,5	9,2
SADC	39,8	5,3	13,2	0,0	0,1	0,3	1,2	0,4	0,3	3,4	10,9
Afrique	139,6	13,7	9,8	1,1	0,2	0,3	3,3	1,4	1,2	1,9	4,0

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la Banque africaine de développement sur la balance des paiements (voir [afdb.org/knowledge/statistics/statistics\\_indicators\\_selected/external/pdf/table28.pdf](http://afdb.org/knowledge/statistics/statistics_indicators_selected/external/pdf/table28.pdf))

TABLEAU 53

**Flotte marchande des pays d'Afrique**  
(en milliers de tpl)

	Année	Tonnage total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
<b>Total: Monde</b>	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
	2002	844 234	304 396	300 131	97 185	82 793	59 730
<b>Flotte africaine (y compris les navires de libre immatriculation)</b>							
	1980	165 622	108 085	45 295	7 540	798 3	903
	1990	106 494	57 877	31 677	7 515	2 230	7 195
	2000	86 383	38 189	23 432	6 356	8 011	10 395
	2001	84 532	36 082	22 350	5 959	10 408	9 733
	2002	82 422	38 634	20 769	5 421	11 569	6 030
<b>Flotte africaine (non compris les navires de libre immatriculation)</b>							
	1980	7 644	3 615	549	2 573	241	667
	1990	7 268	2 406	1 040	2 095	226	1 501
	2000	6 321	1 572	1 257	1 735	428	1 329
	2001	6 048	1 302	1 420	1 568	424	1 334
	2002	5 406	1 215	1 337	1 447	139	1 269
<b>Libéria</b>	1980	157 978	104 470	44 746	4 967	557	3 236
	1990	99 226	55 471	30 637	5 420	2 004	5 694
	2000	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
	2001	78 484	34 780	20 930	4 391	9 984	8 399
	2002	77 016	37 419	19 432	3 974	11 430	4 761
<b>Afrique du Nord</b>	1980	4 820	3 093	262	967	1	498
	990	5 415	1 952	1 040	1 276	10	1 137
	2000	4 309	981	1 236	1 062	92	938
	2001	3 967	602	1 310	1 016	92	947
	2002	3 575	490	1 186	896	108	895
<b>Afrique du Sud</b>	1980	839	63	287	190	240	59
	1990	299	1	0	0	216	82
	2000	368	5	0	0	262	101
	2001	359	5	0	0	262	92
	2002	59	4	0	0	30	25
<b>Afrique subsaharienne</b>	1980	1 985	459	0	1 416	0	110
	1990	1 554	453	0	819	0	282
	2000	1 644	586	21	673	74	290
	2001	1 722	695	110	552	70	295
	2002	1 773	721	151	551	2	349

	Année	Tonnage total	Navires-citernes	Vraquiers	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
<b>Afrique de l'Ouest</b>	1980	1 309	277	0	966	0	66
	1990	1 102	439	0	451	0	212
	2000	877	529	0	164	0	184
	2001	842	566	0	93	0	183
	2002	871	594	0	99	0	178
<b>Afrique centrale</b>	1980	362	141	0	191	0	30
	1990	155	0	0	121	0	34
	2000	305	17	16	222	5	45
	2001	354	22	105	183	1	43
	2002	214	23	29	101	2	60
<b>Afrique de l'Est</b>	1980	181	26	0	148	0	7
	1990	146	10	0	120	0	16
	2000	232	23	0	195	0	14
	2001	220	23	0	182	0	15
	2002	235	31	0	185	0	19
<b>Afrique australe et océan Indien</b>	1980	133	15	0	111	0	7
	1990	151	4	0	127	0	20
	2000	230	17	5	92	69	47
	2001	306	84	5	94	69	54
	2002	452	73	122	165	0	93

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register – Fairplay.

Les exportations africaines vers l'Europe sont constituées pour environ moitié (en valeur) de pétrole brut, de gaz et de produits pétroliers, pour environ un quart de textiles, pour un peu moins d'un cinquième de produits agricoles et pour environ 10 % de minéraux. Les importations africaines en provenance d'Europe sont constituées pour 80 % d'articles manufacturés, dont environ la moitié correspond à des machines et à du matériel de transport. Les produits agricoles et alimentaires représentent environ un dixième des importations. L'importance de l'Union européenne pour le commerce africain est illustrée par l'initiative «Tout sauf les armes», approuvée en février 2001 par la Commission européenne, qui prévoit l'élimination progressive des contingents et droits de douanes applicables à toutes les exportations, hormis les armes, en provenance des PMA, et donc de nombreux pays d'Afrique subsaharienne. Cette initiative leur permettra d'exporter davantage de produits agricoles vers l'Union, pour autant que les chaînes d'approvisionnement soient efficaces.

Les États-Unis, qui sont le deuxième partenaire commercial de l'Afrique, ont adopté en mai 2000 la loi sur la croissance et les potentialités de l'Afrique, instrument tout particulièrement axé sur les pays d'Afrique subsaharienne et sur l'Afrique du Sud.

