



**XXIVth World
Road Congress
Mexico 2011**

Mexico City 2011.

PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ZONE DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAIN (UEMOA)

MAGAGI Habou Soufiane
Ministère de l'Équipement
habousoufiane@gmail.com

CONTENU

I. APERCU SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN AFRIQUE

II. INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ZONE DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

III. CONCLUSION



INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ZONE DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

I. APERCU SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN AFRIQUE



1.1 Introduction

- En Afrique, la route reste le mode de transport dominant, avec 90% des échanges;
- Avec 30 millions de km², 1 milliard d'habitants, un ratio de 6 km/100 km² (contre 12 pour l'Amérique latine et 18 pour l'Asie) l'Afrique accuse un retard considérable;
- Face à cette situation, les Nations Unies ont proclamé deux décennies pour les transports et communication en Afrique 1978 -1988 et 1991 – 2000.

Après ces 2 décennies, le niveau des infrastructures reste en deçà du seuil permettant une véritable intégration du continent et son développement socio- économique.



1.2 Situation du Réseau Routier Africain

1.2.1 Caractéristiques du réseau routier Africain :

- une longueur de 2 millions km;
- Un faible niveau d'aménagement, moins de 25 % du réseau est bitumé;
- des difficultés de mobilisation des ressources financières suffisantes pour son expansion;
- une insuffisance d'entretien, 35 % seulement des besoins sont couverts ;
- des d'agressions multiples qui réduisent considérablement sa durée de vie.



1.2 Situation du Réseau Routier Africain

1.2.2 Programmes de Construction des Routes Transafricaines :

Pour atteindre l'intégration politique, économique, sociale et la cohésion de l'Afrique, les Chefs d'Etats africains avaient retenu au début des années 1970, la construction de routes transafricaines, constituées d'itinéraires directs reliant les capitales.



Les 9 Couloirs Principaux du Réseau Routier Africain



Le Caire-Dakar 8 640 km

Alger-Lagos 4500 km

Tripoli-Windhoek 9 610 km

Cairo-Gaborone 8 660 km

Dakar N'Djamena 4 500 km

N'Djamena-Djibouti 4 220 km

Dakar-Lagos 4 010 km

Lagos-Mombassa 6 260 km

Beira-Lobito 3 520 km



1.2 Situation du Réseau Routier Africain

1.2.3 Etat de mise en œuvre des routes transafricaines :

- 25% du programme reste à réaliser ;
- le retard accusé et les difficultés de mobilisation des financements ont entraîné l'adoption dans le cadre du NEPAD, d'un programme prioritaire moins ambitieux de 8 couloirs ciblés :
 - 1.Dakar - N'Djamena ;
 - 2.Khartoum-Djibouti ;
 - 3.Nouakchott-Lagos ;
 - 4.Lagos-Mombassa ;
 - 5.Khartoum-Gaborone ;
 - 6.N'Djamena-Windhoek ;
 - 7.Beira (Mozambique)-Lobito (Angola) ;
 - 8.Dar es-Salam-Bujumbura-Kigali.

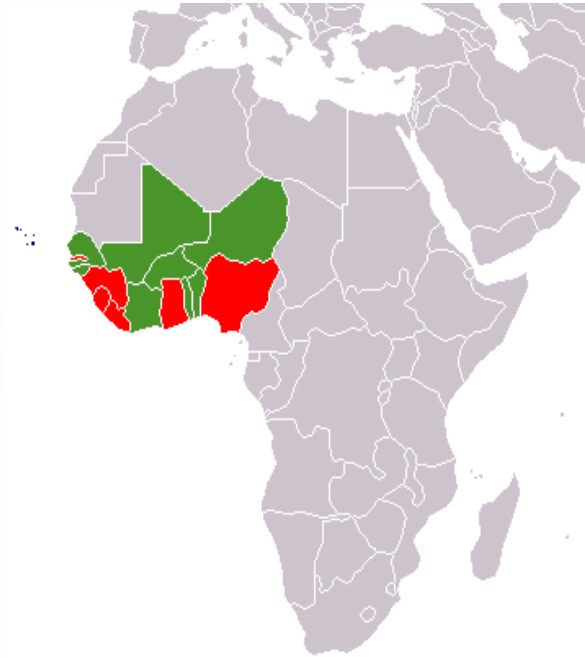


II. INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ZONE DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)



2.1 Présentation de l'espace UEMOA

- 8 Etats membres: Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.
- une superficie de 3,5 millions km²
- une population de 90 millions d'habitants
- une croissance démographique de 3%



