

UNCTAD/LDC/2007/1

12 avril 2007

FRANÇAIS

Original: ANGLAIS

Conférence des Nations Unies sur
le commerce et le développement

Réunion thématique sur le développement des infrastructures
du transport en transit en prévision de l'examen à mi-parcours
du Programme d'action d'Almaty

Ouagadougou, Burkina Faso, 18-20 juin 2007

**APERÇU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LE COMMERCE
DE TRANSIT DES PAYS SANS LITTORAL D'AFRIQUE DE L'OUEST
ET D'AFRIQUE CENTRALE**

**Contribution du secrétariat de la CNUCED à l'examen à mi-parcours
du Programme d'action d'Almaty**

Rapport du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. APERÇU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LE COMMERCE DE TRANSIT DES PAYS SANS LITTORAL D'AFRIQUE DE L'OUEST ET D'AFRIQUE CENTRALE	1 – 5	4
Vue d'ensemble	1 – 5	4
II. LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT EN TRANSIT POUR LES PAYS SANS LITTORAL D'AFRIQUE DE L'OUEST ET D'AFRIQUE CENTRALE ET LES PAYS DE TRANSIT VOISINS	6 – 44	5
A. Vue d'ensemble	6 – 14	5
B. Transports routiers	15 – 27	7
C. Transports ferroviaires	28 – 34	9
D. Transports fluviaux	35 – 37	10
E. Ports maritimes	38 – 39	11
F. Installations frontalières	40 – 41	12
G. Commerce de transit en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale et instabilité politique régionale	42 – 44	12
III. CONVENTIONS ET ACCORDS RÉGISSANT L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN TRANSIT LIÉES AU COMMERCE EN AFRIQUE DE L'OUEST ET EN AFRIQUE CENTRALE	45 – 50	13
IV. INITIATIVES VISANT À AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST ET EN AFRIQUE CENTRALE	51 – 56	14
V. PERSPECTIVES	57 – 66	16
A. Renforcement des capacités	59	16
B. Stratégies nationales et régionales relatives aux infrastructures de transport	60	16
C. Développement équilibré et complémentaire des différentes branches du secteur des transports	61	17

D.	Modernisation du matériel de transport.....	62	17
E.	Participation du secteur privé à la fourniture et à l'entretien des infrastructures de transport.....	63	17
F.	Mesures de facilitation du commerce.....	64 – 66	18
	Références		19

Tableau

1.	Indicateurs de l'infrastructure des transports en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale (2004).....		6
2.	Fréquence des postes de contrôle sur principaux axes routiers de transit en Afrique de l'Ouest		9
3.	Accords bilatéraux entre les pays ans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et leurs voisins de transit sur des questions de trafic de transit.....		14

I. APERÇU DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR LE COMMERCE DE TRANSIT DES PAYS SANS LITTORAL D'AFRIQUE DE L'OUEST ET D'AFRIQUE CENTRALE

Vue d'ensemble

1. Sur les 24 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale [1], cinq sont des pays sans littoral; ce sont le Burkina Faso, la République centrafricaine, le Tchad, le Mali et le Niger. N'étant pas bordés par la mer, ils en sont réduits à traverser le territoire d'autres pays pour transporter la plus grande partie de leurs produits. Si la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer stipule que «Les États sans littoral jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous moyens de transport» [2, par. 125], le commerce de transit se heurte souvent à une foule d'obstacles administratifs, techniques et logistiques. De plus, la nécessité du transit signifie que les pays sans littoral sont tributaires des infrastructures de transport de leurs voisins, ce qui alourdit le coût des transactions et nuit à la compétitivité de ces pays sur le marché international.
2. De surcroît, pour le Burkina Faso, la République centrafricaine, le Tchad, le Mali et le Niger, le droit d'accès à la mer est fortement compromis car les systèmes de transport en transit de la région sont parmi les moins développés du monde. Dans l'ensemble, les infrastructures de transport sont dans un état désastreux qui ne fait qu'empirer, et des goulets d'étranglement autres que physiques compromettent la fluidité du trafic dans les principaux couloirs de transit de la région. L'état des infrastructures de transport empêche en outre une partie importante des habitants de participer à l'économie moderne.
3. La faible connectivité des transports a des effets négatifs sur le développement socioéconomique de ces pays. En 2001, le PIB par habitant oscillait entre 198 dollars pour le Tchad et 255 dollars pour la République centrafricaine. Pour le groupe de pays considérés, le PIB moyen par habitant ne dépassait pas 202 dollars, soit un chiffre inférieur de 57 % au chiffre moyen pour l'Afrique subsaharienne. À l'heure actuelle, l'espérance de vie à la naissance est inférieure à cinquante ans. Le taux d'analphabétisme est élevé et va de 50 % en République centrafricaine à 83 % au Niger. Les cinq pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale font partie de la catégorie des pays les moins avancés, et sont donc parmi les pays les plus pauvres du monde.
4. Le Programme d'action d'Almaty, adopté à l'occasion de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, qui s'est tenue en 2003, reconnaît l'importance capitale du secteur des transports pour la croissance économique et le développement. Il fixe un cadre pour la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces pour les pays en développement sans littoral et fait ressortir la nécessité de forger des partenariats entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, ainsi qu'entre ces pays et leurs partenaires aux niveaux bilatéral et multilatéral. Le Programme d'action d'Almaty a également dégagé sept secteurs prioritaires en matière de développement et d'entretien des infrastructures: les transports ferroviaires, les transports routiers, les ports, les transports fluviaux, les pipelines, le transport aérien et les communications [14].

5. Le présent aperçu, qui a été établi par la Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux, donne une description de l'état actuel des infrastructures du transport pour le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale dans leurs grandes lignes, en s'attachant en particulier aux transports terrestres, non compris les pipelines et les ports maritimes. Il met en relief les problèmes liés à l'utilisation, au développement et à l'entretien des infrastructures du transport en transit dans les deux régions et examine divers moyens de mieux tirer parti des infrastructures du transport en transit à la fois dans les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et dans les pays de transit.

II. LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT EN TRANSIT POUR LES PAYS SANS LITTORAL D'AFRIQUE DE L'OUEST ET D'AFRIQUE CENTRALE ET LES PAYS DE TRANSIT VOISINS

A. Vue d'ensemble

6. En Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, les marchandises en transit sont acheminées à travers 13 grands couloirs de transit: 7 couloirs routiers, 5 couloirs routiers ou routiers et ferroviaires, et 1 couloir ferroviaire et fluvial. Mais ces infrastructures de transport en transit sont parmi les moins développées du monde. Elles sont souvent mal entretenues, techniquement dépassées et mal équipées pour assurer la connectivité intermodale. Le mouvement des marchandises le long des principaux couloirs de transit est entravé par des goulets d'étranglement, physiques et autres, qui font monter le coût du transport, et qui nuisent à la compétitivité des exportations et constituent des obstacles d'envergure à l'importation de biens d'équipement essentiels, de produits alimentaires et de combustibles. Maints accords de coopération en matière de transport en transit ont été passés par les gouvernements des pays des deux régions aux niveaux bilatéral, multilatéral et régional, mais leur application laisse toujours à désirer.

7. Les transports routiers sont le premier mode de transport de la région et occupent une place de plus en plus importante dans le transport en transit. Près des neuf dixièmes des marchandises transportées en transit sont acheminées par la route. Cependant, l'état des routes empêche souvent d'acheminer les marchandises dans des conditions de sécurité et de rapidité.

8. Les transports ferroviaires viennent au deuxième rang parmi les modes de transport de l'Afrique de l'Ouest. Le rail relie deux capitales, Ouagadougou (Burkina Faso) et Bamako (Mali), à deux ports maritimes régionaux, Abidjan (Côte d'Ivoire) et Dakar (Sénégal), respectivement. Niamey (Niger) n'est pas atteignable et les marchandises qui entrent dans le pays ou qui en sortent doivent emprunter le couloir ferroviaire et routier Cotonou-Niamey.

9. Le rail joue un rôle moins important dans le trafic de transit international de l'Afrique centrale, car les lignes ferroviaires nationales sont peu nombreuses et qu'il n'y a pas interconnexion entre elles. Seul le Cameroun possède une infrastructure ferroviaire importante exploitée par une société privée, la Camrail. Dans ce pays, les chemins de fer ne jouent pas seulement un rôle important au niveau des transports intérieurs, mais ils facilitent le trafic de transit avec le Tchad et la République centrafricaine.

10. Les transports fluviaux sont peu répandus en Afrique de l'Ouest, en dépit du potentiel du fleuve Niger. Ils viennent au deuxième rang parmi les modes de transport en transit en

République centrafricaine. Les marchandises en transit entre Brazzaville et Bangui peuvent être acheminées sur le Congo et l'Oubangui. Toutefois, l'Oubangui n'est navigable que huit mois par an en raison du faible niveau des eaux à la saison sèche.

11. Le pipeline de 1 070 km qui relie le Tchad au Cameroun, financé avec l'aide de la Banque mondiale, est le principal pipeline de transit existant dans les deux régions, et permet d'acheminer le pétrole brut depuis les gisements de pétrole de Doba, au sud du Tchad, jusqu'aux côtes camerounaises. Le projet, d'un montant de 4 milliards de dollars, comprend aussi la construction de trois stations de pompage et du terminal en mer situé à proximité de Kribi, au Cameroun [18]. D'autres pays des deux régions possèdent des systèmes nationaux de pipelines.

12. Il existe plusieurs grands aéroports internationaux dans la région, mais ils ne sont pas situés dans les pays sans littoral. La faillite, en 2002, d'une grande compagnie aérienne qui desservait les régions a porté un sérieux coup aux transports aériens en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Les choses sont néanmoins rentrées dans l'ordre, même si le transport de marchandises par voie aérienne reste embryonnaire, en raison en particulier de son coût élevé. Quoiqu'il en soit, la mise en œuvre complète de la décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés des transports aériens en Afrique, adoptée en 1999, devrait avoir des effets positifs sur la connectivité aérienne intrarégionale et interrégionale des pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale.

13. L'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale sont relativement bien dotées de ports maritimes. Dans la plupart de ces ports, les opérations portuaires ont été confiées par voie de concession à des exploitants privés, dans l'espoir d'améliorer la qualité des services. Les ports d'Abidjan (Côte d'Ivoire), de Dakar (Sénégal), de Douala (Cameroun) et de Tema (Ghana) revêtent une importance particulière pour le commerce des marchandises des pays sans littoral d'Afrique centrale et d'Afrique de l'Ouest.

**Tableau 1. Indicateurs de l'infrastructure des transports
en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale
(2004)**

Longueur du réseau routier	670 148 km
dont	
pavé	107 785 km
non pavé	562 263 km
Longueur du réseau ferré	18 134 km
Longueur du réseau navigable	27 731 km
Nombre d'aéroports	621
dont	
pistes pavées	145
pistes non pavées	476
Nombre de ports maritimes	48
Longueur des pipelines	12 692 km

Source: Proinvest, p. 3 [8].

14. Une coopération régionale peu satisfaisante, un recours insuffisant aux technologies de l'information et des communications dû à des problèmes techniques et des problèmes d'utilisation, et le manque de ressources humaines, sont à l'origine de goulets d'étranglement autres que physiques qui continuent de grever indûment les coûts des transports. Plus précisément, les documents douaniers ne sont pas harmonisés et les procédures de dédouanement sont longues et contraignantes en dépit des accords régionaux sur la liberté de mouvement des personnes et des marchandises.

B. Transports routiers

15. Le transport par route est le principal mode de transport utilisé pour l'exportation et à l'importation de marchandises des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Le rail serait peut-être plus économique pour le transport en vrac de produits régionaux de première importance comme le coton, mais le peu de régularité des services ferroviaires et l'engorgement des terminaux ferroviaires ainsi que les problèmes dus au mauvais état d'une grande partie des lignes de chemin de fer régionales, jouent en faveur des transports routiers, plus chers mais plus fiables.

16. La densité et la qualité de l'infrastructure routière varient d'un pays à l'autre. D'une manière générale, l'état des routes est meilleur en Afrique de l'Ouest qu'en Afrique centrale. Le Ghana et la Côte d'Ivoire sont les pays de transit qui ont la meilleure infrastructure routière. Avant l'éclatement de la crise ivoirienne, les couloirs passant par ce pays étaient les plus fréquentés de la sous-région.

