



19/08/2025

TRANSPORT & INTEGRATION AFRICAINE

Dr AKE
ARSTM

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'Afrique connaît une redynamisation des organisations sous régionales d'intégration depuis les années 1990. Le continent, qui a, entre-temps, retrouvé ses perspectives de croissance, renforce ses communautés économiques régionales, dans un contexte de ralentissement de l'activité économique dans les pays développés, notamment en Europe.

Le continent fait preuve de plus en plus de volonté de tirer profit des possibilités offertes par l'intégration régionale dans un contexte où la mondialisation a mis en évidence l'importance de la dimension économique des pays pour leur développement, et alors que l'instabilité économique mondiale a renforcé la vulnérabilité économique des petites économies, plus exposées que les autres aux chocs externes.

Les économies africaines, en particulier celles de l'Afrique de l'Ouest, sont de petite dimension. Elles pourraient bien tirer profit d'une intégration régionale, porteuse des gains escomptés d'un marché élargi au sein duquel une circulation libre et sans entrave des biens et services conduit à une meilleure adaptation des investissements et une allocation des ressources plus efficaces. Alors que les petites économies, souvent peu peuplées, peinent à être compétitives au niveau mondial et à développer des industries et des infrastructures qui permettraient d'améliorer la productivité (PNUD, 2011), les avantages les plus importants de l'intégration régionale se trouvent essentiellement dans les gains attendus d'un marché élargi. La poursuite de l'intégration économique régionale pourrait pallier les désavantages de l'enclavement et de la fragmentation qui limitent la taille des marchés et empêchent de nombreux pays de bénéficier d'économies d'échelle. Il est reconnu à la zone de libre-échange la capacité de développer les flux commerciaux entre les pays, ce qui se traduira par des revenus plus élevés pour les populations. Elle présente le potentiel d'élargir les possibilités pour les exportateurs en réduisant les obstacles au commerce et à l'investissement, et de stimuler le commerce intra régional par la mise en place des infrastructures intra régionales et la création d'un marché plus vaste. En plus de l'élargissement des marchés et de la réduction de la vulnérabilité associées à l'intégration régionale, celle-ci est porteuse de gains substantiels

de croissance et de compétitivité. Ces gains potentiels sont, selon les estimations, compris entre 1,5 et 2 points de pourcentage de croissance annuelle du produit par tête (Guillaumont *et al.*, 2012).

Le transport pourrait jouer un rôle capital dans l'intégration des pays africains et par ricochet dans le développement industriel et infrastructurel de l'Afrique.

L'intégration régionale s'entend dans cette analyse de la formation d'espaces communautaires au sein desquelles les pratiques sont harmonisées puis de la possibilité offerte à chaque citoyen des États membres de cette entité à mouvoir sans contraintes majeures.

CHAPITRE 1 : DÉFINITION DES NOTIONS DE TRANSPORT ET D'INTÉGRATION

Pour les géographes, « **Le transport est le déplacement de personnes, de biens de l'argent, d'information à travers un espace** » (Mérenne E., 2013, p. 11). Cette définition va dans le même sens que celles de Soro N., (2017, p. 19) qui affirment que « Le transport exprime des flux de bien ou de personnes acheminées sur une distance donnée par des moyens appropriés ». Ces éclaircissements concernant le transport mettent en exergue plusieurs types de transport (transport routier, maritime, ferroviaire etc.). En effet, le transport est un service qui dépend de l'offre et de la demande, du type de la marchandise et de la quantité. De ce fait, il est l'ensemble des moyens et actions visant à déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre. Par conséquent, il y a transport dès qu'il y a déplacement et se caractérise à la fois par la nature de l'objet à transporter, par le mode de transport employé et le cheminement suivi entre un point de départ et un point d'arrivée (Yonlihinza I. A., 2011, p 24). Pour les économistes, les transports sont un service lié aux activités socio-économiques des individus, des institutions et des corporations au point qu'ils sont souvent invisibles pour le consommateur. Cependant, il reconnaît que les transports font toujours partie de toutes fonctions économiques (Kabran G. E. G., 2016, p. 32).

1.1-UNE DIVERSITE DE TYPES DE TRANSPORT AU SERVICE DES BESOINS HUMAINS

Les transports font partie du quotidien de tous et chacun a donc une expérience, plus ou moins riche, de son utilisation. Toutefois, le transport est aussi un secteur technique et économique complexe, avec des métiers et des compétences très diverses qui se coordonnent dans les « chaînes de transport ».

Tout d'abord, il faut distinguer le transport de marchandises du transport de voyageurs.

1.1.1-Le transport de marchandises

Le transport de marchandises, encore appelé transport de fret ou même **fret** tout court, est en général une activité professionnelle en soi. Le **chargeur** possède une marchandise qu'il confie à un **transporteur** qui doit la livrer à un client. Si le transporteur est un service interne à l'entreprise du chargeur, on parlera de **compte propre** ; si c'est une entreprise en soi, qui vend ses services de transport, il s'agira de **compte d'autrui**. Le transport peut se prolonger par ou se déduire de la **logistique**, qui est un autre métier ; la logistique concerne la gestion soit en amont de l'**approvisionnement** des produits bruts pour fabriquer des biens plus ou moins finis, soit en aval de la **distribution** de produits finis vers des centres de commercialisation ou directement chez le client final. Le transport de marchandises est donc une activité d'entreprises, qui utilisent généralement des circuits et des véhicules qui leur sont spécifiques. Il

existe cependant deux exceptions notoires : le fret aérien, dont plus de la moitié voyage sous les pieds des passagers dans les avions de ligne, et les marchandises en ville, dont la moitié des déplacements s'effectue dans les coffres de voitures des consommateurs.

À l'intérieur du secteur du **transport de voyageurs**, plusieurs classifications se croisent.

On distingue les transports publics ou privés et les transports collectifs ou individuels.

1.1.2-Le transport de personnes

Le transport **public** de personnes est l'équivalent du transport pour compte d'autrui des marchandises. C'est dire que le transport est public s'il est organisé par une personne pour le compte d'un client. Le transport public n'est donc pas nécessairement un transport collectif ; exemple : le taxi est un transport public. À l'inverse si une personne organise un transport pour son propre compte, c'est un transport **privé**. Hormis le cas classique du transport **individuel** par voiture particulière, la navette d'entreprise qui achemine ses employés est un transport collectif et privé.