TABLEAU 54

**Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Afrique subsaharienne**  
(pourcentage du tonnage total en tpl)

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
<b>Total: Monde</b>	Toutes catégories de navires	22,0	20,9	15,6	13,2	28,1	12,6
	Navires -citernes	26,9	18,5	21,1	9,5	24,0	11,6
	Vraquiers	19,7	23,9	12,8	17,8	25,8	12,7
	Navires de charge classiques	9,4	13,6	9,8	16,7	50,6	17,0
	Porte-conteneurs	31,1	33,9	13,1	10,0	11,9	9,1
	Autres navires	14,9	13,9	13,4	9,4	49,2	16,0
<b>Afrique subsaharienne (y compris les pays de libre immatriculation)</b>							
	Toutes catégories de navires	24,1	25,6	21,3	13,1	15,9	10,8
	Navires -citernes	24,5	23,0	26,3	9,6	16,5	10,8
	Vraquiers	16,1	29,2	16,9	20,9	16,9	11,9
	Navires de charge classiques	10,8	22,0	15,7	26,3	25,2	14,0
	Porte-conteneurs	45,3	30,2	14,5	5,7	4,3	6,7
	Autres navires	16,8	24,7	20,9	14,8	22,8	12,4
<b>Afrique subsaharienne (non compris les pays de libre immatriculation)</b>							
	Toutes catégories de navires	2,7	1,3	2,4	5,5	88,1	22,1
	Navires -citernes	2,6	0,0	0,6	0,0	96,8	22,9
	Vraquiers	5,3	3,5	0,0	0,0	91,2	21,8
	Navires de charge classiques	1,0	1,4	5,5	17,9	74,3	21,3
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	4,7	5,2	5,2	7,8	77,0	20,5
<b>Angola</b>	Toutes catégories de navires	3,5	0,8	0,0	14,1	81,7	21,7
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	8,3	91,7	23,0
	Autres navires	9,7	2,2	0,0	26,7	61,4	19,3
<b>Bénin</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Cameroun</b>	Toutes catégories de navires	0,0	8,4	8,5	2,2	80,8	21,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	9,6	9,7	2,5	78,1	20,6
<b>Cap-Vert</b>	Toutes catégories de navires	3,4	0,0	3,4	3,5	89,6	22,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	4,8	0,0	4,7	0,4	90,2	21,9
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	37,3	62,7	21,1
<b>Comores</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,5	0,5	99,0	23,4
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,58
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	4,25	1,4	94,4	22,9
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	23,9	76,1	21,9
<b>Congo</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	23,9	100,00	23,5
<b>Côte d'Ivoire</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
<b>Djibouti</b>	Toutes catégories de navires	8,6	0,0	0,0	0,0	91,4	21,6
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	22,2	0,0	0,0	0,0	77,8	18,7
<b>Érythrée</b>	Toutes catégories de navires	1,5	0,5	0,0	0,0	98,0	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	4,8			100,0	23,5
<b>Éthiopie</b>	Toutes catégories de navires	18,8	0,0	0,0	0,0	82,5	20,0
	Navires -citernes	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	12,0
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	18,6	75,4	6,1	16,5
<b>Gabon</b>	Toutes catégories de navires	8,8	0,0	6,8	20,4	63,9	19,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	14,1		0,0	27,3	58,5	18,7
<b>Gambie</b>	Toutes catégories de navires	4,3	0,0	16,9	0,016,7	62,1	19,5
	Navires -citernes	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
	Autres navires	0,0	30,7	0,0	2,9	66,4	18,2
<b>Ghana</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,5	1,8	3,2	94,4	23,0
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	10,1	89,9	22,8
	Autres navires	0,0	0,0	2,9	1,1	95,2	23,0
<b>Guinée</b>	Toutes catégories de navires	1,2	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	1,3	0,0	0,0	0,0	98,7	23,2
<b>Guinée-Bissau</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	6,9	93,1	23,1
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	7,7	92,3	23,0
<b>Guinée équatoriale</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Kenya</b>	Toutes catégories de navires	0,0	1,6	19,1	5,7	73,60	20,7
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	76,9	0,0	23,1	14,7
	Autres navires	0,0	3,5	22,9	12,4	61,1	19,5
<b>Madagascar</b>	Toutes catégories de navires	0,0	1,6	3,8	7,6	86,9	22,3
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	7,4	92,6	23,0
	Autres navires	0,0	7,7	18,0	15,8	58,5	19,1
<b>Mauritanie</b>	Toutes catégories de navires	5,5	0,9	1,4	20,7	71,5	20,7
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	5,7	0,9	1,5	21,4	70,5	20,6
<b>Maurice</b>	Toutes catégories de navires	20,9	19,3	11,0	3,0	45,9	14,4
	Vraquiers	60,3	39,7	0,0	0,0	0,0	4,0
	Navires de charge classiques	23,0	0,0	31,8	0,0	45,2	14,9
	Autres navires	0,6	20,1	4,6	6,1	68,5	19,1
<b>Mozambique</b>	Toutes catégories de navires	30,6	2,8	8,7	3,0	54,9	15,3
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	7,5	0,0	92,5	23,56
	Autres navires	49,3	4,5	9,5	4,9	31,9	10,8