17. L'infrastructure routière est moins dense en Afrique centrale et pose des problèmes d'entretien plus sérieux. Le Cameroun est le principal pays de transit pour la République centrafricaine et le Tchad. Les quatre cinquièmes du trafic de transit de l'Afrique centrale sont acheminés par deux couloirs routiers qui traversent le Cameroun – le couloir Douala-Bangui (1 500 km) et le couloir Douala-N'djamena (2 100 km).

18. Les couloirs routiers qui traversent d'autres pays, comme le Congo et le Gabon, la République démocratique du Congo, le Soudan, la Jamahiriya arabe libyenne, le Niger et le Nigéria, jouent un rôle mineur. Ils possèdent toutefois un important potentiel et pourraient non seulement permettre aux deux pays sans littoral d'avoir des partenaires de transit plus divers, mais contribuer au développement du commerce et de l'intégration de la région. En particulier, l'établissement de liaisons avec le Nigéria permettrait au Tchad de réduire les coûts de transport, puisque Port Harcourt (Nigéria) est le port maritime le plus proche de N'djamena.

19. Désireux d'améliorer la qualité de l'infrastructure routière dans les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, les gouvernements et les communautés économiques régionales ont lancé ces dernières années, en coopération avec des donateurs bilatéraux et multilatéraux – dont en particulier le Fonds africain de développement – plusieurs projets de réhabilitation des routes et de facilitation des transports au niveau national et régional. Parmi les plus importants figurent le projet de construction d'une route Tibiri-Dakoro et Madaaoua-Bouza-Tahoua au Niger, le programme concernant le secteur des transports pour 2000-2008 en cours au Burkina Faso, et le projet de réhabilitation du couloir sud Bamako-Dakar, qui devraient conduire à une amélioration substantielle de l'infrastructure routière [3, 4, 11].

20. Il existe un système de quotas de répartition du fret sur certains couloirs de transit routiers qui a pour but de permettre aux transporteurs des pays sans littoral et des pays de transit de se partager les gains des opérations. En général, la part allouée aux transporteurs du pays sans littoral est des deux tiers du fret de transit, celle du pays de transit d'un tiers.

21. Ces quotas sont établis pour servir des objectifs de développement, comme par exemple permettre le développement du secteur des transports des pays sans littoral; mais leur application stricte peut poser des problèmes d'efficacité et aboutir à des résultats imprévus. C'est ainsi que les quotas de transport peuvent provoquer un engorgement de la capacité de transport et faire monter les coûts du transport si l'offre, la capacité et la qualité des véhicules ne sont pas les mêmes dans le pays sans littoral et dans le pays de transit partenaire. Le système des quotas risque donc d'être économiquement défavorable pour les pays sans littoral si l'augmentation des coûts de transport excède les avantages générés dans le secteur des transports.

22. À côté des problèmes qui touchent à l'état de l'infrastructure routière et des questions liées aux quotas de transport, les transports routiers en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale se heurtent à toute une série de difficultés supplémentaires. L'un des problèmes les plus importants réside dans la vétusté d'une grande partie du parc de camions et du nombre croissant de véhicules d'occasion, qui entraînent l'augmentation des coûts d'exploitation et de la fréquence des accidents. En outre, la plupart des véhicules ne sont pas équipés du matériel qui permettrait d'accélérer le transport en transit et ne peuvent pas, par exemple, être scellés ou reliés à des installations de suivi des marchandises.

23. Les gouvernements s'inquiètent du vieillissement du parc de véhicules et ont pris diverses mesures pour remédier à cette situation. C'est ainsi que le Gouvernement malien a institué un système d'exonération fiscale pour les véhicules neufs afin d'encourager le renouvellement du parc de camions qui sert au transport des marchandises entre les États. Au Sénégal, l'importation de véhicules de plus de cinq ans a été interdite [3, p. 9]. Au Niger où, selon des estimations, 80 % des véhicules sont dans un état de délabrement avancé, les pouvoirs publics recourent à des incitations fiscales pour encourager les transporteurs à renouveler leur parc de véhicules [4, p. 7].

24. Deuxième problème grave: le mépris généralisé des règlements concernant la charge par essieu dont font preuve les transporteurs. Les camions sont surchargés pour compenser la faiblesse des taux de fret par tonne pratiqués par les transporteurs qui se livrent une concurrence sans merci pour faire face à une offre de capacité excédentaire par rapport au volume de marchandises transportées. De plus, le déséquilibre entre les exportations et les importations – sachant par exemple que les importations représentent près de 85 % du volume total du fret à destination et en provenance des pays sans littoral des États de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) [3, p. 9] – incite aussi à surcharger les camions entrants pour compenser le manque à gagner dû au faible volume du fret sortant à destination des ports maritimes. Cette pratique non seulement contribue à la détérioration des infrastructures routières mais pose aussi de graves problèmes au niveau de la sécurité routière.

25. Toutefois, il est vraisemblable que les obstacles les plus sérieux qui entravent la rapidité du transit des marchandises par voie routière en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale proviennent des nombreux barrages routiers mis en place pour imposer des droits de facilitation, qui prennent la forme de prélèvements illicites divers allant de péages communautaires à des «redevances pour vérification des documents», sans parler des pots-de-vin.

26. Les barrages et autres postes de contrôle ont tellement proliféré que les camionneurs sont contraints à des arrêts fréquents (voir tableau 2). Même si les droits de péage extorqués à chaque poste de contrôle sont relativement modestes, ils finissent par totaliser des sommes importantes. Sur le plan économique, ils constituent une perte pour le secteur des transports et l'on en arrive à ce paradoxe qu'il en coûte autant de rouler sur une route à deux voies en Afrique de l'Ouest que sur une autoroute à quatre voies en Europe [5].

Tableau 2. Fréquence des postes de contrôle sur principaux axes routiers de transit en Afrique de l'Ouest

Parcours	Distance (km)	Nombre de contrôles	Fréquence (km)
Lagos-Abidjan	992	69	14
Niamey-Ouagadougou	337	20	17
Lomé-Ouagadougou	989	34	29
Cotonou-Niamey	1 036	34	30
Abidjan-Ouagadougou	1 122	37	30
Accra-Ouagadougou	972	15	65

Source: OCDE/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest [5, p. 16].