Autre distinction : les transports réguliers ou occasionnels. Un transport de voyageurs est **régulier** si ses itinéraires, ses points d'arrêt, ses fréquences ou ses horaires, et ses tarifs sont fixés et publiés à l'avance. C'est le cas de tous les trains, les vols commerciaux ou les transports collectifs urbains, à de très rares exceptions près. À défaut, c'est un transport **occasionnel**, qui s'effectue à l'initiative du transporteur ou du client, comme par exemple un voyage en autocar d'une colonie de vacance, un avion-taxi ou un minibus de transport à la demande.

1.1.1-Le transport, un secteur incontournable

Les transports en commun se caractérisent par les types de véhicules / les modes de transport, par la fréquence des passagers. En effet, ils permettent de concentrer de grands volumes de déplacements avec relativement peu de nuisance pour les riverains. Ils constituent un type de transport qui génère des externalités économiques positives ([Communauté Métropolitaine de Montréal, 2011, p. 4, 8](#)). [Schepper B. \(2016, p. 4-5\)](#) ne dit pas le contraire quand il souligne que « *les transports en commun sont la capacité de déplacement du plus grand nombre* » et que ces types de transports ont des bénéfices écologiques car aux heures de pointe, moment où l'activité est à son comble, « *les transports en commun permettent une importante réduction des gaz à effet de serre (GES)*

émis, tout en diminuant l'érosion des routes ». L'auteur poursuit en affirmant qu'au niveau économique « *les transports en commun permettent de faire augmenter le PIB* ».

1.1.2-Le transport, une activité indispensable

Les transports en commun sont efficaces à condition que les personnes et/ou les biens se déplacent ou sont déplacés dans une même direction. C'est ce qu'expriment Varlet J., Zembri P. (2010, p. 1, p. 16) en faisant ressortir que les transports en commun, transports publics ou transports collectifs sont un mode de transport consistant à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. C'est un type de transport qui peut utiliser divers moyens de transport ou de véhicules. Les transports en commun sont généralement plus efficaces que les transports individuels en termes de consommation d'énergie. Ils permettent de faciliter la circulation car, un bus par exemple peut transporter plus de 60 personnes en utilisant la même superficie que deux à trois voitures qui ne sont occupées en moyenne que par une ou deux personnes. Cet avantage des transports en commun est aussi mis en exergue en 2011 à Dubaï par l'union internationale des transports publics (UITP) quand elle a lancé un objectif avec son programme PTX2 c'est-à-dire doubler la part des transports publics en 2025¹. En effet, l'objectif de ce programme estime qu'on économiserait 170 millions de tonnes de carburant, 600 millions de tonnes de CO₂ et 180 000 vies si l'on doublait la part des transports publics dans le monde.

1.2-L'INTEGRATION, ORIGINE ET COMPLEXITE DE DEFINITION DU CONCEPT

1.2.1-Origine et transformation du concept d'intégration

Dans le domaine des sciences sociales, le concept d'intégration peut être attribué à Émile Durkheim (1858-1917), un des fondateurs de la sociologie moderne. Pour lui, l'intégration et la société sont deux faces d'une même pièce, sans quoi la société ne pourrait être cohérente. L'intégration serait donc une caractéristique même de la société, qui lui permettrait de fonctionner malgré les différences qui y règnent. La société doit cependant s'investir auprès des individus afin de créer une interdépendance et une complémentarité des individus et des groupes (Durkheim, 1960 *in* Fortin, 2000). Au fil du temps, le concept d'intégration a pris diverses formes en fonction des contextes historiques, politiques et sociaux, tant dans le langage courant que dans la sphère scientifique. Dans les années 1920, il est perçu comme un objectif visé, comme un processus où «tous (indépendamment de leur lieu d'origine) participent activement au fonctionnement de la société» (Fortin, 2000, p. 4). Selon cette conception, la trajectoire migratoire ainsi que le passé du migrant font partie prenante du présent.

Dans les années 1950 et 1960, la notion d'intégration devient indissociable de la notion d'assimilation. Cette dernière est perçue comme

¹ <http://growpublictransport.org/> consulté le 15 octobre 2018

inévitable et est, en même temps, vivement souhaitée (Fortin, 2000, p. 5). L'intégration telle que conçue des années plus tôt comme un processus relationnel et dynamique, prend désormais une autre direction. Le but est alors de maintenir une culture dominante, menant ainsi à la disparition des spécificités ethniques (Fortin, 2000 :4). Scientifiquement, l'accent est mis sur la «transformation du migrant » (Fortin, 2000, p. 4), laissant de côté l'analyse du parcours migratoire.

1.2.2-Ambiguïtés et complexité du concept d'intégration

Le terme «intégration» étant utilisé dans le langage courant, il devient nécessaire de relever certaines ambiguïtés qui minent sa compréhension et son utilisation, pour du même coup, rehausser sa complexité (Fortin, 2000; Cohen-Emerique, 2011).

Notons que le terme possède un sens englobant qui peut faire référence à la fois à un état : la cohésion sociale, par exemple et aussi, au processus qui mène à cet état (Fortin, 2000 :5). Il comprend aussi une dimension identitaire **et** une dimension sociale, lesquelles sont souvent utilisées sans réelles distinctions (Fortin, 2000 :6). Il est donc possible de dégager une définition de l'intégration où l'on fait référence au mouvement, à la transformation identitaire en lien avec la/les culture(s). En ce sens, les concepts d'acculturation (adaptation d'un individu à une nouvelle culture) et d'assimilation (s'approprier totalement ou en partie une culture) y font directement référence. Soulignons que le terme est aussi utilisé pour décrire l'expérience d'établissement et la participation des migrants dans le pays d'accueil (Fortin, 2000 :6; Hyman, Meinhard et Shields, 2011).

Le concept peut également être divisé en plusieurs facettes ou champs afin de mieux cerner la complexité des mécanismes présents dans le processus d'intégration. Que ce soit dans la sphère économique avec l'insertion sur le marché du travail, dans la sphère politique avec la participation active au processus électoral ou encore, dans la sphère sociale avec l'insertion dans des réseaux sociaux formels ou informels, le processus d'intégration s'avère multidimensionnel et subjectif (Hyman, Meinhard et Shields, 2011).

En effet, des indicateurs peuvent être dégagés de cette opération afin de rendre «mesurable» l'intégration : «la réussite scolaire, les niveaux de formations ou les modes d'insertion professionnelle» (Costa-Lascoux, 1994 *in* Fortin, 2000, p. 5), mais comme le souligne Fortin (2000, p. 5), une telle pratique possède ses risques. Les indicateurs et le sens attribué aux résultats sont loin d'être neutres. Que mesurent-ils réellement, sinon «des manifestations sociales aux sens les plus divers» (Fortin, 2000, p. 5)? Rappelons que le regard est toujours teinté des valeurs et du contexte dans lequel s'insère l'individu ou le groupe qui pose ce même regard.