Pays ou groupe de pays	Catégorie de navires	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans ou plus	Âge fin 2002
<b>Nigéria</b>	Toutes catégories de navires	0,4	1,6	0,1	0,4	97,4	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	12,8	0,0	0,0	87,2	21,4
	Autres navires	6,4	8,4	2,0	5,5	77,8	20,2
<b>République démocratique du Congo</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	3,3	0,0	96,7	23,1
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>République-Unie de Tanzanie</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,6	0,1	2,8	96,5	23,2
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	4,0	0,5	19,4	76,1	21,5
<b>Sainte-Hélène</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Sao Tomé-et-Principe</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	3,4	0,2	96,5	23,1
	Navires -citernes	0,0	0,0	21,5	0,0	78,5	21,0
	Vraquiers	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,3	99,7	23,5
	Porte-conteneurs	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Sénégal</b>	Toutes catégories de navires	1,2	0,0	2,5	12,2	84,2	22,2
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	64,5	35,5	19,3
	Autres navires	1,2	0,0	2,7	8,6	87,5	22,4
<b>Seychelles</b>	Toutes catégories de navires	45,4	5,8	5,3	19,2	24,3	10,9
	Navires -citernes	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
	Navires de charge classiques	2,6	1,8	0,0	53,9	41,7	19,1
	Autres navires	0,0	24,8	25,4	2,2	47,6	16,3
<b>Sierra Leone</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	2,4	4,4	93,2	22,9
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	12,0	21,8	66,2	20,7
<b>Somalie</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
<b>Soudan</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,1	99,9	23,5
	Navires -citernes	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	6,3	93,7	23,1
<b>Togo</b>	Toutes catégories de navires	0,0	0,0	0,0	0,8	99,2	23,4
	Navires de charge classiques	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	23,5
	Autres navires	0,0	0,0	0,0	1,2	98,8	23,4

Source: Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par Lloyd's Register - Fairplay Ltd.

TABLEAU 55

**Débit de conteneurs dans les ports d'Afrique subsaharienne en 2000**  
(en milliers d'EVP)

<b>Afrique subsaharienne</b>	<b>Côte ouest</b>	<b>Côte est</b>
<b>Conteneurs embarqués</b>		
En charge	283	156
À vide	186	212
<b>Total embarqué</b>	<b>469</b>	<b>368</b>
<b>Conteneurs débarqués</b>		
En charge	379	323
À vide	131	36
<b>Total débarqué</b>	<b>510</b>	<b>359</b>
<b>Total, conteneurs embarqués et débarqués</b>	<b>979</b>	<b>727</b>
<b>Pourcentage de conteneurs vides</b>	<b>32,4</b>	<b>34,1</b>

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED pour un échantillon des principaux ports.

TABLEAU 56

**Trafic conteneurisé entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe**  
(en milliers d'EVP)

<b>Année</b>	<b>Trafic en direction du sud</b>	<b>Trafic en direction du nord</b>
<b>2000</b>	465	253
<b>2001</b>	447	267
<b>2002</b>	440	267
<b>2003</b>	437	270
<b>2004</b>	439	273
<b>2005</b>	446	277

*Source:* Containerisation International, diverses livraisons.

Plusieurs organismes ont été créés par les pays d'Afrique pour promouvoir le commerce intrarégional. Le tableau 51 donne la liste de leurs membres et le tableau 52 indique la répartition de leurs échanges avec le monde, avec les pays africains et entre eux.

En 2000, la SADC et la CEDEAO venaient au premier rang pour les exportations à destination de l'Afrique (5,5 et 4,4 milliards de dollars, respectivement). Les pays d'Afrique subsaharienne sont nombreux à faire partie de la CEDEAO et du COMESA, qui ont exporté pour 30,8 milliards et 24,6 milliards de dollars de marchandises la même année. La part de l'Afrique dans ces exportations a été de 14,2 % et 10,2 %. En pourcentage, les exportations les plus importantes vers l'Afrique subsaharienne ont été celles de l'UEMAO à destination de la CEDEAO (25,1 %) et de la CFA (17,6 %). Pour ce qui est des importations en provenance d'Afrique, celles de l'UEMAO (27,5 %) et de la CFA (23,5 %) sont arrivées en tête. L'UEMAO est également le principal importateur des produits originaires d'un autre groupement de pays subsahariens, la CEDEAO (24,7 %). Globalement, les échanges intra-africains représentent entre 9 et 10 % du commerce total.

En juillet 2000, l'accord signé par le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie pour ressusciter la Communauté d'Afrique de l'Est est entré en vigueur. Ces pays ont décidé de commencer par créer une union douanière pour renforcer le commerce et les liens économiques, une fédération politique étant envisagée à long terme.

### **C. TRANSPORTS MARITIMES**

En 2002, le tonnage de la flotte marchande africaine, y compris les navires immatriculés sous libre pavillon au Libéria, était de 82 422 millions de tpl, soit 9,8 % de la flotte mondiale. Non compris les navires de libre immatriculation, il représentait 5 406 milliers de tpl, soit 3,2 % de la flotte des pays en développement et 0,6 % de la flotte mondiale. Comme l'indique le tableau 53 la part de la flotte africaine dans la flotte marchande mondiale ne cesse de diminuer. Entre 1980 et 2000, elle est tombée de 24,3 à 10,7 % si l'on inclut les navires de libre immatriculation, et de 1,1 à 0,8 % si on les exclut.

