



# Forum des entreprises africaines

2022

CINQUIÈME FORUM DES ENTREPRISES  
AFRICAINES, 2022

IMPLICATIONS DE LA ZONE DE  
LIBRE-ÉCHANGE CONTINENTALE AFRICAINE  
SUR LA DEMANDE D'INFRASTRUCTURES ET  
DE SERVICES DE TRANSPORT

RAPPORT DE SYNTHÈSE



Thème: «Investir dans les infrastructures de transport multimodal afin d'optimiser les avantages de la Zone de libre-échange continentale africaine : focus sur le transport aérien et le tourisme»

Sponsors



Nations Unies  
Commission économique pour l'Afrique



## Rapport de synthèse

# Implications de la Zone de libre-échange continentale africaine sur la demande d'infrastructures et de services de transport

## 1. Introduction

L'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine est entré en vigueur en 2019 dans le but d'accroître, voire de doubler le commerce intra-africain, par l'élimination des droits de douane et la réduction des barrières non tarifaires. L'insuffisance des infrastructures et des services de transport pourrait toutefois entraver la pleine matérialisation des avantages de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), dont la mise en œuvre a commencé en 2021. Une planification intégrée du commerce et des transports s'impose donc pour tirer pleinement parti de la ZLECAf. Pour faciliter une telle planification, la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a mené une étude sur les implications de la mise en œuvre de la ZLECAf sur la demande d'infrastructures et de services de transport.

L'étude visait plus précisément à répondre aux questions ci-après liées à la mise en œuvre de la ZLECAf :

- Quelles seraient les répercussions de la mise en œuvre de la ZLECAf sur la demande d'infrastructures et de services de transport sur le continent ?
- Quelle serait l'incidence sur la demande de différents modes de transport, et quelles en seraient les implications pour les investissements dans les infrastructures ?
- Quels seraient, pour les différents modes de transport, les besoins en matière d'infrastructures et d'équipements ?

## 2. Méthodologie

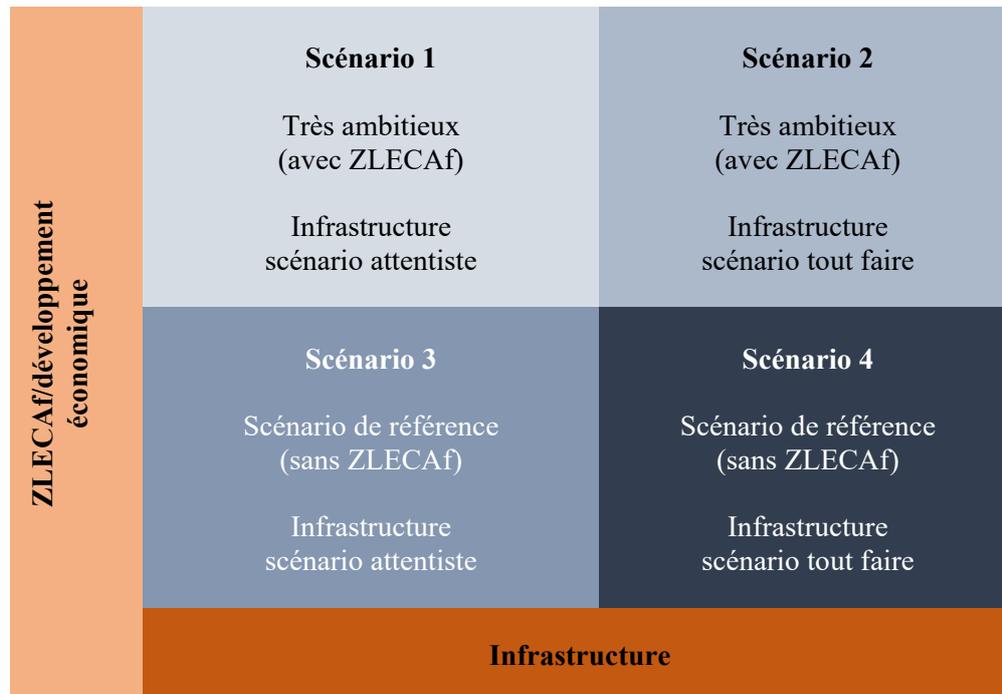
La méthodologie utilisée pour répondre aux questions énoncées ci-dessus comprenait la modélisation des flux commerciaux et la modélisation du choix du mode de transport des marchandises. L'horizon temporel de l'analyse est l'année 2030, et les scénarios ont été construits autour de facteurs qui se rangent dans les catégories suivantes :