1.2.3-Le concept aujourd’hui : une dynamique relationnelle

Il apparaît nécessaire de souligner que le concept d’intégration est perçu de nos jours comme s’inscrivant dans une dynamique relationnelle, entre des individus, des groupes, des collectivités ou des pays. Les relations instaurées ne sont pas non plus dénuées de rapports de pouvoir. En effet, la littérature scientifique perçoit actuellement le concept d’intégration comme relevant vraisemblablement d’un rapport social inégal entre l’individu ou le groupe, le minoritaire, à insérer dans un groupe encore plus grand, le majoritaire (De Rudder, 1994 *in* Fortin, 2000, p. 6).

Pour certains chercheurs, le concept d’intégration possède présentement une connotation péjorative dans le langage courant : « [...] les migrants et leurs descendants l’interprètent comme l’imposition, par les dominants, de leurs normes, sans prise en compte de leur propre recherche d’identité [...] » (Cohen-Émerique, 2011, p. 84).

Ces derniers soulignent également le revers de l’intégration, soit l’exclusion. Que ce soit de façon formelle (les lois et règles régissant l’accès à la citoyenneté, au marché du travail, à la reconnaissance des diplômes, etc.) (Fortin, 2000, p. 12) ou de façon informelle (pénurie d’emplois dans un domaine particulier, par exemple) (Fortin, 1997 *in* Fortin 2000, p. 12), ces modalités contribuent à façonnner cette intégration/exclusion.

Conclusion partielle

Les définitions des notions de transport et d’intégration laissent entrevoir diverses approches nécessaires à la compréhension de ce chapitre. Le type de transport (transport de voyageurs ou de marchandises) ainsi que le type de marchandises à transporter sont les caractéristiques de cette activité vitale pour toute société humaine. En revanche,

Que retenir du concept de l’intégration ?

- Le principe d’intégration ne s’applique pas seulement à une entité ou un élément encore moins un pays. C’est plutôt un processus relationnel et une dynamique sociale ;

- L’intégration n’est pas un problème, mais bien un processus demandant du temps. Chacun ayant un bagage, une trajectoire et un rythme différents ;

- L'intégration est à la fois un processus intérieur et extérieur ;
- Il existe des facilitateurs et des obstacles à «l'intégration» et au processus d'établissement.

Ces notions ont aussi suscité l'intérêt de connaître l'état de l'intégration et des transports en Afrique

CHAPITRE 2 : L'ÉTAT DE L'INTÉGRATION ET DES TRANSPORTS EN AFRIQUE

L'intégration régionale est l'une des principales aspirations au développement des pays africains. Il en est ainsi en raison de la petite taille de leurs économies. La taille moyenne d'une économie africaine subsaharienne a été comparée à celle de la Belgique. La gestion d'une économie si petite, avec plus de 40 mécanismes gouvernementaux et autres arrangements institutionnels distincts, a été considérée comme étant moins efficace que celle de l'économie belge. L'intégration régionale est par conséquent considérée comme le moyen de surmonter la contrainte que constitue l'étroitesse des économies africaines, qui compromet leur capacité de s'industrialiser et comme un moyen réaliste de réduire les coûts de la fragmentation des marchés africains. Elle peut aider ainsi à attirer l'investissement étranger et la technologie, en particulier ceux motivés par les économies d'échelle. Elle peut être une condition préalable pour intégrer l'Afrique plus efficacement dans l'économie mondiale.

Après l'indépendance, de nombreux pays africains ont essayé de former un front politique et économique commun. La création de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) et les arrangements de coopération économique régionale peuvent être considérés comme faisant partie de cette initiative. Conscients de leurs problèmes économiques, à savoir la petite taille de leurs économies, la médiocrité de leurs infrastructures, leur vulnérabilité aux chocs extérieurs et leur dépendance vis-à-vis de quelques produits de base pour les exportations, les pays africains ont cherché à transformer leurs économies par la coopération régionale. L'intégration a été considérée non seulement comme un outil permettant de se libérer de la dépendance coloniale et du recours excessif à l'assistance extérieure mais également comme cadre plus vaste pour un développement général, économique, social, culturel et politique. Tous ces efforts visaient à réaliser l'unité africaine et à créer une Union africaine.

Une nouvelle dynamique d'intégration régionale s'est manifestée en avril 1980 lorsque les chefs d'État et de gouvernement des pays membres de l'OUA ont adopté le Plan d'action de Lagos et d'Acte final de Lagos. Avec ces instruments, les dirigeants africains se sont engagés à « créer, au niveau national, sous-régional et régional, une économie africaine dynamique et interdépendante » (OUA, 1980). L'Acte final de Lagos a été à la base du Traité instituant la Communauté économique africaine (Traité d'Abuja), qui est entré en vigueur en mai 1994. Le Traité prévoyait la création par étapes de la Communauté (tableau 1).

Tableau 1: Les étapes de la création de la communauté

Étapes	Durée	Principales étapes
Première étape	1994-1999	-Renforcement des communautés économiques régionales (CER) existantes et création de CER dans les régions où il n'en existe pas.
Deuxième étape	1999-2007	-Stabilisation des barrières tarifaires et non tarifaires, des droits de douanes et des impôts internes dans chaque CER ; -Programmes de suppression de ces barrières ; -Harmonisation des droits de douane ; -Renforcement de l'intégration des activités des CER ;
Troisièmes étape	2007-2017	-Création d'une zone de libre-échange et d'une union douanière dans chaque CER
Quatrième étape	2017-2019	-Coordination et harmonisation des systèmes tarifaires et non tarifaires dans les CER aboutissant à une union douanière continentale
Cinquième étape	2019-2023	-Politique sectorielles communes ; -Harmonisation des politiques monétaires, financières et fiscales ; -Libre circulation des personnes et droits de résidence et d'établissement ; -Ressources propres pour la communauté
Sixième et dernière étape	2023-2028	-Marché commun africain ; -Union économique et monétaire panafricaine ; -Banque centrale africaine et monnaie unique ; -Parlement panafricain ; -Entreprises multinationales africaines

Source :

ECA

Il est certes prématué d'effectuer une évaluation du traité d'Abuja. Cependant, il y a une progression lente vers les objectifs fixés. De même, certaines Communautés Économiques Régionales (CER) sont encore éloignées de l'objectif de zone de libreéchange tandis que d'autres sont déjà au stade des unions douanières.