Les deux tiers environ de la flotte marchande africaine qui n'est pas sous régime de libre immatriculation sont constitués de navires immatriculés dans les pays d'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc et Tunisie) et en Afrique du Sud, contre un tiers dans les pays d'Afrique subsaharienne. Depuis l'an 2000, le tonnage détenu par ces derniers a légèrement augmenté, passant de 1 644 à 1 773 milliers de tpl (soit une progression de 7,8 %), mais il demeure inférieur au niveau atteint dans les années 80 (1 985 milliers de tpl). En 2002, environ la moitié de la flotte subsaharienne appartenait à des pays d'Afrique de l'Ouest et un quart à des pays d'Afrique australe et de l'océan Indien; le reste était détenu à parts égales par des pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale.

L'âge moyen de la flotte d'Afrique subsaharienne, non compris les navires de libre immatriculation, est de 22,1 ans. Il est donc nettement supérieur à celui de la flotte mondiale, qui est de 12,6 ans (voir le tableau 54). L'âge moyen dépasse 20 ans pour toutes les catégories de navires, les porte-conteneurs et les navires-citernes étant les plus vieux.



Depuis l'an 2000, le volume total de marchandises chargées et déchargées dans les ports africains avoisine 750 millions de tonnes par an, dont environ un tiers, c'est-à-dire 250 millions de tonnes, pour les pays d'Afrique subsaharienne. La part du continent dans le tonnage mondial chargé et déchargé est de 6,2 % et celle de l'Afrique subsaharienne atteint presque 2,1 %.

On constate un important déséquilibre dans la répartition des cargaisons transportées par les pays d'Afrique subsaharienne, les marchandises chargées représentent en moyenne 190 millions de tonnes par an, contre 60 millions de tonnes seulement (soit moins du tiers) pour les marchandises déchargées. La majeure partie du tonnage chargé, estimée à presque 170 millions de tonnes, est constituée de pétrole brut provenant des pays exportateurs d'Afrique de l'Ouest, notamment du Nigéria, du Gabon, de l'Angola et, depuis peu, de la Guinée équatoriale. Le solde est essentiellement constitué de vrac sec, de bauxite originaire de Guinée et de minerai de fer mauritanien (environ 15 millions de tonnes par an). Le reste du tonnage chargé et les quatre cinquièmes des cargaisons déchargées correspondent à des marchandises diverses, qui sont de plus en plus souvent transportées dans des conteneurs. Un cinquième du tonnage déchargé est constitué de produits pétroliers raffinés, comme l'essence.

Les marchandises convoyées par navires de ligne sont en grande partie transportées dans des conteneurs, bien qu'il y ait aussi des services de transport de divers ainsi que des trafics spécialisés, par exemple pour le bois. En 2000, les conteneurs chargés et déchargés dans les ports africains ont représenté presque 7,3 millions d'EVP, dont 2,5 millions dans les pays d'Afrique subsaharienne. Un débit analogue a été enregistré en Afrique du Sud et dans les pays situés le long de la côte nord - 2,1 et 2,7 millions d'EVP, respectivement. D'après les données disponibles pour 14 pays africains, le débit a été de 6,1 millions d'EVP en 2001. La part des conteneurs vides - environ un tiers du total, comme l'indique le tableau 55 - est révélatrice du déséquilibre qui caractérise le commerce des pays d'Afrique subsaharienne.

Le tableau 56 donne une idée du trafic sur la principale liaison conteneurisée de l'Afrique subsaharienne, c'est-à-dire entre la côte ouest de l'Afrique et l'Europe. Ce tableau présente les chiffres effectifs pour 2000 et 2001 et des prévisions pour les années suivantes jusqu'en 2005. Là encore, les courants de trafic témoignent d'un déséquilibre, le trafic à destination du sud représentant environ 60 % du total. D'après les prévisions, la croissance sera très faible.

TABLEAU 57

**Coût unitaire estimatif du transport routier pour les conteneurs**  
(maximum 28 tonnes et 40 pieds)

<b>Liaison</b>	<b>Distance (en km)</b>	<b>Coût total (en dollars)</b>	<b>Coût (en dollars au km)</b>
<b>Couloirs d'Afrique subsaharienne</b>			
Djibouti-Dire Dawa - Addis-Abeba	844	n.d.	n.d.
Mombasa - Kampala	1 440	3 250	2,26
Dar es-Salaam - Kigali	1 650	4 980	3,02
Dar es-Salaam - Bujumbura	1 750	5 180	2,96
Dar es-Salaam - Lusaka	2 000	4 230	2,11
Dar es-Salaam - Harare (via Lusaka)	2 490	4 013	1,61
Dar es-Salaam - Blantyre (via Lilongwe)	2 030	3 573	1,76
Nacala - Lusaka (via Lilongwe)	1 774	2 735	1,54
Beira - Lubumbashi (via Harare, Lusaka)	1 581	2 554	1,61
Walvis Bay - Harare (via Maun)	2 409	3 585	1,49
Douala - Bangui	1 600	7 900	4,94
Douala - N'Djamena	1 900	8 000	4,21
Cotonou - Niamey	1 056	2 200	2,08
Lomé - Niamey	1 234	3 160	2,56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2,55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1,78
Dakar - Bamako	1 200	3 400	2,83
<b>Autres couloirs</b>			
Maputo - Johannesburg	561	775	1,38
Durban - Lusaka (via Plumtree)	2 524	3 873	1,53
Walvis Bay - Johannesburg	1 885	2 593	1,38

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données provenant des sources suivantes: SATN Comparative Transit Transport Cost Analysis, septembre 2001 - USAID; exposé du CSM à Genève en février 2003; *Marchés tropicaux*, 18 avril 2003, p. 792.