2.2 Elaboration du Programme Communautaire d'Infrastructures de transport (PACITR):

En 2001, suite à plusieurs études et après une large concertation et participation des différents acteurs, l'UEMOA a adopté un plan stratégique qui harmonise les politiques en matière d'infrastructures de transport et fixe le PACITR.



2.2 Elaboration du Programme Communautaire d'Infrastructures de transport (PACITR):

Objectifs du PACITR :

- harmoniser les normes et les programmes d'entretien courant et périodique du réseau communautaire ;
- uniformiser le niveau de service des routes revêtues du réseau communautaire ;
- aménager et bitumer les maillons manquants du réseau ;
- améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'UEMOA, en réduisant les coûts de transports (par la réduction des délais de route et à la suppression des pratiques anormales ayant cours sur les différents corridors).



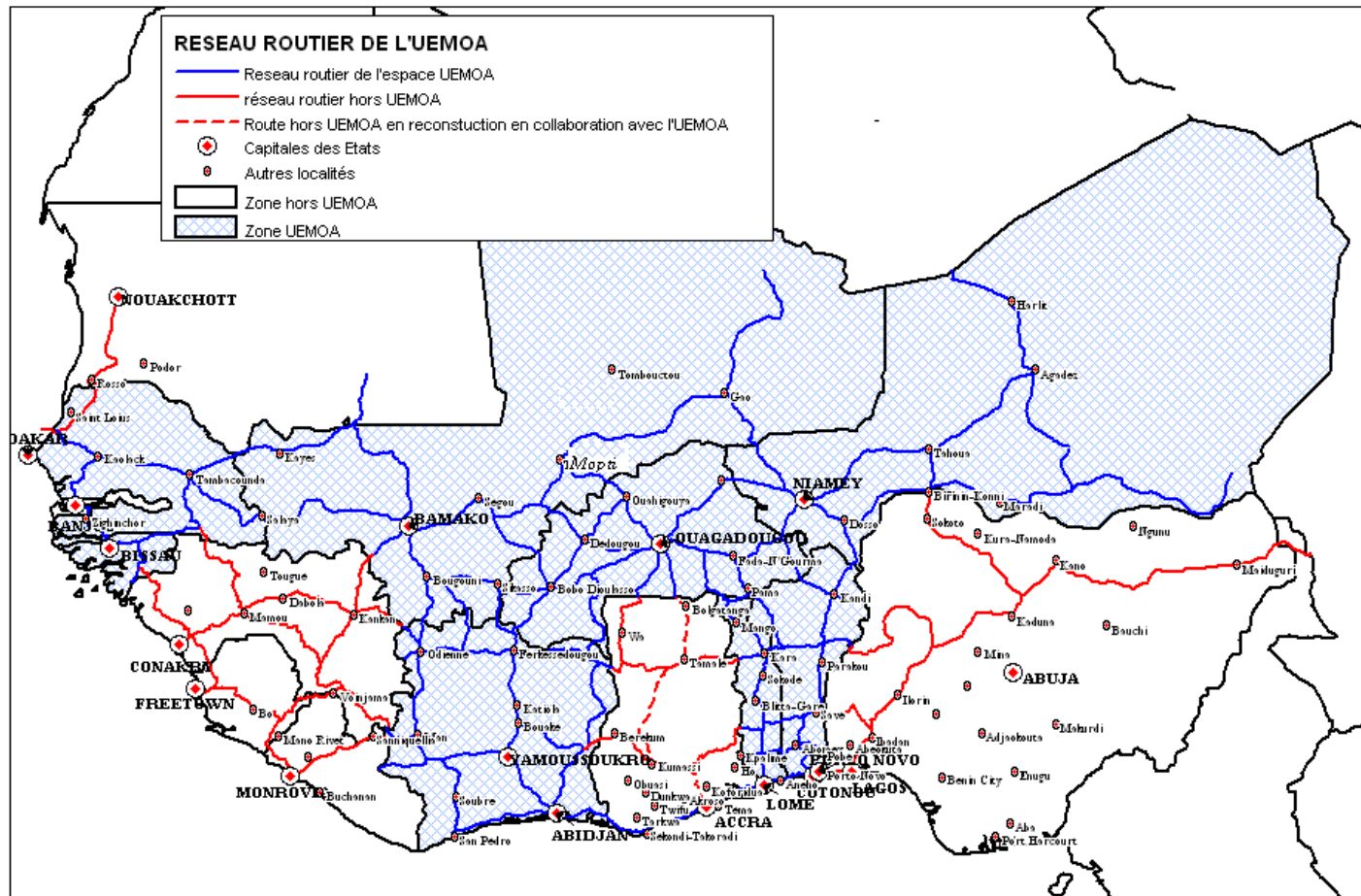
Définition d'un réseau communautaire

- 20 993 km (12% du réseau total de l'espace) classé en 3 grandes priorités :

Priorité	Définition	Types de Travaux correspondants
1 (41 %)	liaison entre les capitales des Etats membres ayant le plus grand trafic de marchandises et de personnes.	- aménager dans les 5 ans en routes bitumées le maillon manquant encore en terre; - mettre à un niveau de service convenable, par un entretien périodique ou une réhabilitation.
2 (31 %)	itinéraires alternatifs des liaisons des capitales des Etats membres.	réaliser sur 10 ans, les travaux de rattrapage de l'entretien périodique, de réhabilitation et d'aménagement en routes bitumées des tronçons en terre.
3 (28 %)	Les liaisons avec les pays voisins membres de la CEDEAO et les routes d'extension du réseau communautaire.	réaliser sur 10 ans, de manière progressive, les aménagements en routes bitumées, poursuivre l'entretien périodique et la réhabilitation des routes bitumées et moderniser les routes de désenclavement en terre.