Conscients de la nécessité d'une nouvelle dynamique d'intégration de l'Afrique, les gouvernements africains ont réaffirmé l'importance de l'intégration dans l'Acte constitutif de l'Union africaine promulgué en juillet 2000. Comme la Communauté économique africaine, l'Union africaine (UA) vise principalement

à édifier un continent économiquement unifié. En renforçant l'engagement politique, l'UA est censée accélérer le processus d'intégration africaine. À court terme, la principale priorité est de mettre en place des institutions qui peuvent jouer le rôle de moteur de progrès : un parlement panafricain qui est déjà mis en place, une cour de justice, une banque centrale africaine et une banque d'investissement africaine. Le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) doit appuyer l'intégration de l'Afrique par le processus de l'Union africaine. La multiplication des activités menées dans le cadre de l'UA et du NEPAD conduit à conclure que les dirigeants africains veulent absolument accélérer l'intégration et le développement de l'Afrique. Toutefois, les sceptiques tirent du processus de l'Union africaine une impression de déjà vu et ils attendent de voir des actions concrètes pour commencer à croire aux promesses.

Cependant, il faudra réfléchir aux conditions préalables à la réalisation des promesses de l'UA. Il faudra notamment mieux comprendre le passé pour évaluer les progrès accomplis jusqu'ici et les obstacles qui limitent le processus d'intégration. S'attaquer à ces obstacles pourrait contribuer au succès de l'UA. C'est pour mieux les comprendre et préparer l'avenir que la commission économique pour l'Afrique (CEA) a jugé nécessaire d'évaluer en profondeur l'état du programme d'intégration de l'Afrique, à partir de l'entrée en vigueur du Traité d'Abuja, c'est-à-dire en mai 1994, jusqu'à la création de l'Union africaine. L'évaluation fournit des informations détaillées et globales sur les progrès réalisés dans tous les secteurs et doit aider à réfléchir sur les résultats du programme d'intégration et à relancer les efforts déployés en vue de promouvoir le progrès. Le faible développement du secteur des infrastructures et plus particulièrement du secteur des transports joue un rôle majeur dans la faiblesse de l'intégration.

Conclusion partielle

L'intégration régionale connaît des avancés notoires depuis sa création jusqu'aujourd'hui. Certains pays font l'effort en ouvrant les frontières de leurs pays aux ressortissants des autres pays par contre d'autres pays sont moins accessibles. Les différentes règlementations ont facilité l'insertion des peuples dans le pays qui vont l'effort d'ouverture. Cette même intégration favorise les ouvertures économiques en offrant de grands espaces de consommation aux grandes firmes. Ce désir de s'unir a débouché sur la formation de certaines organisations sous régionale (ex : CEDEAO, UEMOA, CEMAC etc.).

CHAPITRE 3 : LE TRANSPORT, UN FACTEUR D'INTÉGRATION DES PEUPLES

La réussite de l'intégration des peuples africains est en grande partie liée à leur capacité de mobilité, de déplacement. Cette mobilité efficace amenuise les frontières physiques et joue un rôle primordial dans la réalisation d'un ensemble communautaire de peuple hétérogène. Ils permettent (le transport et le réseau routier) par la même occasion la libre circulation des personnes et la rapidité dans le déplacement de ceux-ci.

3.1-LE ROLE DES TRANSPORTS ET DU RESEAU ROUTIERS DANS LA REALISATION D'UN ENSEMBLE COMMUNAUTAIRE HOMOGENE

A la première Session de la Conférence des Ministres Africains des transports tenue à

Alger du 21 au 25 avril 2008 sur le thème « *Transport, moteur de l'intégration et du développement durable de l'Afrique* », les Ministres en charge des transports du continent ont adopté une série d'initiatives connues sous le vocable de « Déclaration d'Alger ». Sur la base de ce texte et au vu de la Décision [EX.CL/Dec.294](#) de la IXème Session du Conseil Exécutif tenue à Banjul en juillet 2006 instituant la Conférence des Ministres Africains des Transports, les Ministres des transports réunis ont réaffirmé « *le rôle des infrastructures et des services de transport, dans le développement politique, économique et social ainsi que pour l'intégration de l'Afrique, afin de lui assurer une participation significative à la mondialisation.* ».

Pour ce faire, les Communautés Économiques Régionales (CER), en tant que piliers de l'intégration africaine, sont appelées à la mise en œuvre des programmes de développement des infrastructures et des services de transport. L'idée qui sous-tend cette préoccupation est que l'intégration au niveau des CER passe par l'existence d'un système de transport fiable, sûr, efficace et abordable en Afrique.

Le phénomène du transport en commun reste un défi à relever en Afrique de l'Ouest et dans l'espace UEMOA en particulier. Pour relever ce défi qui ouvrirait la voie à une intégration réelle des peuples, la construction d'une infrastructure routière de bonne qualité et en quantité suffisante est un impératif. À cet égard, l'universitaire et Secrétaire Général du Centre d'Études Européennes et de l'Intégration (CEEI), l'utilité de l'Union africaine et des institutions sous régionales si elles ne fondent pas les projets d'un développement durable du continent sur les réalités sociales diverses ; elles-mêmes tributaires de la possibilité qu'ont les peuples à se déplacer facilement sur des routes bien faites.

De ce fait, si l'UEMOA, entité faisant partie intégrante de la CEDEAO, veut, à terme, réaliser ses objectifs en matière d'intégration, il va falloir qu'elle puisse

au préalable mettre en place les infrastructures adéquates à la libre circulation des personnes et des biens.

3.1-LES TRANSPORTS ET LE RESEAU ROUTIER, FACTEURS DE LA LIBRE CIRCULATION

La libre circulation des personnes et des biens est la clé de l'intégration. Les chefs d'État en ont conscience. Pour réussir l'intégration, il va falloir que les gens se sentent libres de circuler. Sur cette base, la route apparaît comme l'un des meilleurs outils véritables dans l'intégration effective des populations en Afrique. En fait, comment des peuples peuvent-ils se sentir membres d'une même entité sous-régionale si, au préalable, ils ne peuvent pas facilement accéder aux lieux qu'ils désirent visiter ?