Deux entreprises, Delmas et Maersk, dominent le transport international de marchandises en Afrique de l'Ouest. Delmas offre des liaisons hebdomadaires directes, au moyen de navires autonomes à levage et à roulage d'une capacité de 1 500 à 2 200 EVP, entre les ports d'Afrique de l'Ouest et certains ports européens de l'Atlantique et de la Méditerranée. Maersk dessert l'Afrique de l'Ouest à partir de ses centres européens de transbordement, notamment le port d'Algésiras. Les deux transporteurs assurent le relais pour l'acheminement jusqu'aux États-Unis de conteneurs arrivant en Europe. Le trafic ouest-africain représente 55 % des services de Delmas, qui comprennent le transport de bois. En 2001, cette entreprise a commencé à desservir l'Afrique de l'Est et les îles de l'océan Indien.

#### ENCADRÉ 5

##### **Le SIAM**

Le SIAM (Système d'informations anticipées sur les marchandises) est un système informatique qui permet de suivre et de localiser les marchandises sur le réseau ferroviaire, les lacs, les fleuves et les routes et dans les ports. Il est mis au point et installé par la CNUCED en fonction des besoins des utilisateurs.

Le SIAM fournit en direct des renseignements détaillés sur l'acheminement de tout conteneur ou envoi dans lequel l'utilisateur a un intérêt légitime. Il fonctionne dans plus de 20 pays d'Afrique et d'Asie et permet de suivre les marchandises au-delà des frontières nationales. Il suffit d'avoir un ordinateur individuel avec un modem donnant accès à l'Internet et, bien sûr, d'installer le système le long des voies ferrées et des routes ainsi que dans les ports.

Le système facilite les relations commerciales et renforce l'intégration sous-régionale, en permettant à tous les utilisateurs de communiquer au moyen de divers modes et interfaces, par-delà les frontières, les données nécessaires pour accroître l'efficacité commerciale. La pleine utilisation de l'infrastructure et des équipements existants permet de réduire sensiblement les frais de transport.

Le SIAM produit automatiquement des statistiques et des indicateurs de résultats, ce qui aide à remédier aux défauts et à limiter les pratiques frauduleuses. Dans les chemins de fer, le système suit le trafic, répartit les wagons vides, gère les terminaux, surveille la consommation de carburant des locomotives ainsi que l'entretien du matériel roulant et assure la facturation de tous les services rendus.

Une étude indépendante a été faite à la demande de l'Union européenne pour évaluer l'utilité du système et son impact sur cinq chemins de fer interconnectés d'Afrique orientale et australe. Elle a abouti à la conclusion que le système permettait non seulement de réduire les délais de rotation, d'immobilisation et de transit et d'accroître l'utilisation du parc ferroviaire, mais encore d'économiser en tout 6,4 millions de dollars par an sur les frais de louage et de dégager des recettes supplémentaires de 20,5 millions de dollars par an grâce à l'augmentation de la capacité de transport.

Pour de plus amples renseignements, on peut se mettre en rapport avec le coordonnateur du SIAM (téléphone: +41 22 907 4480; courrier électronique: [acis@unctad.org](mailto:acis@unctad.org)).

PIL China Shipping et Gold Star Line exploitent des liaisons directes entre la côte ouest de l'Afrique, l'Asie du Sud-Est et la Chine, via Le Cap, avec des navires de 1 500 à 2 000 EVP. Des navires de collecte relient également l'Afrique de l'Ouest aux services de transport assurés à partir de l'Afrique du Sud pour l'Extrême-Orient et la côte est de l'Amérique du Sud.

Les transports maritimes en Afrique de l'Ouest sont caractérisés par une forte concentration. Il n'y a plus aujourd'hui que neuf transporteurs, contre 37 au milieu des années 80. Certaines entreprises de transport appartiennent en outre au même groupe: Delmas et Otal font partie du groupe Bolloré (France) et Maersk et Safmarine appartiennent à AP Moller (Danemark).

Ces dernières années, la faiblesse des taux de fret sur de nombreux itinéraires a obligé certains transporteurs (Maersk, Safmarine, Nile Dutch Africa Line, P&O Nedlloyds et WAL) à conclure à la fin de 1999 un accord sur le trafic entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest (EWATA), conformément au Règlement 4056/86 de l'Union européenne. Au début de 2002, les taux de fret entre Tema et Rotterdam pour un conteneur de 20 pieds s'élevaient à 878 dollars en direction du nord et 1 208 dollars en direction du sud. Comme n'importe quelle autre conférence, l'EWATA a mis en œuvre des plans de rétablissement des taux (depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003, augmentation de 350 euros pour un conteneur de 20 pieds) et a institué des surtaxes de soutage (14 euros par EVP en direction du sud et 6 euros en direction du nord) et des coefficients d'ajustement monétaire (actuellement nuls). D'autres surtaxes ont également été introduites, par exemple des surtaxes d'encombrement (dans les ports nigériens en 2001, 2002 et 2003; à Cotonou en 2001; à San Pedro et Malabo en 2000) et des surtaxes d'urgence pour cause de troubles civils (à la Sierra Leone en 2000, au Libéria en 2001 et 2002, en Côte d'Ivoire en 2003). De ce fait, les frais de transport maritime varient beaucoup d'un port à l'autre.

