

Réseaux routiers défaillants quand ils ne sont pas tout bonnement inexistant, passages portuaires peu compétitifs, coûts prohibitifs du fret, tracasseries administratives et policières, difficultés récurrentes des nombreuses compagnies aériennes nationales... Alors que le continent africain espère tirer profit de la mondialisation en cours, il ne peut que se rendre à l'évidence : l'état de ses infrastructures de transport, plus de quatre décennies après l'accession à l'indépendance, ne lui permet pas d'être compétitif sur les marchés internationaux.

En 1995, des experts réunis pour un symposium international à Douala, au Cameroun, avaient dressé un triste bilan rappelant que, dans trois des pays membres de la zone franc, et non des moindres, le coût du transport de marchandises par la route était deux fois plus élevées qu'en France (à la tonne kilomètre transportée) et cinq fois plus qu'au Pakistan ! Quant à la compétitivité du fret maritime, elle n'est guère meilleure.

Le coût du transport du café par bateau est 50 % plus élevé au Cameroun qu'en Malaisie. Et comme si cela ne suffisait pas, la dévaluation du franc CFA, en Janvier 1994, est venue enfoncer le clou. Selon certains experts, le changement de parité a eu pour conséquences une hausse du coût du camionnage de 45 % au Cameroun et en Côte d'Ivoire, et une augmentation du tarif de chargement des navires variant entre 22 % pour les engrais, 40 % pour le café et le cacao, et 178 % pour les grumes.

Certes, depuis cette date, la situation s'est quelque peu améliorée. Mais elle demeure toujours aussi préoccupante, et les besoins en matière de transport dans les pays en développement aussi importants. D'après des études récentes de la Banque Mondiale, les pays dont le revenu par habitant est faible ou moyen - en gros, tous les pays du continent africain - ne disposent pas suffisamment de routes dignes de ce nom pour assurer la croissance de leur économie et la prospérité de leurs citoyens....

Ces dernières années, des projets multiformes ont été initiés, comme aime souvent à le rappeler le président de la Banque Mondiale...

Les projets de ce type contribuent à améliorer les transports en milieu rural, certes ; mais ils ont aussi de nombreuses répercussions directes sur le développement d'un pays....

Qu'ils proviennent du secteur public comme du secteur privé, les investissements effectués en faveur des transports sont toujours très appréciés par la population. Il faut dire qu'ils ont pour effet d'améliorer directement la vie quotidienne de ceux qu'ils visent. Et contribuent, mais indirectement, cette fois, à développer les échanges commerciaux du pays concerné. Selon certaines estimations, le volume des échanges commerciaux d'un pays sans littoral ne représente que 30 % de celui d'une économie côtière (en valeur médiane). Mais si l'on parvient à réduire de moitié le coût du transport, les échanges sont multipliés par cinq.

C'est ce qui a motivé, entre autres, la privatisation des ports et des réseaux de chemin de fer, la commercialisation (en cours) de l'entretien des autoroutes.

Depuis cinq ans, si une institution comme la Banque Mondiale s'emploie à intégrer le développement des transports à sa mission principale, qui est de réduire la pauvreté dans le monde, elle a décidé d'abandonner progressivement la politique de prêts aux grands projets d'infrastructure - lesquels, selon elle, peuvent plus facilement trouver un financement auprès du secteur privé - pour privilégier les programmes de transports destinés à stimuler le commerce régional. L'institution de Bretton Woods n'en continue pas moins de consacrer quelque 3 milliards de dollars par an en moyenne au Secteur des transports dans le monde, soit 13 % de l'ensemble de ses engagements...

L'appel du pied lancé de plus en plus en direction du secteur privé à toutefois ses limites : on estime généralement que les investissements privés ne devraient pas permettre de répondre à plus de 10 % des besoins en matière d'infrastructures de transports. Mais, en ce qui concerne le transport ferroviaire et les ports, des concessions portant sur des réseaux entiers ont été octroyées au secteur privé sur le continent, comme cela a été le cas en Amérique Latine, pour des durées allant parfois jusqu'à cinquante ans.