27. Des efforts visant à réduire le nombre de barrages routiers sont entrepris dans le cadre de projets comme le projet de réhabilitation des routes et de facilitation du transport du couloir sud Bamako-Dakar. Ce projet vise notamment à réduire de 20 % les coûts de transport invisibles en limitant les vérifications à la frontière et au point d'arrivée pour le transport en transit par containers, par camions-citernes et camions scellés au point de départ. Le décaissement des prêts accordés au titre de ce programme est subordonné à la présentation de preuves concrètes de la mise en œuvre de politiques visant à réduire le nombre de postes de contrôle au Mali et au Sénégal [3, p. 10].

C. Transports ferroviaires

28. Des réseaux ferroviaires existent dans 15 des 24 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale, mais seuls deux pays sans littoral – le Burkina Faso et le Mali – en sont dotés. Les marchandises à destination et en provenance du Niger, du Tchad et de la République centrafricaine doivent être acheminées sur des couloirs mixtes, ferroviaires et routiers.

29. Comme la majorité des lignes sont uniquement orientées perpendiculairement à la côte et ne sont pas connectées entre elles, on ne peut pas parler de réseau ferroviaire régional. Ces lignes servent pour la plupart à l'exportation de grandes quantités de minéraux. La quasi-totalité sont constituées d'une seule voie, fréquentées par des engins à moteur diesel. De surcroît, beaucoup d'entre elles remontent au XIX^e siècle et sont dans un état précaire. Le matériel roulant est vétuste et inadapté, en quantité et en qualité. De plus, le faible volume du fret de retour fait que les wagons restent indûment à quai aux points terminaux.

30. L'interruption des services ferroviaires pour raisons techniques est monnaie courante. De plus, de nombreuses compagnies publiques se sont avérées non rentables et ne possèdent pas les fonds nécessaires pour assurer les travaux d'entretien et la fourniture de meilleurs services. Devant le peu de fiabilité des services, les transporteurs se sont détournés du rail dont la part a baissé au profit de la route.

31. Toutefois, la privatisation des chemins de fer et les investissements en matériel roulant et autre, de même que le perfectionnement du personnel et la restructuration, ont créé de nouvelles possibilités de réhabilitation et de modernisation du secteur ferroviaire. La privatisation de la ligne Abidjan-Ouagadougou, intervenue en 1995, a conduit à une augmentation massive du trafic de marchandises. En 2000, près de la moitié des marchandises à destination du Burkina Faso au départ du port d'Abidjan étaient transportées par chemin de fer. Mais la crise ivoirienne a eu des conséquences désastreuses sur l'exploitation de la ligne, qui a dû être fermée à diverses reprises, et le trafic de marchandises a chuté de 80 % entre 2002 et 2003. Les opérations ont repris momentanément, mais la situation politique reste instable et il est difficile d'assurer les marchandises [6, p. 161 et 162].

32. La ligne Dakar-Bamako est exploitée depuis 2003 dans le cadre d'un contrat de gestion privée conférant au consortium canado-français Transrail une concession de vingt-cinq ans, renouvelable pour dix ans. Le consortium s'est engagé à verser des redevances annuelles d'environ 900 000 dollars à chacun des pays et à investir un montant de 72,7 millions de dollars sur cinq ans dans l'amélioration des voies et le renouvellement du matériel roulant [7]. En dépit de l'obligation qui lui incombait de maintenir un service de voyageurs, Transrail a privilégié le transport des marchandises, qui a sextuplé en un bref laps de temps. Ces progrès se sont faits aux dépens de la liaison ferroviaire de nombreuses bourgades isolées, dont la gare a été fermée, portant un coup à l'activité économique qui s'était développée autour du chemin de fer.

33. Les marchandises en transit à destination et en provenance des pays sans littoral d'Afrique centrale sont également acheminées le long d'un couloir ferroviaire/fluvial qui comprend le tronçon ferroviaire congolais qui relie Pointe Noire à Brazzaville (512 km). À Brazzaville, les marchandises sont transbordées sur des moyens de transport fluviaux (et inversement).

34. Bien que le volume annuel de minéraux et de minerais transportés par voie ferrée atteigne 25 à 30 millions de tonnes, le secteur ferroviaire reste un élément d'infrastructure du transport en transit peu exploité. Il se pourrait cependant qu'étant donné l'augmentation de la demande de minéraux et de minerais émanant des pays d'Asie la réhabilitation des lignes existantes et la construction de nouvelles lignes attirent des investissements étrangers directs. Plusieurs projets de réhabilitation et de développement de lignes ferroviaires financés par des investisseurs locaux et des investisseurs étrangers privés sont à l'étude – c'est le cas au Ghana; c'est aussi le cas du projet AFRICARAIL, axé notamment sur la construction de nouvelles lignes à deux voies reliant les circuits ferroviaires du Bénin, du Burkina Faso et du Togo. La réalisation de ces projets pourrait donner un nouvel élan au secteur ferroviaire et améliorer sensiblement la situation des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest en ce qui concerne le transport en transit.

D. Transports fluviaux

35. Les transports fluviaux sont un mode de transport utilisé dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. Mais la période de navigabilité des fleuves et des lacs est souvent

limitée à la saison des pluies. L'allongement de la saison sèche liée aux changements climatiques risque de raccourcir encore les périodes de navigation sur les voies fluviales de ces pays. De plus, les voies fluviales servent généralement pour les transports intérieurs, et non comme moyen de connexion pour le transport en transit international.

36. Quoi qu'il en soit, les marchandises en transit continuent d'être transportées sur les voies fluviales en Afrique centrale, notamment sur le Congo et ses affluents, l'Oubangui et le Shanga, et parfois en combinaison avec le rail. À l'heure actuelle, le trafic sur le couloir ferroviaire et fluvial Bangui-Brazzaville-Pointe Noire représente un cinquième de celui qui emprunte l'axe routier Douala-Bangui. Le couloir ferroviaire et fluvial était beaucoup plus fréquenté dans les années 80, époque où il absorbait plus de la moitié du trafic de marchandises à destination et en provenance de la République centrafricaine. Mais sa capacité a considérablement diminué faute d'entretien. Par ailleurs, la quantité et la qualité des services de transport offerts par les bateaux et péniches locaux ont baissé. Le volume du fret a chuté de 92 %, tombant de 223 635 à 18 218 tonnes entre 1985 et 2000.