Les services de transport maritime en Afrique de l'Est s'articulent au nord de la région, autour des grandes routes est-ouest passant par plusieurs ports du Moyen-Orient (Salalah à Oman pour Maersk et Aden pour MSC) et, au sud, autour des ports sud-africains, notamment Durban, en dépit de sa faible productivité. Delmas assure des liaisons directes avec l'Europe et dessert également des îles de l'océan Indien et l'Extrême-Orient en collaboration avec Mitsui. Au début de 2003, Ellerman, transporteur établi de longue date, a cessé ses activités, sans doute à cause de la faiblesse persistante des taux de fret. Les transporteurs sont également préoccupés par la loi tanzanienne de 2002 sur les sociétés de transport, qui stipule que le capital de ces sociétés doit dans tous les cas être détenu pour plus de moitié (au moins 51 %) par des intérêts locaux, et qu'il doit être au minimum de 100 000 dollars pour les entreprises internationales et de 10 000 dollars pour les entreprises locales - ce qui risque d'accroître leurs coûts.

L'efficacité opérationnelle des ports d'Afrique subsaharienne s'est améliorée avec l'arrivée d'opérateurs privés dans le secteur de la manutention des conteneurs<sup>14</sup>. C'est ce qui s'est passé à Djibouti, à Dar es-Salaam et à Maputo, où des contrats ont été signés avec Dubai Ports International (Émirats arabes unis), ITCSI (Philippines), avec un partenaire local Vertex, et MPDC (constitué de trois partenaires internationaux du Portugal, de la Suède et du Royaume-Uni) et le partenaire local Mozambican Railways, respectivement. Par la suite, ITCSI a vendu sa part à HPH (Chine).

TABLEAU 58

**Estimation du coût total du fret pour les importations des pays africains  
(non compris l'Afrique du Sud) en 2001**  
(en millions de dollars)

Année	Groupe de pays	Estimation du coût du fret pour les importations	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
<b>2001</b>	Total mondial	364 008	5 960 595	6,11
	Pays développés à économie de marché	221 248	4 320 511	5,12
	Pays en développement – total	142 760	1 640 084	8,70
	<i>dont:</i>			
	Afrique	13 806	109 125	12,65
	<i>dont:</i>			
	Afrique du Nord	5 512	49 183	11,21
	Afrique australe	1 346	8 197	16,42
	Afrique de l'Ouest	5 057	36 394	13,90
	Afrique de l'Est	1 389	11 244	12,35
	Océan indien <sup>a</sup>	502	4 107 <sup>a</sup>	12,23
	Afrique subsaharienne	8 294	59 942	13,84
	Pays africains sans littoral	1 900	9 180	20,69

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le FMI.

<sup>a</sup> Pas de données pour la Réunion.

TABLEAU 59

**Estimations du coût total du fret pour les importations  
de certains pays africains sans littoral en 2001**  
(en millions de dollars)

Année	Groupe de pays	Estimation du coût du fret pour les importations	Valeur des importations (c.a.f.)	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
<b>2001</b>	<b>Afrique australe</b>			
	Malawi	115	505	22,72
	Zambie	149	1 123	13,29
	Zimbabwe	343	1 739	19,74
	<b>Afrique de l'Ouest</b>			
	Burkina Faso	120	530	22,73
	Mali	461	1 404	32,83
	Niger	63	324	19,34
	<b>Afrique de l'Est</b>			
	Burundi	21	139	15,24
	Rwanda	58	291	20,02
	Ouganda	93	964	9,61

*Source:* Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par le FMI.

À la fin de 2002, le petit port de Mustamudu aux Comores a été loué à l'exploitant privé Spanfreight Shipping pour une période de 10 ans. Dans d'autres ports, la productivité reste à la traîne. À Mombasa, cela tient à l'obsolescence et au mauvais entretien du matériel. À Luanda, des années de sous-investissement dû à la guerre civile ont provoqué un encombrement.

L'investissement profite aussi de la participation du secteur privé. Au Bénin, la création d'un deuxième port à une vingtaine de kilomètres de Cotonou - qui est parvenu à saturation - exige un investissement de 160 millions de dollars. Sa planification, sa construction, son exploitation et son entretien ont été confiés au Groupe Bouygues (France) qui a obtenu une concession de 30 ans. D'autres projets de ce type sont à l'étude au Nigéria, où deux transporteurs ont proposé de construire les terminaux de Snake et d'Ogororo qui seraient complémentaires des installations d'Apapa et de l'île Tin Can.

#### **D. TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Plusieurs couloirs de transport intérieur sont essentiels pour les pays sans littoral d'Afrique subsaharienne. Malgré la distance entre les ports et les destinations intérieures, le transport routier reste prédominant. Le tableau 57 donne la liste de certains de ces couloirs et indique leur longueur. D'autres couloirs sont également utilisés. Par exemple, une partie du commerce avec l'Éthiopie, dont il est cependant difficile d'estimer le volume, transite par le couloir du Somaliland. En 1998, Lusaka a reçu 1,4 million de tonnes par le couloir de Beira, 0,1 million de tonnes seulement par le couloir de Dar et 2,4 millions de tonnes par le couloir de Durban, mais l'on ne possède pas de données comparables pour la période récente.