- Mise en œuvre de la ZLECAf et développement socio-économique
- Offre en infrastructures de transport

Les scénarios qui prévoient la mise en œuvre intégrale de la ZLECAf sont décrits comme des scénarios très ambitieux. Les scénarios contre-factuels (à savoir ceux dans lesquels il n'y a pas de mise en œuvre) sont décrits comme scénarios de référence. Les scénarios suivants ont été envisagés sur la base de l'offre en infrastructures de transport : scénarios

attentistes (les infrastructures et services existants sont utilisés chaque fois que possible) et scénarios tout faire (les infrastructures et services prévus sont réalisés dans la mesure du possible). La figure I montre la représentation classique des combinaisons de scénarios futurs possibles dans des quadrants.

Figure I  
**Scénarios futurs possibles**



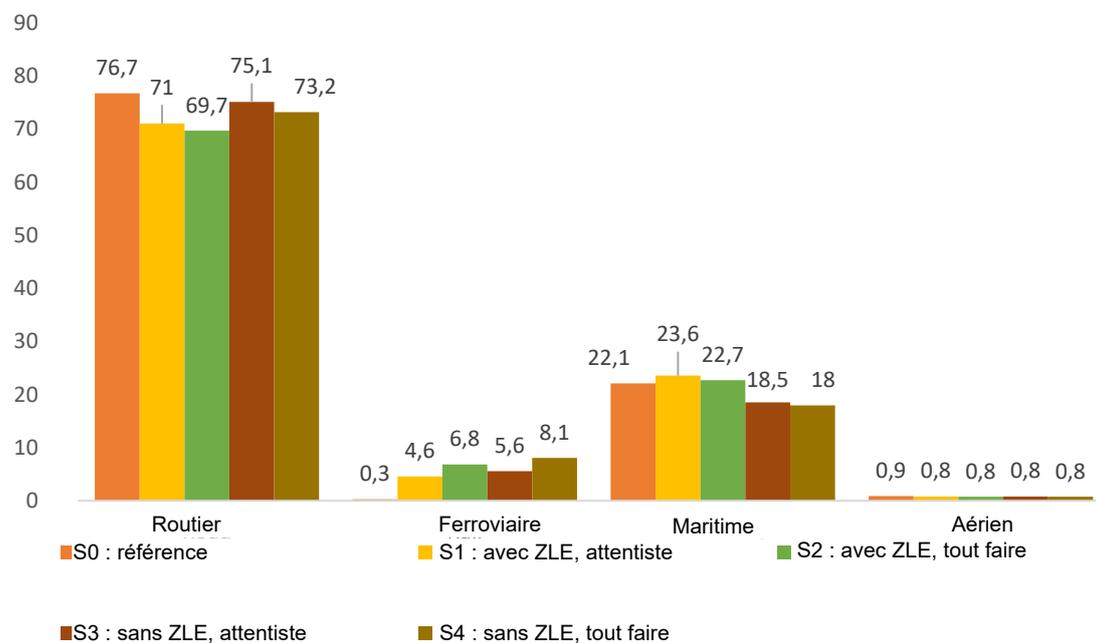
### 3. Résumé des principales conclusions

#### 3.1. Impact de la mise en œuvre sur la répartition de la demande de transport

L'étude a montré que la mise en œuvre de la ZLECAf entraînerait une augmentation générale de la demande de fret intra-africain d'environ 28 % par rapport aux scénarios sans mise en œuvre.

En 2019, la demande intra-africaine de transport de marchandises était fortement orientée vers le transport routier (76,7 %), la part du transport ferroviaire étant proche de zéro (0,3 %) (figure II). Les politiques d'expansion des réseaux ferroviaires, combinées aux politiques de mise en œuvre de la ZLECAf, devraient entraîner une modification de cette répartition. L'étude a montré que, dans le scénario 2 (dans lequel la ZLECAf est mise en œuvre et les infrastructures et services prévus réalisés), la part de la demande de transport ferroviaire passerait de 0,3 à 6,8 %. En revanche, la part du transport routier baisserait de 76,7 à 69,7 %. La part du transport maritime devrait progresser avec la mise en œuvre et reculer sans la mise en œuvre. Enfin, la part du transport aérien resterait presque inchangée selon les différents scénarios. Toutefois, avec la mise en œuvre de la ZLECAf, le nombre de tonnes transportées par avion devrait quasiment doubler, passant de 2,3 à 4,5 millions de tonnes.