Réseau communautaire de l'UEMOA



2.3 Caractéristiques du Réseau Communautaire en 2001

- des liaisons inter-états discontinues (des parties de certaines liaisons étaient en terre);
- des difficultés de mobilisations des financements du secteur ;
- des normes de construction et des niveaux de services disparates ;
- un entretien insuffisant et non harmonisé ;
- l'existence d'une multitude de barrières non tarifaires et la non application des accords régionaux de transports et de transit ;
- une participation insuffisante des bénéficiaires des infrastructures rurales.



2.4 Consistance de la Composante routes du PACITR

La *composante route* du PACITR d'un coût initial de près de 6 milliards de dollars, se décompose en :

- Entretien Périodique de routes bitumées 2640 Km
- Réhabilitation de routes bitumées 4843 km
- Aménagement et bitumage de routes en terre 4811 km
- Entretien Périodique de routes en terre 507 km
- Construction d'Ouvrages d'art 14 unités
- Programme Spécial pour la Guinée Bissau 523 Km



2.6 Bilan d'Exécution du Programme

Bilan Physique et Financier:

Nature des travaux	Programme de 2001			Autres projets réalisés km	Total km
	Prévision km	Réalisation km	%		
Entretien périodique de routes revêtues	26 40	952	36	409	1 361
Réhabilitation/renforcement de routes revêtues	4843	2743	57	652	3395
Aménagement et bitumage de route en terre	4811	3026	63	708	3734
Programme spécial de Guinée Bissau	523	0	0	0	0
Total	12 817	6 721	52%	1 769	8 490

Au total 8 490 km de routes ont fait l'objet de travaux de constructions neuves, de réhabilitation ou d'entretien périodique pour un coût de 1 103,152 milliards de FCFA (38 % du coût prévisionnel).