L'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (AGPAEA) a fourni des données récentes sur le trafic de transit passant par les ports de Djibouti, Mombasa, Dar es-Salaam, Nacala, Beira et Maputo, qui a atteint au total 10,3 millions de tonnes en 2002. L'Association a également communiqué les chiffres de 2002 pour le trafic conteneurisé à destination de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, du Rwanda et du Burundi, via Mombasa et Dar es-Salaam. Les flux à destination et en provenance de ces quatre pays ont représenté 39 000 EVP, 9 500 EVP, 4 600 EVP et 3 500 EVP, respectivement, Mombasa accueillant 90 %, 33 %, 35 % et 3 % de leur trafic de transit. Les importations conteneurisées étaient prédominantes: leur part atteignait environ 70 %, 95 %, 78 % et 72 % du trafic total des pays considérés.

Le tableau 57 indique aussi le coût total par conteneur et le coût moyen par conteneur et par kilomètre. La cherté des transports intérieurs le long des divers couloirs subsahariens est évidente si on compare ces coûts avec ceux qui sont pratiqués en Afrique du Sud. Elle est encore plus frappante si on étend la comparaison aux États-Unis, où le coût moyen est de 1,10 dollar par kilomètre, et à l'Union européenne, où il est de 1,65 dollar. Plusieurs raisons expliquent ces frais de transport élevés, notamment le mauvais état des routes et des camions, la lourdeur des formalités, des contrôles excessifs et une mauvaise gestion des systèmes d'information. Les frais de transport sont souvent subdivisés en coûts liés à la distance et en coûts indépendants de la distance. La plupart de leurs éléments - acheminement, péages, frais de transit, frais de convoyage en douane - sont fonction de la distance. En revanche, les prélèvements à la frontière ne dépendent pas de la distance et peuvent représenter jusqu'à 5 % du coût total. Si l'on ajoute à cela les frais portuaires, les coûts indépendants de la distance peuvent représenter entre 12 % et 40 % des frais de transport intérieur. Autrement dit, une bonne partie des frais de transport n'est pas liée à la distance.

Dans certains couloirs, c'est la faiblesse du trafic qui fait obstacle à l'utilisation du rail mais dans d'autres cas (Djibouti-Addis Abeba et Mombasa-Nairobi-Kampala) c'est le manque d'investissement et d'entretien qui limite ce mode de transport. Le secteur privé participe aussi à l'exploitation de certains réseaux ferroviaires, notamment de la ligne Abidjan-Ouagadougou et des chemins de fer camerounais qui sont exploités par Delmas. Sur la ligne Abidjan-Ouagadougou, le coût du transport intérieur est inférieur d'environ 15,4 % aux frais de transport routier. D'après des chiffres récents communiqués par l'AGPAEA, pour le couloir Mombasa-Kampala les frais de transport ferroviaire sont légèrement supérieurs aux frais de transport routier, et le délai d'acheminement est de 12 jours pour le rail, contre 6 jours pour la route. Delmas s'emploie en outre à promouvoir le «B/L Direct» pour le transport multimodal vers des destinations intérieures africaines. En octobre 2002, un appel d'offres a été lancé pour la privatisation de la société nationale des chemins de fer tanzaniens, dont l'exploitation par le secteur privé devrait commencer en 2004. En 2003, les chemins de fer kényens et ougandais, qui sont en grande partie complémentaires, devraient également être privatisés.

Pour donner une idée des problèmes posés par le transport ferroviaire en Afrique subsaharienne, on citera l'exemple de l'exportation intrarégionale de 40 000 tonnes de maïs ougandais vers la Zambie entre la fin de 2001 et le mois de février 2002. Après avoir été rassemblé à Kampala (Ouganda), le maïs a été acheminé par rail à Portobell au bord du lac Victoria, d'où il a ensuite été transporté par bac à Mwanza (République-Unie de Tanzanie).

À partir de là, trois réseaux différents - les chemins de fer tanzaniens, le réseau tanzano-zambien et les chemins de fer zambiens - ont été utilisés pour atteindre la destination finale en Zambie.

Des événements imprévus ont provoqué des décalages prolongés entre le volume du trafic et l'infrastructure, les procédures administratives et les capacités de gestion le long des couloirs de transport. La guerre de 1998 entre l'Érythrée et l'Éthiopie a eu pour effet d'accroître sensiblement le transport routier de marchandises éthiopiennes dans le couloir Djibouti-Addis Abeba et aussi dans le couloir du Somaliland. À la fin de 2002, le Mali et le Burkina Faso ont commencé à chercher d'autres itinéraires routiers pour leurs exportations, notamment de coton, qui étaient expédiées à partir d'Abidjan, car l'instabilité en Côte d'Ivoire rendait trop risquée l'utilisation du couloir habituel. L'exploitation du couloir Bamako-Dakar est entravée par l'insuffisance de l'infrastructure ferroviaire, des déraillements et le mauvais entretien du matériel roulant. La remise en état du réseau routier devrait s'achever à la fin de 2003.

Deux programmes d'assistance technique de la CNUCED, le SYGADE et le SIAM, contribuent à améliorer les systèmes de gestion et, par conséquent, à abaisser les frais de transport intérieur. En particulier, les transporteurs apprécient le SIAM (voir l'encadré 5) qui leur est utile pour localiser les véhicules et les marchandises tout au long de leur itinéraire.