De nouvelles théories devraient prendre corps pour guider la mise en place des infrastructures de transport dans l'espace communautaire. En effet, la mise en commun des ressources communautaires permettra de viabiliser les routes qui relient des localités voisines, habitées très souvent par un même peuple mais à cheval sur deux entités nationales différentes. La viabilisation de ces infrastructures permettra de rapprocher davantage les populations des États membres de l'UEMOA et induira à coup sûr un plus grand contrôle en matière de sécurité. Cette conséquence est aussi perceptible en cas de ralliement des zones de production à celles de consommation afin de créer une plusvalue morale du fait de la prise de conscience de la complémentarité entre les régions et entre les pays d'un même espace. Autant d'éléments qui peuvent stimuler l'intégration à la base et entre les peuples.

Dans cette optique, l'UEMOA s'attelle à coordonner, harmoniser et intégrer les réseaux et les services des transports et à faciliter le transport et le transit routiers au niveau des corridors conjointement identifiés avec la CEDEAO. Le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et des Transports Routiers (PACITR) prévoit dans cette même logique, l'installation des postes de contrôle juxtaposés et l'élimination des pratiques anormales.

Au total, l'importance et le rôle des infrastructures et des services de transport dans le développement politique, économique et social, ainsi que pour l'intégration de l'Afrique sont évidents. Les infrastructures assurent à terme à la sous-région et plus encore à l'Afrique une participation plus significative à la mondialisation. C'est pourquoi, pour que l'intégration régionale soit effective, il faut avant tout construire de véritables Nations économiquement viables.

Ainsi, l'état des économies nationales et communautaire demeure le fondement de la politique d'intégration ; mais il paraît nécessaire d'analyser le rôle que peuvent jouer les transports routiers dans leur développement.

Conclusion partielle

Le transport représente le maillon fort de l'intégration dont il est question en Afrique. Il favorise le déplacement des populations d'une capitale à une autre sans véritablement se soucier de la distance et principalement des tracasseries routières liées aux questions de nationalités.

CHAPITRE 4 : LE TRANSPORT, UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE

Le transport facilite le développement des zones où il est développé. Il permet aussi l'interconnexion et interdépendance des économies.

4.1-LE ROLE HISTORIQUE DES TRANSPORTS DANS LE DEVELOPPEMENT

L'histoire économique montre que, de tout temps, ce sont surtout les régions et les pays disposant d'un avantage comparatif dans le secteur des transports qui ont été prospères et puissants. Pendant longtemps, les transports maritimes ont été déterminant : c'est uniquement grâce aux performances de sa flotte marchande qu'un pays petit, périphérique et pauvre en ressources naturelles comme le Portugal a pu devenir une grande puissance coloniale, voire une puissance mondiale pendant un certain temps. Par la suite, cette règle s'est appliquée aux transports terrestres, lorsque les chemins de fer ont commencé à devenir au XIX siècle le principal moteur de l'industrialisation et de la modernisation. Il n'est donc guère surprenant que, pour rattraper le retard pris sur leurs précurseurs britanniques, les États continentaux aient presque partout subventionné l'extension de leur réseau ferré, chaque commune cherchant coûte que coûte à y être raccordée. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la voiture et l'avion et par conséquent les autoroutes et les grands aéroports sont devenus les emblèmes du progrès et les symboles de la croissance et du bien-être. À l'ère de la mondialisation caractérisée par une mobilité quasi illimitée, l'accessibilité est devenue la clé de l'attrait d'une place économique. Les pays qui souhaitent jouer un rôle dans la concurrence économique mondiale doivent disposer d'infrastructures de transport performantes, tandis que ceux qui veulent progresser dans cette concurrence ont besoin d'infrastructures encore plus performantes : ce n'est certainement pas un hasard si le plus grand port du monde se trouve à Shanghai et le plus grand aéroport à Dubaï.

4.2-LE TRANSPORT, UN FACTEUR FAVORABLE AUX DEPLACEMENTS DES POPULATIONS

La disponibilité et l'efficacité des moyens de transport facilitent le déplacement de personnes d'un pays à un autre. En effet, en Afrique, il y a des peuples qui se déplacent continuellement d'une ville à une autre, d'un pays à un autre. L'objet de ce déplacement est généralement lié à la recherche du bien social, pour avoir un emploi ou bénéficier des conditions favorables d'un autre pays pour l'exercice de son activité. Les distances ne constituent plus un obstacle dans la recherche d'un endroit meilleur pour les personnes qui le désirent (ex : la présence d'une forte communauté des ressortissants Ouest africain et autre en Côte d'Ivoire). Cette capacité à se déplacer, grâce au transport, sur des distances très grandes favorise un rapprochement entre les différents peuples.

Le transport permet de ravitailler des pays en produit qui sont produits ailleurs, dans un autre pays. La globalisation et la spécialisation dans la production de biens ont créé des zones de productions bien éloignées des zones de consommation. Ainsi, le transport permet de répartir les biens produits dans les zones de consommation. Il permet ainsi de mettre en contact des zones fortement productrices d'autres pays avec celles dit consommatrices. Les peuples se trouvent ainsi rapprochés par le biais du transport.

En plus de faciliter les déplacements des peuples, le transport entretient un lien direct avec la croissance économique des zones, territoires ou pays.

4.3-INTERACTIONS ENTRE INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CROISSANCE ECONOMIQUE, FACTEUR D'INTEGRATION

Les choses se compliquent dès lors que l'on tente d'avancer des chiffres précis à l'appui de ces constats manifestes, autrement dit dès que l'on souhaite établir un lien significatif et solide entre, d'un côté, les réseaux de transport existants et leur développement, de l'autre le niveau et le dynamisme de la valeur ajoutée. Cela provient d'abord de la fréquente pénurie de données, mais aussi et surtout de la complexité inouïe des interactions entre infrastructures et croissance économique. Soulignons avant tout qu'il ne peut y avoir de valeur ajoutée sans infrastructures, car la mobilité est un bien fondamental, indispensable à toute fin de production et de consommation. C'est finalement aussi la raison pour laquelle, presque partout dans le monde, l'État considère que son devoir est de construire les réseaux de transport et d'en assurer le financement, du moins en partie. Les infrastructures rendent donc la croissance possible, mais dans quelle

mesure la favorisent-elles ? Pour simplifier, la croissance économique est le résultat de l'évolution de l'emploi et de l'accroissement de la productivité. Une région mieux desservie grâce à un nouveau tronçon d'autoroute ou un nouveau tunnel ferroviaire peut attirer les emplois et les contribuables, ce qui se traduit par une croissance de l'activité, qui ne se serait pas manifestée autrement. L'échange de marchandises et de personnes s'en trouve en même temps facilité et accéléré, ce qui élargit le périmètre des marchés d'achat et de vente : deux phénomènes propices à la productivité. Cependant, le même projet de transport peut engendrer, dans une autre région moins bien équipée, la délocalisation de places de travail et un recul de la productivité. Il est difficile de déterminer quel effet prédomine, ce qui dépend notamment de l'étendue du territoire considéré. En claire, la résultante de l'interaction entre le transport et la croissance économique est le développement, le bien-être social des individus. Ainsi, une zone qui se développe ne fera qu'attirer les peuples vivants ailleurs et qui auront accès à la zone à travers le même transport.