2.7 Perspectives de développement des Infrastructures

2.7.1 Conditions favorables:

- la dette publique dans l'espace UEMOA est à un niveau plus soutenable de 43 % du PIB;
- le taux de croissance du PIB réel de la zone devrait atteindre 5,2% en 2011 et plus pour les années suivantes (FMI);
- les grands projets d'industries extractives en cours de mise en œuvre dans l'espace UEMOA, créent des demandes importantes de transport,
- A défaut d'un schéma directeur d'aménagement sur 30 à 50 ans, l'UMOA prépare un programme de 10 ans, sur la base des résultats du PACITR.



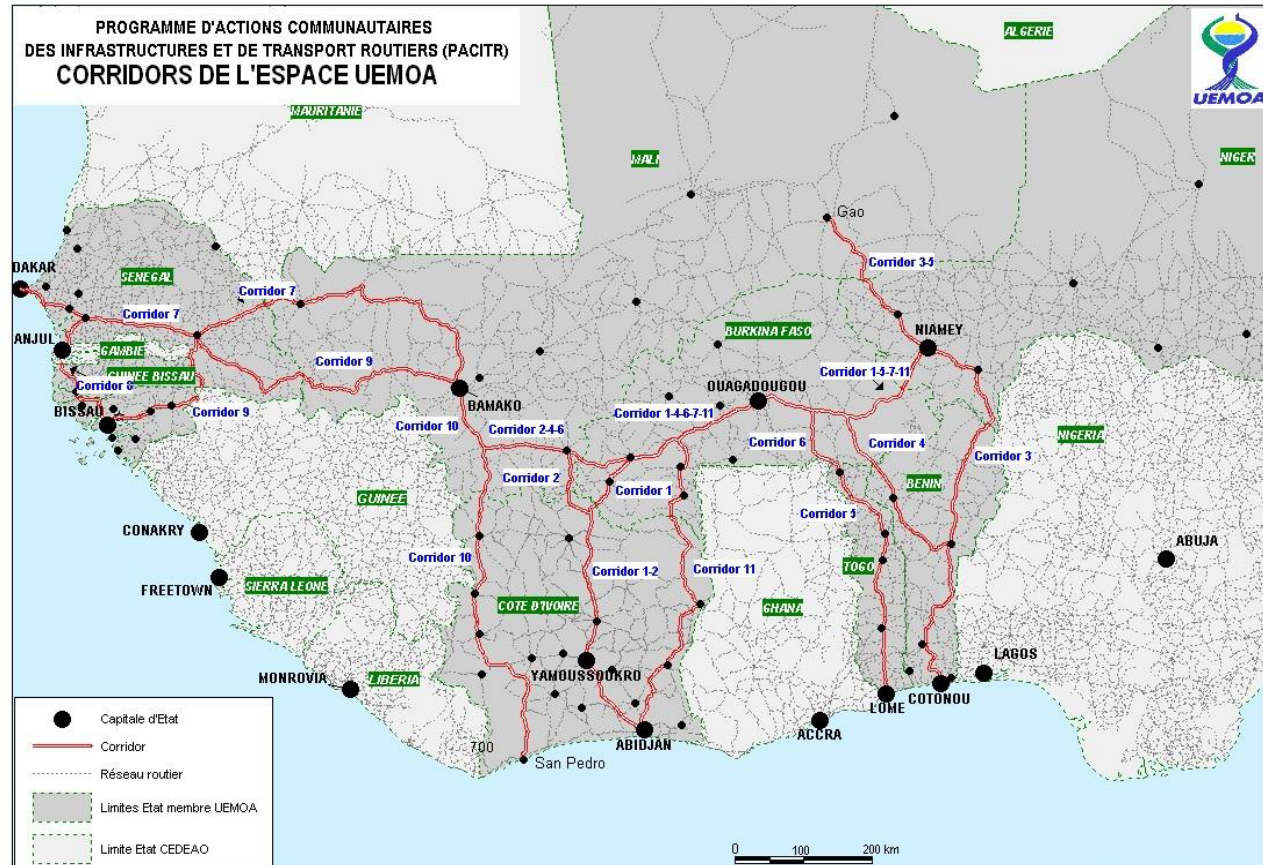
2.7 Perspectives de développement des Infrastructures