## **E. LES FRAIS DE TRANSPORT ET LEURS INCIDENCES SUR LA FACTURE DES IMPORTATIONS**

### *L'incidence du facteur coût sur le trafic d'importation*

Le tableau 58 présente des estimations du coût total du fret pour les importations de divers groupes de pays et de sa part en pourcentage de la valeur de celles-ci. En 2001, les frais de transport représentaient 12,65 % de la valeur des importations des pays en développement africains, taux qui est bien supérieur à la moyenne donnée pour l'ensemble des pays en développement (8,70 %) et représente plus du double du pourcentage indiqué pour les pays développés à économie de marché et de la moyenne mondiale.

La moyenne africaine masque des différences entre les sous-régions. C'est pour les pays d'Afrique du Nord et pour les pays de l'océan Indien que les frais de transport, exprimés en pourcentage de la valeur des importations, étaient les plus faibles: 11,21 % et 12,23 %, respectivement. Les pays de la côte est de l'Afrique avaient également un facteur coût légèrement inférieur à la moyenne: 12,35 %. Le pourcentage était plus important pour l'Afrique de l'Ouest (13,90 %) et l'Afrique australe (16,42 %). La moyenne pour les pays d'Afrique subsaharienne était de 13,84 % et le taux le plus élevé (20,69 %) était enregistré par les pays sans littoral.



*L'incidence du facteur coût sur le commerce d'importation de certains pays sans littoral*

Les pays en développement sans littoral d'Afrique ont continué à pâtir de frais de transport excessifs (voir le tableau 59) qui ont eu pour effet de majorer le prix à la consommation des marchandises importées et d'amoindrir la compétitivité de leurs exportations sur les marchés étrangers. Les frais de transport comprennent des coûts directs et des coûts indirects, supportés pendant l'acheminement des marchandises de leur point de chargement à leur destination. Une grande partie des coûts indirects est attribuable aux dépenses d'infrastructure et d'équipement. Si les pays en développement sans littoral supportent des frais de transport élevés, c'est principalement à cause de la mauvaise gestion des installations, du mauvais entretien de l'infrastructure et des équipements, du déséquilibre des échanges, des carences de l'infrastructure générale et de la lourdeur des procédures administratives.

**Notes**

<sup>1</sup> Les totaux indiqués dans le *Rapport annuel 2002* de BP comprennent le pétrole brut, le schiste bitumineux, les sables pétrolifères et les condensats ou liquides de gaz naturel (LGN), c'est-à-dire le contenu liquide du gaz naturel quand celui-ci est récupéré séparément.

<sup>2</sup> Mesurée à 15 degrés et 1 013 millibars.

<sup>3</sup> [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com) - site consulté le 27 novembre 2002, le 13 janvier 2003 et les 11 et 13 mars 2003.

<sup>4</sup> Voir le site [www.vhss.de/english/hax.html](http://www.vhss.de/english/hax.html).

<sup>5</sup> Art. V - Intégration économique; Art. VIII - Monopoles et fournisseurs exclusifs de services; Art. X - Mesures de sauvegarde d'urgence.

<sup>6</sup> Dont les commissions régionales de l'ONU (CEA, CEE, CEPALC, CESAP), l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), le Comité de haut niveau sur les programmes, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Banque mondiale, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le Fonds monétaire international (FMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation maritime internationale (OMI).

<sup>7</sup> Voir le document W/120 de l'OMC.

<sup>8</sup> Pour des informations plus détaillées sur les négociations relatives aux transports maritimes, voir la page consacrée aux services sur le site de l'OMC ([http://www.wto.org/french/tratop\\_f/serv\\_f.htm](http://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f.htm)) et Faust, P. *WTO and Maritime Issues*, octobre 2000, [www.uncatd.org/ttl/](http://www.uncatd.org/ttl/).

<sup>9</sup> Voir le rapport de la CNUCED intitulé *Implementation of Multimodal Transport Rules* et le tableau comparatif connexe (UNCTAD/SDTE/TLB/2 et Add.1), consultables sur le site de la CNUCED.

<sup>10</sup> <http://www.unctad.org>. Le rapport est également consultable sur le site de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).

<sup>11</sup> Document A/CN.9/WG.III/WP.21 de la CNUDCI. En vertu du projet d'instrument tel qu'il est actuellement proposé, le régime de responsabilité essentiellement maritime serait applicable à de nombreuses réclamations auxquelles donneraient lieu des contrats de transport multimodal comportant un parcours maritime, en particulier: a) dans les cas où la perte ne peut être localisée; b) dans les cas où la perte est imputable à un parcours terrestre ou aérien mais aucune convention internationale sur le transport unimodal n'est appliquée. Voir les articles 1.5 et 4.2.1 du projet d'instrument. Voir également le commentaire de la CNUCED, note 12 ci-après.

<sup>12</sup> Les commentaires de la CNUCED font partie de la documentation de base du Groupe de travail de la CNUDCI sur le droit des transports, disponible dans les six langues de l'ONU (document A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 de la CNUDCI). Ces commentaires, accompagnés du projet d'instrument intégré, peuvent également être consultés sur le site Web de la CNUCED: [www.unctad.org](http://www.unctad.org) (UNCTAD/SDTE/TLB/4).

<sup>13</sup> Pour une étude européenne examinant cette approche, voir *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, Luxembourg, Bureau des publications officielles des Communautés européennes, 1999.

<sup>14</sup> «Réformes et place du secteur privé dans les ports africains», UNCTAD/SDTE/TLB/5, 31 mars 2003.