37. Les transports fluviaux recèlent donc un potentiel, en particulier en Afrique centrale. Étant plus économiques que les transports routiers, ils sont susceptibles de faire baisser les coûts du transport pour la République centrafricaine et les régions sud du Tchad. En revanche, le faible degré de coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit et l'instabilité politique qui règne dans la sous-région n'ont pas permis d'utiliser efficacement ce mode de transport. Par ailleurs, ramener le volume du fret aux niveaux des années 80 nécessiterait des investissements considérables dans l'achat de matériel de transport et l'entretien des installations fluviales.

E. Ports maritimes

38. Les États côtiers d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale sont relativement bien dotés en ports maritimes. Leur capacité de manutention correspond *grosso modo* à la demande de transport et le matériel disponible est souvent plus performant et en meilleur état que dans d'autres branches des transports. Les principaux ports ont été dans la plupart des cas confiés au secteur privé et plusieurs d'entre eux sont exploités par de grandes entreprises internationales.

39. Certains ports maritimes ont récemment investi dans des équipements qui contribuent à accélérer l'enlèvement des marchandises et à rendre le trafic de transit plus sûr. En février 2006, le port de Dakar a, par exemple, participé à la mise à l'essai d'un nouveau système de scellés à utiliser le long du couloir de 2 700 kilomètres reliant Dakar (Sénégal) à Niamey (Niger) en passant par Bamako (Mali) et Ouagadougou (Burkina Faso). Ce dispositif peut être installé sur des camions ayant une charge utile comprise entre 10 et 40 tonnes [15]. Le port d'Abidjan a mis en service le 6 mars 2007 le premier scanner à double tunnel utilisant des rayons X de haute énergie (6MeV). Ce scanner, qui peut traiter jusqu'à 30 camions par heure, aidera à réduire les goulets d'étranglement en matière de dédouanement et permettra de retirer les marchandises plus rapidement [16]. Les temps effectifs d'immobilisation navire/port (sept jours voire plus dans la plupart des ports maritimes d'Afrique de l'Ouest) restent néanmoins supérieurs au délai de soixante-douze heures fixé comme objectif [3, p. 5].

F. Installations frontalières

40. Les formalités de passage des frontières sont complexes et laborieuses, principalement en raison de la multiplicité des documents douaniers et formulaires de police. Les pays utilisent leurs propres documents de transit, qui ne sont pas acceptés mutuellement. Les guichets uniques et les installations douanières communes restent davantage l'exception que la règle. Le recours aux technologies modernes de l'information et de la communication, en particulier pour l'inspection des marchandises, la collecte des données et leur traitement ne s'est pas encore généralisé ou est sujet à des problèmes techniques qui réduisent l'efficacité des systèmes automatisés de gestion des données douanières (coupures d'électricité ou problèmes de maintenance informatique, par exemple) ainsi qu'à des problèmes liés à la formation et aux compétences insuffisantes du personnel en matière de collecte et de traitement informatisés des données.

41. Les grands ports disposent d'entrepôts et d'installations de stockage sous douane, notamment pour les marchandises dangereuses, le vrac et les conteneurs. Cependant, des problèmes se posent souvent aux points de transbordement dans les couloirs associant le rail et la route, où la capacité insuffisante de prise en charge par les compagnies ferroviaires et l'indisponibilité du matériel de transport en temps voulu se traduisent par une accumulation de marchandises en attente. En outre, les postes frontière sont souvent dépourvus d'aires de stationnement qui soient suffisamment sûres pour les camions et répondent également aux prescriptions sanitaires minimales pour les chauffeurs.

G. Commerce de transit en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale et instabilité politique régionale

42. L'acheminement sûr et rapide des marchandises à destination et en provenance des pays sans littoral, en particulier par la route, le rail et les voies navigables intérieures, est tributaire du libre accès aux infrastructures de transport et de la possibilité d'utiliser celles-ci sans entrave tant dans les pays sans littoral que dans les pays de transit. Les troubles civils, les soulèvements et autres formes d'instabilité politique ont fortement perturbé le commerce de transit des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale dans le passé et continuent de le faire.

43. Le commerce de transit dans la région a tout particulièrement pâti de la crise politique apparue en Côte d'Ivoire, qui a eu des répercussions sur les flux commerciaux du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Avant cela, plus de la moitié des marchandises transportées à destination et en provenance de ces pays passaient par le port d'Abidjan. L'autre moitié se répartissait entre Cotonou (19 %), Lomé (17 %), Dakar (11 %) et Tema (1 %). Tant la situation géographique de la Côte d'Ivoire que l'état relativement satisfaisant des infrastructures de transport routier et ferroviaire avaient contribué à cette prépondérance régionale. Cependant, depuis que le pays est en proie à l'instabilité politique, le commerce de transit a été détourné vers Tema et Lomé. Entre 2002 et 2003, le trafic de marchandises en transit entre Abidjan et les pays sans littoral a été divisé par cinq. Les opérations avec le Burkina Faso sont passées de 390 000 à 15 000 tonnes. Alors qu'en 1998 le Burkina Faso exportait 80 % de son coton par Abidjan, en 2003 aucune exportation burkinabé n'a été enregistrée dans le port ivoirien [9, p. 20]. Inversement, le volume des marchandises en transit entre le port de Tema et le Burkina Faso ainsi que le Mali a été multiplié par 8 et 16 respectivement entre 2000 et 2003 [10, p. 30].

44. Bien que des convois de camions en transit accompagnés d'une escorte aient été organisés en Côte d'Ivoire, les transporteurs se sont rapidement adaptés à cette nouvelle situation en optant pour des itinéraires passant par le Ghana, le Bénin et le Togo, pays dont les Gouvernements se sont montrés coopératifs et ont facilité l'expédition des marchandises passant par les ports nationaux. De fait, la crise ivoirienne a mis en évidence la souplesse et l'ingéniosité du secteur local des transports qui a su s'adapter sans tarder à l'évolution de la situation et tirer parti de nouveaux débouchés. En outre, la crise a eu pour effet de relancer de grands projets d'infrastructure dans la région et a fait ressortir la nécessité de renforcer la coopération et l'intégration régionales dans le secteur des transports.