Dans l'ensemble, les interactions entre infrastructures de transport et croissance économique constituent un facteur d'intégration à travers le développement, le transport et le réseau routier n'en demeurent pas moins.

4.4-LE TRANSPORT ET LE RESEAU ROUTIER, DES FACTEURS DE DEVELOPPEMENT DES ETATS

En adoptant en avril 2008 un Plan d'action pour les Transports Routiers sur la période 2008-2012, les Ministres Africains des transports traduisaient dans les faits l'attachement des Gouvernements de leurs pays respectifs à un développement durable du continent pour le bien-être des populations.

À l'échelle du continent, les chantiers d'infrastructures requièrent un budget de 5 milliards de dollars par an soit près de 3 000 milliards de F CFA. Dans la sous-région ouest africaine, les investissements au titre du Programme Communautaire des Infrastructures Routières est de 1 195 milliards de F CFA. Au niveau national, les États devront leur consacrer 5% du PIB sans compter les sommes nécessaires pour la maintenance des routes. Ce faisant, les retombées de ces engagements sont considérables. Selon une étude datant de 2006, les entreprises africaines sont compétitives lorsque seule la productivité de l'usine est prise en compte. Mais elles perdent leur compétitivité lorsque le surcoût lié à la médiocrité des moyens de transport est pris en compte. En ce sens, ne pas investir dans les infrastructures ne fait que perpétuer le fardeau. En Ouganda par exemple, on estime que les exportations du secteur des textiles coûtent 80% de plus en raison des coûts élevés des transports.

Conclusion partielle

Le transport, par la facilitation des activités économiques, favorise le développement. Il permet d'interconnecter les lieux de production au lieu de consommation. Le transport donne de la valeur ajouter aux endroits mieux desservis. En d'autres termes, le transport constitue un levier incontournable dans la mise en valeur des zones viabilisées. Il engendre un développement économique des zones par la mobilité et accessibilité aux zones desservies.

CHAPITRE 5 : EXEMPLE DE PROCESSUS D'INTÉGRATION PAR LES INFRASTRUCTURES : CAS DE LA CÔTE D'IVOIRE

Introduction

Consciente que l'Union fait la force, et ayant très tôt compris la nécessité d'aller à l'intégration régionale, la Côte d'Ivoire n'a cessé de militer, souvent en qualité de membre fondateur, au sein de plusieurs organisations africaines mises en place, parmi lesquelles l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Économique des États de l'Afrique et l'Ouest (CEDEAO).

Malgré les différentes crises qui l'ont secouée, la Côte d'Ivoire n'a pas perdu sa place de poids lourd économique de l'Afrique de l'Ouest. Elle est même déterminée à la conserver et devenir un pays émergent à l'horizon 2020.

L'intégration profonde des États, à laquelle aspirent et s'activent sans cesse l'UEMOA et la CEDEAO en Afrique de l'Ouest, implique de nouveaux enjeux pour la Côte d'Ivoire dont celui de disposer d'infrastructures de qualité et de services efficaces, notamment dans les domaines du transport (routes, voies ferrées, ports, aéroports), de l'énergie, des technologies de l'information et de la communication (TIC), etc.

5.1-PRISE EN COMPTE DE L'INTEGRATION REGIONALE DANS LA POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire, pays d'hospitalité, n'a cessé depuis son indépendance en 1960, de mettre en place des infrastructures de transport dont les plus importantes ont pour objectif de la relier à l'Afrique et au monde entier.

5.1.1-La modernisation de la route communautaire, l'une des ambitions phare de la Côte d'Ivoire

Pour favoriser les échanges commerciaux avec les pays de l'hinterland (manquant de façade maritime) en leur facilitant l'accès au Port Autonome d'Abidjan (PAA) inauguré en 1951, la Côte d'Ivoire poursuit, sur le corridor Abidjan –Ouagadougou – Bamako, la modernisation de la route communautaire Cu7 Abidjan – Bouaké –Ferkessédougou – Frontières Burkina Faso et Mali qu'elle aménage progressivement en autoroute dite « **Autoroute du Nord** » :

- Sa première section Abidjan – Singrobo (140 km) a été mise en service en 1982 et réhabilitée en 2013 ;

- La section suivante (86 km) a été inaugurée en décembre 2013 et assure son prolongement jusqu'à Yamoussoukro ;
- Les études de faisabilité du prolongement d'environ 360 km de cette autoroute jusqu'à Ferkessédougou sont prévues sur financement du Fonds d'Aide à l'Intégration Régionale (FAIR) de l'UEMOA et sont en cours de réalisation pour la section Yamoussoukro – Bouaké (110 km) ; elles sont inscrites au programme spécial d'études routières sur le réseau communautaire de l'UEMOA retenu dans le cadre du Programme Économique Régional (PER).

La Côte d'Ivoire poursuit également la modernisation et l'extension du Port Autonome d'Abidjan (PAA) ainsi que celles du Port Autonome de San Pedro (PASP) aux fins de maintenir leur compétitivité dans la Région ouest africaine où se développent d'autres ports concurrents.