La Banque Mondiale a également entrepris une Initiative de maintenance des routes. Une idée introduite dans son Programme de Transports en Afrique Sud-Saharienne, ensuite étendue à d'autres continents devant son succès rapide. L'objectif est de restructurer les organismes routiers de façon à assurer une meilleure gestion des routes. Dans des pays aussi divers que le Malawi, le Pakistan et le Népal, des organismes de gestion mixtes (publics et privés) des routes ont été créés, avec une participation importante des usagers de la route les principaux acteurs étant ainsi soumis à un droit de regard et à une obligation de transparence plus prononcée. Ces organismes décident du montant des péages imposer et de l'allocation qui sera faite des fonds ainsi obtenus. Ils permettent aussi de générer des flux financiers sûrs et stables.

La mise en place d'organismes de ce type avait été justifiée par les résultats de l'enquête diligentée par la Banque Mondiale à la fin des années quatre-vingt. Les experts de l'institution s'étaient aperçus que les dommages causés à l'infrastructure routière des pays en développement par une maintenance insuffisante avaient, au cours des deux décennies précédentes, atteint un montant équivalant à l'ensemble des prêts accordés par la Banque au secteur routier pendant la même période...

Il reste que l'association du secteur privé à la gestion et au financement des infrastructures de transports en Afrique n'est pas une mince affaire. Cela exige que soit accordé un soin tout particulier à des questions qui se rapportent aux échanges et aux liens qu'entretiennent les secteurs public et privé. Les investissements dans les infrastructures de transports sont exposés à des risques politiques, et notamment celui de voir un gouvernement renoncer à ses engagements en matière de réglementation. La mise en place d'un cadre législatif adéquat, spécifiant clairement les règles et procédures applicables, est une condition sine qua non, seule à même de susciter la confiance des milieux d'affaires, et de réduire les risques.

Il n'en démeure pas moins que, à l'heure où des pays parviennent à attirer de plus en plus de capitaux étrangers destinés au développement des infrastructures, l'Afrique reste à la traîne. Certes, les privatisations n'ont pas toutes été menées à leur terme et n'ont pas toutes produit les résultats escomptés. Mais il reste à inventer et à faire fonctionner un partenariat public-privé original et constructif. Les expériences observées sur d'autres continents montrent que les investisseurs sont extrêmement précautionneux dans le choix des marchés et exigent un certain nombre de conditions préliminaires qui n'existent pas toujours en Afrique.

D'autant que la plupart des marchés du continent sont encore trop restreints pour attirer à eux seuls les capitaux privés - sauf dans le cas d'une multinationale, comme c'est le cas du groupe français Bolloré, qui a tout intérêt à renforcer sa présence sur le continent en élargissant le cercle des pays dans lesquels elle dispose de filiales. Ce manque d'intérêt s'explique surtout par le faible revenu par habitant associé à un niveau de croissance insuffisant pour traduire une hausse sensible du pouvoir d'achat dans les années à venir. L'intégration en marche de certaines parties du continent,

en attendant que l'Union Africaine fasse sentir ses effets, pourra peut-être inverser la tendance. Et convaincre de nouveaux investisseurs privés de s'installer durablement sur le continent.

Par Ali Bakayoko

JAE 332 DU 2 AU 15 JUILLET 2001 P. 20 - 23

A l'aide du texte et de vos connaissances, répondez aux questions:

ECONOMIE GENERALE :

- 1) Définissez :
 - Industrie naissante
 - Économie de marché
 - Service de la dette
- 2) Montrez comment les transports participent-ils:
 - a) A la lutte contre la pauvreté?
 - b) A l'intégration sous régionale?
- 3) Quelles sont les mesures non tarifaires prises par les pays pour protéger leur économie ?

ÉCONOMIE ET ORGANISATION DES ENTREPRISES :

- 1) Définissez :
 - Concession
 - Filiale
 - Prise de participation.
- 2) Justifiez le désengagement de l'Etat de l'entretien des infrastructures de transport en Afrique ?
- 3) Quels sont les avantages et les inconvénients de la croissance interne de l'entreprise ?