III. CONVENTIONS ET ACCORDS RÉGISSANT L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN TRANSIT LIÉES AU COMMERCE EN AFRIQUE DE L'OUEST ET EN AFRIQUE CENTRALE

45. Pour que les pays sans littoral puissent efficacement tirer parti des infrastructures de transport des pays voisins, un cadre juridique approprié s'avère nécessaire. À l'échelle régionale et sous les auspices de la CEDEAO, de l'UEMOA, de la CEMAC et de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), les pays sans littoral et les pays de transit d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale ont conclu plus d'une quarantaine de conventions et d'accords régionaux, multilatéraux et bilatéraux relatifs aux transports et aux aspects logistiques. Ces instruments portent sur des questions telles que le commerce des marchandises et des services, l'accès aux ports maritimes, le transport en transit et l'harmonisation des documents, taxes, redevances et nomenclatures, en sus d'accords relatifs au partage des marchés et aux transports spécialisés par camion.

46. Les trois principaux accords multilatéraux de transit en Afrique de l'Ouest sont la Convention sur le transport routier inter-États (TRI), la Convention sur le transit routier inter-États (TRIE) et l'accord sur un système ouest africain d'assurance «carte brune».

47. Vu le nombre d'accords et de conventions régissant l'utilisation des infrastructures de transport pour le trafic de transit en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale ainsi que les chevauchements qui en découlent, leur application et leur interprétation ne vont pas sans divergences d'opinion. Dans la pratique, il arrive souvent qu'on ne tienne pas compte de ces instruments juridiques ou que les règlements nationaux prévalent sur les accords régionaux. La Convention TRI par exemple, qui était censée faciliter les transports routiers en assurant une plus grande fluidité du trafic de transit, n'a pas permis de réduire le nombre de barrages routiers dans la plupart des couloirs de transit. L'application de la Convention TRIE, qui visait à remplacer les documents nationaux de transit par un carnet TRIE représentant un document unique de transit CEDEAO, se heurte à des problèmes liés à la répartition des recettes provenant de la vente de ce carnet, à des divergences quant au système de garantie TRIE et au fait que les États – doutant de la qualité du système de dédouanement des pays partenaires – sont peu enclins à accepter des documents de transit délivrés par d'autres États membres. Le manque de coopération et de confiance mutuelle entre les sociétés d'assurance est une des autres raisons pour lesquelles l'application du système d'assurance «carte brune» de la CEDEAO laisse à désirer.

48. En Afrique centrale, divers accords sur le transport de marchandises par la route ont été adoptés dans la seconde moitié des années 90 sous les auspices de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). Parmi ces accords, il convient de mentionner la Convention inter-États de transport routier de marchandises diverses, une convention inter-États de transport multimodal de marchandises et un système régional d'assurance «carte orange». Cependant, en dépit de ces conventions régionales, les accords bilatéraux et les règlements nationaux restent prépondérants parmi les dispositions juridiques applicables aux activités de transport en transit à l'échelle sous-régionale.

49. Les accords bilatéraux associant les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et les pays en développement voisins de transit prévoient une coopération pour tous les modes de transport et tous les aspects du transport en transit, notamment l'infrastructure, la coordination et les mesures de facilitation connexes. On trouvera au tableau 3 un aperçu des accords bilatéraux de transit et de transport conclus entre ces pays.

Tableau 3. Accords bilatéraux entre les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et leurs voisins de transit sur des questions de trafic de transit

	Bénin	Côte d'Ivoire	Sénégal	Togo	Cameroun
Burkina Faso	a, b, c	a, b, c, d	a, b, c	a, b, c	
Mali	a, b, c	a, b, c	a, b, c, d	a, b, c	
Niger	a, b, c, d	a, b, c	a, b, c	a, b, c	
République centrafricaine					a, b, c, d
Tchad					a, b, c, d

a = accord portuaire; b = accord de transit; c = accord sur le transport routier; d = accord sur le transports ferroviaires.

Source: N'Guessan N'Guessan. Improvement of transit transport in West Africa. UNCTAD/LDC/2003/2, Genève, 2003, p. 18.

50. Les accords bilatéraux sont en général mis en œuvre de façon plus systématique que les accords multilatéraux en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, car les gouvernements tendent à s'engager davantage au niveau bilatéral. De ce fait, de tels accords prévalent souvent sur les instruments multilatéraux. Des problèmes surgissent dans les cas où des accords internationaux entrent en conflit avec la législation nationale.

IV. INITIATIVES VISANT À AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST ET EN AFRIQUE CENTRALE

51. Plusieurs initiatives ont été lancées au niveau régional en vue d'étoffer les infrastructures de transport en transit liées au commerce pour les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale et d'en améliorer l'utilisation. La plupart de ces initiatives s'inspirent du Plan d'action à court terme du NEPAD sur l'infrastructure et sont conformes au Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, conçu conjointement par la Banque mondiale

et la CEA. Des communautés économiques régionales telles que la CEDEAO, l'UEMOA et la CEMAC jouent également un rôle important en coopérant avec des donateurs multilatéraux et bilatéraux ainsi que des institutions financières régionales dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques correspondantes.

52. La CEDEAO et l'UEMOA s'attachent de concert à mettre en œuvre un programme de facilitation du transit et des transports routiers visant à améliorer la position concurrentielle des États membres en rendant le commerce régional plus fluide grâce à des systèmes de transport plus performants et à l'élimination des obstacles non tarifaires. Les différents volets de ce programme doivent être mis en œuvre, testés et évalués à titre expérimental entre 2004 et 2009, date à laquelle le programme sera exécuté à grande échelle. Celui-ci comporte les éléments suivants:

- Harmonisation des procédures relevant de la Convention sur le transit routier inter-États dans la perspective de l'adoption d'un document TRIE unique;
- Création d'observatoires permettant de déceler et de décourager les pratiques qui laissent à désirer le long des principaux couloirs de transport en transit;
- Construction de postes frontière communs en vue d'accélérer les formalités douanières aux frontières;
- Élargissement de l'initiative de la Banque mondiale relative à la prévention du VIH/sida [17].