Pour rappel, le PAA est le premier port d'Afrique de l'ouest et deuxième en Afrique subsaharienne, après le port de Durban (Afrique du Sud). Il traite environ 70% des échanges des pays voisins enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger)

D'autres projets routiers ayant des objectifs similaires à ceux de l'autoroute du nord, certains étant par ailleurs destinés à faciliter l'accès au PASP, sont à noter, par exemple :

- Le projet de bitumage de la route communautaire Cu22 Bouna – Doropo – Frontière Burkina dont les travaux sur la section Bouna – Doropo (91 km) ont été lancés en octobre 2014 pour un coût évalué à 33.5 milliards de FCFA ; ce projet concerne le maillon manquant de l'itinéraire Abidjan – Abengourou – Bondoukou – Bouna – Frontière Burkina dont certaines sections ont déjà été renforcées tandis que d'autres sont en cours de renforcement ;
- Le projet de bitumage de la route Boundiali – Bolona - Tengrela – Frontière Mali (132.5 km) dont les travaux sont achevés sur la section Boundiali – Bolona (92.5 km) ; le prolongement de ce projet au maillon manquant Boundiali – Morondo – Kani assurera aux usagers en provenance de Bamako (Mali), un accès rapide au PASP, passant par Séguéla, Vavoua, Daloa, Issia et Soubré ;

La liaison entre les deux ports (PAA et PASP) est facilitée par la route bitumée dite « **Côtière** » qui part d'Abidjan à Tabou. Cette route, avec son prolongement à l'itinéraire Abidjan – Noé, constitue un maillon de la route côtière transfrontalière Dakar – Abidjan – Lagos. C'est une liaison rapide entre le Ghana et le Liberia, deux États membres de la CEDEAO. Des travaux de renforcement sont prévus sur l'itinéraire Abidjan – Noé dans le cadre du Projet de facilitation du commerce et du transport sur le corridor Abidjan – Lagos (PFCTCAL), un projet de la CEDEAO bénéficiant du concours financier de la Banque Mondiale.

5.1.2-Implication de la Côte d'Ivoire dans des projets d'autoroute

La Côte d'Ivoire est impliquée dans des projets de création d'autoroute régionale, dont elle est d'ailleurs initiatrice, dans l'espace communautaire de l'UEMOA et de la CEDEAO :

- Autoroute Abidjan – Ouagadougou – Niamey dont la section ivoirienne Abidjan– Yamoussoukro (230 km) est achevée pour un investissement d'au moins 250 milliards de FCFA ;
- Autoroute Abidjan – Lagos dont le tronçon Abidjan – Grand Bassam (23,2 km) de la section ivoirienne Abidjan – Noé est en cours de réalisation pour un coût évalué à 60 milliards de FCFA ;

L'Aéroport International Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan se veut incontournable et cherche à s'imposer comme la plateforme aéroportuaire régionale. Il s'est donc engagé dans un projet visant la certification américaine qui ouvrira l'accès des États-Unis aux vols partant de la Côte d'Ivoire.

Faisant partie des pays africains ayant créé la défunte compagnie aérienne Air Afrique, la Côte d'Ivoire est en train de réussir la mise en puissance de sa nouvelle compagnie Air Côte d'Ivoire, assurant des vols vers l'étranger et également sur le territoire national.

En plus de six projets d'infrastructures routières d'un coût global évalué à 753 milliards de FCFA, la Côte d'Ivoire a fait inscrire au Programme Économique et Régional (PER) de l'UEMOA deux projets ferroviaires avec pour objectif d'améliorer ses relations économiques avec le Burkina Faso, le Niger et le Mali, il s'agit :

- du projet de réhabilitation de l'axe ferroviaire Abidjan – Ouagadougou – Kaya dont l'extension est prévue jusqu'à Niamey, parachevant ainsi l'ambition originelle de la Régie Abidjan Niger (RAN) ;
- du projet de construction du chemin de fer Ouangolodougou – Nielé – Sikasso à prolonger jusqu'à Bamako.

Ces voies ferroviaires constituent une alternative à la route communautaire Cu7 du corridor Abidjan – Ouagadougou-Bamako, surtout en matière de transport de marchandises.

Il est également prévu une ligne de chemin de fer minéralier Man – San Pedro devant relier le PASP au Mont Nimba en passant par les sites des gisements de minerais (fer et/ou nickel) en Côte d'Ivoire et en Guinée.

5.1.3-L'implication de la Côte d'Ivoire dans la mise en œuvre de programmes communautaires de transport

La Côte d'Ivoire s'implique dans la mise en œuvre des réformes et programmes communautaires de l'UEMOA et de la CEDEAO, par exemple :

- elle accorde de l'importance aux projets inscrits, d'une part au titre du Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport (PACITR) et du Programme Économique Régional (PER) de l'UEMOA, et d'autre part au titre du Programme de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTCAL) de la CEDEAO ;
- Mise en place du Fonds d'Entretien Routier (FER) en vue du financement régulier et pérenne de l'entretien et la réhabilitation de son réseau routier existant, ce qui est conforme à la Directive N°11/2009/CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les États membres de l'UEMOA ;
- Prise en compte, dans le développement et la modernisation des infrastructures routières, des recommandations du Règlement N°08/2009/CM/UEMOA portant statut du réseau routier communautaire et de ses modalités de gestion ;
- Mise en service, depuis le jeudi 20 novembre 2014 sur l'Autoroute du Nord, du poste de pesage à basse vitesse d'ALLOKOI, en application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport routier de marchandises dans les États membres de l'UEMOA.

Quelques difficultés sont rencontrées dans la réalisation et l'utilisation des infrastructures de transport en Côte d'Ivoire.

5.2-DIFFICULTES RENCONTREES DANS LA REALISATION ET L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COTE D'IVOIRE

La difficulté majeure à laquelle la Côte d'Ivoire est confrontée dans la réalisation des infrastructures de transport de qualité, c'est celle de disposer de gros financements. Par exemple, pour aménager un kilomètre d'autoroute en respectant les normes techniques, environnementales, sociales et de sécurité routière, on ne dépense pas aujourd'hui moins de 1,5 milliard de FCFA.

5.2.1-Des pratiques anormales, une entrave à la mobilité des personnes et des biens

Des pratiques anormales sont par ailleurs observées dans l'utilisation des infrastructures de transport et constituent une entrave à la mobilité des personnes et des biens, voire des obstacles à la fluidité des échanges.

Il s'agit notamment :

- des lourdeurs et lenteurs existant au niveau des administrations douanières et de transport dans la délivrance des documents exigés aux contrôles de circulation, poussant parfois certains usagers à proposer ou à verser aux agents des dessous de table pour les encourager à traiter avec diligence leurs dossiers ;
- de la multiplicité des postes de contrôle sur certaines routes où a lieu parfois le racket des usagers soumis ainsi au paiement de faux frais
- des agressions dont sont parfois victimes les usagers de la part des coupeurs de route avec enregistrement de pertes et dommages ; à ce problème d'insécurité routière, il faut ajouter celui causé par le vandalisme sur les panneaux de signalisation ;
- du non-respect de la limitation du poids et des charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises en circulation. Les surcharges de ces véhicules sont la cause de certains accidents et du vieillissement précoce des structures de chaussée, avec pour corollaire une augmentation des coûts d'entretien des routes et d'exploitation des véhicules.