2.7.2 Justifications de la prorogation du PACITR :

- des conditions économiques favorables;
- de nombreux travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien restent à réaliser ;
- la situation de la facilitation du transport et du transit routiers n'a pas connue une avancée significative;
- les expérimentations sur les bonnes pratiques, en cours sur certains corridors doivent être renforcées, internalisées et généralisées sur tous les corridors de l'UEMOA ;
- la mise en place du Système d'Information Routière (SIR) n'est pas à son terme, il doit être poursuivie et étendue aux transports terrestres et à la sécurité routière.



PRINCIPAUX CORRIDORS ROUTIERS DE LA ZONE UEMOA



2.7 Perspectives de développement des Infrastructures

2.7.4 Première phase du nouveau Programme:

- durée de 5 ans (2012- 2016) et portera sur 8 corridors sur 13 retenus ;
- aménagement des maillons encore manquants;
- amélioration des niveaux de service des infrastructures par la réhabilitation, l'entretien courant et périodique;
- la mise en application effective de toutes les décisions communautaires de facilitation (TRIE, réduction du nombre de postes de contrôle, contrôle effectif des charges à l'essieu, etc.);
- mise en place des Postes de Contrôle Juxtaposé (PCJ) dont les études sont achevées ou en cours.



2.7 Perspectives de développement des Infrastructures

2.7.5 Deuxième phase du nouveau programme :

- durée de 5 ans (2017- 2021) et portera sur les 13 corridors ;
- les financements à mobiliser iront exclusivement aux constructions neuves et aux réhabilitations, les travaux d'entretien courant et périodique se feront sur ressources internes des Etats;
- la composante routes secondaires et pistes rurales transfrontalières sera maintenue pour améliorer l'accessibilité des populations rurales;
- des activités devront également être prévues pour contribuer à mettre en place des systèmes efficaces, d'entretien des routes rurales.



INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ZONE DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

III. CONCLUSION



III. CONCLUSION

- nécessité d'adopter par les Etats, des politiques et des mesures innovantes pour accroître leurs ressources financières et assoir des pratiques de bonne gouvernance;
- Compte tenu des besoins importants de financement des infrastructures routières en Afrique, plus de 800 milliards de dollars pour les 30 prochaines années (CEA), il apparait une nécessité impérieuse de rechercher un partenariat public – privé pour mobiliser rapidement les ressources nécessaires au développement des réseaux routiers africains;
- nécessité d'harmoniser les règles et les procédures de transit;
- nécessité d'adopter et faire appliquer des politiques en matière de protection du patrimoine routier et de sécurité routière;



III. CONCLUSION:

- les routes urbaines ont été exclues du champ de cette présentation, leur gestion connaît autant, sinon plus de problèmes que celle des réseaux inter urbain. Dans le cadre de la décentralisation en cours, dans la plupart des Etats africains, les municipalités en charge de ces réseaux doivent être dotées de personnel et de ressources suffisants pour leur permettre d'offrir aux usagers urbains, des routes en bon état et sécurisantes;
- aussi, pour rendre véritablement compétitives les économies de l'espace UEMOA (en particulier celles des pays de l'hinterland dont le coût de transport représente 15 à 25% des coûts de revient des marchandises importées), il apparait une nécessité impérieuse, de réhabiliter le réseau existant de chemin de fer et d'en construire le maillon manquant.



MERCI DE VOTRE AIMABLE ATTENTION