53. Bien que bon nombre des initiatives prises par les communautés économiques régionales pour améliorer les infrastructures de transport en transit remontent à la création de ces organismes et que d'importants documents relatifs aux programmes aient entre temps été publiés [11], leur mise en œuvre a peu progressé. La pénurie de ressources financières et des problèmes de ressources humaines, mais également l'absence de la volonté politique nécessaire pour exécuter les programmes et accords régionaux relatifs au transport en transit, et en contrôler l'application sont les principaux facteurs qui expliquent un tel état de choses.

54. Un nouvel effort visant à progresser plus rapidement de façon à répondre aux besoins pressants d'infrastructures des pays africains – notamment pour le transport en transit – à l'appui de la croissance et du développement économiques a été entrepris en 2005, avec la création du Consortium africain pour l'infrastructure. Celui-ci associe à la fois des donateurs bilatéraux, des organismes multilatéraux et des institutions africaines [12]. Son objectif est de permettre à ses membres de soutenir plus efficacement le développement des infrastructures en Afrique en conjuguant leurs efforts dans certains domaines tels que le partage d'informations, la mise au point de projets et les bonnes pratiques.

55. Le Consortium entend remédier aux contraintes tant nationales que régionales pesant sur le développement de l'infrastructure, régionale notamment, vu les problèmes particuliers rencontrés à ce niveau. Cependant, la plupart des services d'infrastructure étant assurés à l'échelle nationale dans le cadre de budgets et de cadres d'exécution nationaux, il interviendra également au niveau des pays. En outre, des problèmes critiques d'harmonisation doivent être réglés à l'échelon national.

56. Le Consortium africain pour l'infrastructure n'est pas un organisme de financement: il est plutôt conçu comme un tremplin permettant de mobiliser plus de ressources financières auprès des donateurs pour des projets et programmes d'infrastructure en Afrique, en particulier pour l'exécution de projets régionaux relevant du Plan d'action à court terme du NEPAD. Entre octobre 2005 et juin 2006, 11 projets de ce type ont fait l'objet d'annonces de contributions totalisant 764,3 millions de dollars. Environ 60 % de ces fonds seront consacrés à des activités à entreprendre dans la région de la CEDEAO concernant notamment la construction de routes ainsi que les transports aériens et les mesures de sécurité connexes, et à des projets de facilitation des transports.

V. PERSPECTIVES

57. La remise en état, la modernisation et l'expansion des infrastructures de transport sont une condition *sine qua non* tant pour le développement des pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale que pour l'intégration et le progrès économiques de ces régions.

58. La réalisation d'un tel objectif nécessite l'application de mesures gouvernementales, d'initiatives pratiques et de réglementations techniques dont certaines sont décrites ci-après.

A. Renforcement des capacités

59. Il faudrait améliorer et étoffer les moyens humains et institutionnels permettant de développer, d'utiliser et d'entretenir l'infrastructure des transports tant dans les pays sans littoral que dans les pays de transit d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale. La mobilisation d'un financement suffisant est à cet égard cruciale. Cependant, plutôt que de solliciter à l'excès leurs modestes ressources, les gouvernements devraient mettre au point des cadres juridiques et réglementaires concrets et applicables en pratique de façon que le secteur privé local et étranger puisse exploiter ses propres capacités – qu'il s'agisse de compétences, de financement ou de gestion de projets – et investir durablement dans ce type d'infrastructure.

B. Stratégies nationales et régionales relatives aux infrastructures de transport

60. Les gouvernements se doivent de concevoir des stratégies à long terme relatives aux infrastructures de transport, prévoyant des objectifs à court et à moyen terme et des mécanismes internes d'exécution. Les aspects relatifs à la coopération et au développement à l'échelle régionale doivent être intégrés d'emblée dans de telles stratégies, et non ajoutés a posteriori. Il faudrait que des communautés économiques régionales telles que la CEDEAO, l'UEMOA et la CEMAC veillent à mieux s'acquitter de leurs fonctions de coordination et de coopération régionales suivant le principe de la subsidiarité, en s'abstenant de prendre des initiatives à moins que celles-ci ne soient plus efficaces que les mesures adoptées aux niveaux national ou local. Inversement, les États qui en sont membres doivent renforcer leurs engagements à l'égard de ces organes régionaux et faire preuve de la volonté politique nécessaire pour appliquer les décisions prises par ceux-ci.

C. Développement équilibré et complémentaire des différentes branches du secteur des transports

61. Le développement équilibré et complémentaire des transports routiers et ferroviaires de même que l'expansion et la modernisation des ports maritimes, compte tenu de la croissance de la demande de services de transport, devraient faire partie intégrante des stratégies nationales et régionales relatives aux infrastructures de transport. Les branches d'activité qui offrent un potentiel considérable en matière de transport mais ont été négligées pendant de longues périodes, telles que les chemins de fer, doivent en particulier être réorganisées et développées lorsque cela s'avère économiquement rationnel (par exemple, pour les transports réguliers à longue distance de marchandises en vrac). Le transfert de la route au rail d'une part notable des services de transport en transit contribuerait également à réduire l'usure excessive du réseau routier existant provoquée par le passage de camions qui enfreignent les règlements relatifs à la charge par essieu.

D. Modernisation du matériel de transport

62. Les gouvernements doivent adopter des règlements relatifs aux spécifications techniques applicables au matériel de transport et faire respecter ces règlements en vue d'améliorer la régularité et la fiabilité des transports, de même que leur sécurité et leur efficacité. Ces mesures doivent être assorties d'avantages fiscaux susceptibles d'encourager le renouvellement des moyens de transport actuels et leur remplacement par du matériel plus moderne et plus performant. L'abaissement des droits de douane prélevés sur les véhicules neufs et les pièces de rechange pourrait offrir des incitations fiscales et stimuler l'application de politiques de remplacement des véhicules. Par ailleurs, les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale ont également besoin de matériel de transport spécialisé (camions à remorques réfrigérées par exemple) pour l'acheminement de denrées périssables telles que les légumes, les fruits et la viande. Enfin, la modernisation du matériel roulant doit être complétée par la mise en place d'un réseau d'installations d'entretien et de services appropriés.