5.2.2-Des mesures de réponses aux pratiques anormales

Toutefois, des mesures sont mises en œuvre ou envisagées pour y remédier, à savoir :

- l'élargissement progressif de l'assiette du FER qui va être transformé en Fonds routier et le recours au Partenariat Public-Privé (PPP) sont une solution pour le financement efficient du développement des infrastructures routières ;
- l'organisation de patrouilles de sécurité avec des forces spéciales mises en place par les autorités pour lutter contre les phénomènes de coupeurs de route et de racket ;
- la mise en application du Règlement 14 de l'UEMOA avec le démarrage officiel du contrôle du poids et des charges à l'essieu des camions depuis le 20/11/2014 ;
- la mise en œuvre de réformes au niveau des administrations de douane et de transport qui vise une efficacité des services (neutraliser si possible les comportements générateurs de coûts de transaction, raccourcir les délais de délivrance des documents exigés aux points de contrôle en réduisant leur nombre).

Conclusion partielle

Les infrastructures sont véritablement un facteur d'intégration et de développement des échanges internationaux. Elles contribuent effectivement à la dynamique régionale et à l'adhésion au processus de globalisation.

Les infrastructures de qualité sont à la fois importantes avec des services dotés d'efficacité et un environnement des affaires amélioré surtout par la bonne gouvernance Parmi les infrastructures de transport, ce sont les routes qui contribuent plus à la fluidité des échanges, mais à condition qu'elles soient de qualité et que leur utilisation pour la circulation des biens et des personnes ne soit pas entravée par des comportements générateurs de coûts de transaction.

En plus des infrastructures de transport de qualité, l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication est également essentiel pour la Côte d'Ivoire et les autres États de l'UEMOA et de la CEDEAO en ce qu'il favorise la transparence et la concurrence.

Conclusion générale

Le transport est un secteur clé pour le développement d'un territoire donné. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant car il facilite non seulement les échanges entre agents économiques, mais également améliore la circulation des personnes et des biens, des idées et des services, ainsi que le raffermissement des liens d'amitié et de fraternité entre les peuples.

L'Afrique est un continent immense dont plusieurs contrées sont encore enclavées à ce jour. De ce fait, elle nécessite des systèmes de transport adéquats, efficaces et fort variés, car de l'intégration des différents systèmes de transport adaptés à son espace physique dépend en majeure partie son développement. En effet, l'ouverture et l'accroissement des échanges rendus possibles grâce auxdits systèmes ont pour rôle de stimuler la croissance économique.

Cependant, dans la plupart des pays africains, il existe un déficit de liaisons routières et / ou ferroviaires entre les grandes métropoles et l'arrière-pays d'une part, et d'autre part, entre les différentes localités à l'intérieur du pays, et les différents États entre eux. Il s'agit donc de repenser et de réorganiser les liaisons entre les centres de production et ceux de consommation, et d'opérer le désenclavement des différentes zones de production et de peuplement.

Par ailleurs, il s'avère que le manque de communication adéquate entre la ville et la campagne d'un côté, et entre les zones de production et celles de forte densité et consommation de l'autre, se trouve à la base du développement déstructuré de l'espace africain, du fait d'un déséquilibre profond et pathologique entre l'offre et la demande globales des biens et services. À titre de rappel, la structure des réseaux de transports que la plupart des pays africains ont hérités de la période coloniale n'a pas évolué du tout. Ces réseaux étaient conçus pour faciliter l'acheminement des produits agricoles et miniers vers la colonie. C'est ainsi que plusieurs pays éprouvent jusqu'à ce jour d'énormes difficultés pour l'organisation de leur marché interne, ainsi que la régulation des échanges avec leurs voisins.

En revanche, il existe des liaisons aériennes entre les principales capitales africaines. Mais il faut rappeler que le transport aérien reste onéreux et n'est utilisé que par une infime partie de la population, ce mode de transport étant largement inaccessible à la majorité de la population africaine à cause notamment de son coût élevé. Dès lors, il s'avère nécessaire d'explorer d'autres modes de transport, plus modestes et plus accessibles à la majorité de la population africaine. Nous pensons donc aux modes traditionnels du transport routier et ferroviaire, qui s'affirment comme étant des catalyseurs du

développement intégré et de l'aménagement de l'espace, et des moyens par excellence d'intégration des différentes régions du continent africain.

Ainsi, il nous semble nécessaire, alors même que la mondialisation devient non seulement globale et prégnante, mais également irréversible et incontournable, de jeter les bases sur l'esquisse théorique d'un réseau routier et ferroviaire à l'échelle du continent.

Bibliographiques

André Huybrechts (2018). Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-

développées, in : revue économique, volume 22, n°1, 1971, https://www.persee.fr/doc/reco_0035-2764_1971_num_22_1_407959, pp. 140-162.

Banque africaine de développement (2013). Connecter l'Afrique : Évaluation des avancées en direction des objectifs du Sommet Connecter l'Afrique. Tunis. Banque africaine de développement, Organisation de coopération et de développement économiques et Commission économique pour l'Afrique.

Debrié J., Eliot E. et Steck B. (2003). « Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest », Mappemonde, 71, Septembre 2003, éd. Belin-RECLUS, P. 7-12.

Etienne Koulakoumouna (2012). Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC,

Humanisme & Entreprise, n°309, DOI 10.3917/hume.309.0061, <https://www.cairn.info/revue-humanisme-et-entreprise-2012-4-page-61.htm>, 25p.

Hassan Maman Abdo (2016). Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique ouest-africain, Mondes en développement, DOI 10.3917/med.176.0137, n° 176, <https://www.cairn.info/revue-mondes-endeveloppement-2016-4-page-137.htm>, 17p.

José Mvuezolo Bazonzi (2005). Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain, Centre d'Études Politiques (CEP), Faculté des Sciences Sociales, Administratives et Politiques, Université de Kinshasa / RDC, 19p.

Organisation des Nations Unies (2006). Développement des Infrastructures et Intégration Régionale : Problématique, Défis et Opportunités, table ronde Ministérielle & Séminaires de haut niveau organisés conjointement avec la

commission Économique des nations unies pour l'Afrique, Centre de conférences de Ouagadougou, Burkina Faso, 15p.

Urs Weber (2011). Les infrastructures de transport et leur importance économique, la vie économique, revue de politique économique.