E. Participation du secteur privé à la fourniture et à l'entretien des infrastructures de transport

63. Vu les graves difficultés que les pays sans littoral et les pays de transit d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale rencontrent sur les plans financier, humain et institutionnel, il faudrait que leurs gouvernements revoient la démarche suivie à l'égard du développement et de l'amélioration des infrastructures de transport. En se fondant sur des législations, des cadres d'investissement et autres dispositifs réglementaires adéquats, ils devraient adopter une attitude plus favorable à la participation du secteur privé national et étranger à la fourniture et à l'entretien de ce type d'infrastructures, et permettre aux investisseurs d'apporter leurs capitaux, leur esprit d'entreprise, leurs compétences opérationnelles et leur savoir-faire. Le fait que des entreprises privées fournissent et entretiennent des infrastructures de transport ne signifie pas nécessairement qu'elles en sont propriétaires. La participation du secteur privé à la mise en place et à l'exploitation des infrastructures de transport peut revêtir différentes formes, des services de sous-traitance et des fonctions de gestion à la privatisation des droits liés à leur mise en valeur, y compris l'octroi de concessions et les contrats de construction, exploitation-transfert, voire une cession partielle ou totale [13, p. 137 et suiv.].

F. Mesures de facilitation du commerce

64. La facilitation du commerce englobe toutes sortes de mesures visant à simplifier, harmoniser et normaliser les procédures applicables aux marchandises transportées d'un pays à un autre, notamment en matière de douane, de réglementation, d'assurance et d'opérations bancaires, ainsi que d'autres mesures qui influent sur le mouvement transfrontière des marchandises. Pour les pays sans littoral, il s'agit principalement d'améliorer la fluidité du transit des marchandises.

65. Les pays sans littoral tout comme les pays de transit d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale devraient accorder une importance particulière à la simplification, à l'harmonisation et à la normalisation des procédures administratives et juridiques liées aux opérations douanières, au transit et aux formalités portuaires à l'échelle régionale. L'utilisation de systèmes d'information sur les marchandises peut également simplifier et accélérer l'acheminement physique des marchandises en transit. Il faudrait en outre parvenir à des compromis concernant les problèmes qui empêchent de donner effet aux accords convenus de transit au niveau régional, telle la Convention sur le transit routier inter-États, ce qui faciliterait grandement l'application de ces accords et, partant, améliorerait le transport en transit.

66. Des infrastructures modernes et efficaces de transport peuvent sensiblement contribuer au développement économique des pays sans littoral en leur permettant de participer de manière avantageuse au processus de mondialisation, en améliorant leur compétitivité internationale et en renforçant leur rôle potentiel en tant que pays d'accueil de l'investissement étranger direct. La réalisation intégrale, dans les meilleurs délais, des objectifs et des engagements du Programme d'action d'Almaty par les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit, en coopération avec leurs partenaires de développement, offre aux pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale une occasion de poser des jalons en vue d'améliorer les infrastructures de transport et le trafic de transit au niveau sous-régional. Cependant, outre le financement et l'investissement requis pour mettre en œuvre les stratégies nationales et régionales relatives à ces infrastructures, il faut – pour que de tels efforts portent leurs fruits – que les gouvernements des pays sans littoral et des pays de transit de ces deux sous-régions manifestent la volonté politique nécessaire afin de remédier aux problèmes persistants de transit.

Références

1. Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.
2. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Partie X: Droit d'accès des États sans littoral à la mer et depuis la mer et liberté de transit, 10 décembre 1982.
3. Fonds africain de développement: Rapport d'évaluation – Programme d'aménagement routier de facilitation du transport sur le corridor Bamako-Dakar par le Sud, 2005.
4. Fonds africain de développement: Rapport d'évaluation – Projet d'aménagement des routes Tibiri-Dakoro et Madaoua-Bouza-Tahoua, 2005.
5. En 2005, un semi-remorque acquittait 293 euros de péage pour parcourir les 1 369 km de l'itinéraire Bruxelles-Barcelone, soit 22 euros pour 100 km. Un transporteur parcourant les 1 245 km de l'itinéraire Bamako-Dakar en 2000 devait en moyenne verser de 17 à 20 euros pour 100 km, soit 211 à 249 euros au total [9, p. 16].
6. OCDE: Perspectives économiques en Afrique 2005-2006: Burkina Faso.
7. États-Unis, Foreign Commercial Service et Département d'État: Senegal: French-Canadian consortium to operate Dakar-Bamako train, 2003.
8. Proinvest/Krief Consultants: Transport sector profile – West and Central African countries. Paris, 2005.
9. OCDE/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest: Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO, 2005.
10. Carana Corporation/USAID: Impact du transport et de la logistique sur la concurrence commerciale du Mali, 2004.
11. Voir le document sur le Programme de transport routier régional de la CEDEAO, Abuja, 2002, ou le Programme régional de l'UEMOA pour la facilitation des transports et du transit routiers de l'Afrique de l'Ouest, élaboré conjointement avec la CEDEAO en 2003.
12. Membres du Consortium africain pour l'infrastructure: donateurs du G-8, Banque mondiale, Banque africaine de développement, Union européenne, Banque européenne d'investissement et Development Bank of Southern Africa. Organismes ayant le statut d'observateur: Union africaine, secrétariat du NEPAD, CEDEAO, SADC, IGAD, COMESA et CAE.
13. Pour un examen plus détaillé de la participation du secteur privé au développement des infrastructures, voir CNUCED, Comparative experiences with privatization: Policy insights and lessons learned. New York/Genève, 1995.

14. Programme d'action d'Almaty: partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Annexe du rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit. Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003. A/CONF.202/3.
15. Transit routier: La caravane test du système de grille plombé (Sgp) lancée hier. *Le Soleil*, Dakar, 14 février 2006, http://www.lesoleil.sn/article.php3?id_article=7779.
16. World of expertise: Inspection of goods: Start of operation of the 1st X-ray scanner for the container controls at the Abidjan port authority — Ivory Coast. 21 March 2007, <http://www.bureauveritas.com/webapp/servlet/RequestHandler?mode=displayArchiveDetail&contentID=83369&nextpage=ViewArticle.jsp>.
17. World Bank: Taming HIV/AIDS on Africa's Roads. SSATP Note 35, mai 2003.
18. Banque mondiale: Projet Tchad-Cameroun d'exploitation pétrolière et d'oléoduc, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/EXTREGINI/EXTCHADCAMPIPELINE/0,,contentMDK:20516071~menuPK:843292~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:843238,00.html>.