Figure II  
**Répartition de la demande de transport intra-africain de marchandises, par mode de transport**  
 (en pourcentage)



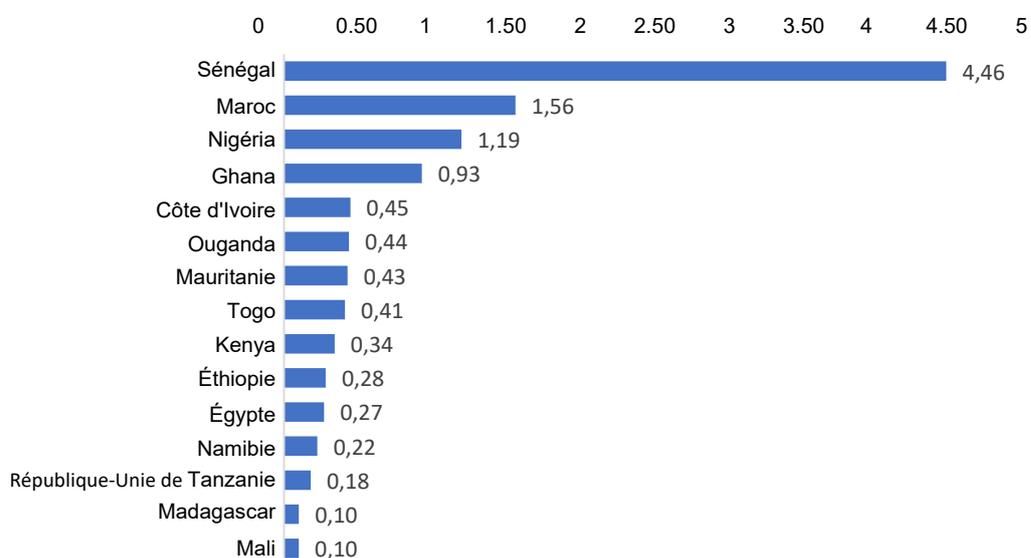
L'étude a cherché à savoir si la mise en œuvre donnerait lieu à une concentration des flux commerciaux dans tel ou tel pays, et si cette concentration serait suivie de décisions des pays concernés de devenir des plateformes logistiques. Ainsi, des pays comme l'Afrique du Sud, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Kenya, le Mozambique, le Nigéria, l'Ouganda, le Rwanda, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie ont investi dans des parcs logistiques et industriels qui servent de plateformes logistiques. Dans le scénario de mise en œuvre de la ZLECAF, il a été établi que tous ces pays n'auraient pas de forte concentration d'exportations.

L'évaluation a été faite en calculant la proportion du commerce intra-africain des exportations pour chaque pays en 2019 et 2030 selon un scénario de mise en œuvre intégrale. L'évolution en valeur absolue de la proportion du commerce intra-africain total des exportations par pays est présentée dans la figure III. Au total, 15 pays enregistrent une augmentation supérieure à 0,1 %.

Le Sénégal, le Ghana, le Maroc et le Nigéria devraient connaître chacun une augmentation absolue proche ou supérieure à 1 % de leur commerce intra-africain total des exportations. Selon l'indice de performance logistique 2018 de la Banque mondiale, le Ghana, le Maroc et le Nigéria, sans avoir les meilleurs services logistiques du continent, enregistrent des résultats supérieurs à la moyenne africaine. Comparativement à ces trois pays, le Sénégal affiche une performance plus faible, et pour améliorer ses résultats, il doit, dans sa stratégie commerciale nationale, donner la priorité au développement du commerce et de la logistique intra-africains.

Figure III

**Estimation de l'évolution en valeur absolue du commerce intra-africain total des exportations avec la mise en œuvre, 2019-2030 (en pourcentage)**



■ Évolution en valeur absolue du pourcentage du commerce intra-africain total des exportations (2019-2030 avec ZLE)

### 3.2. Impact de la mise en œuvre sur les éléments critiques des infrastructures de transport de marchandises

L'identification des éléments critiques de l'offre en transport pour chaque paire origine-destination se fonde sur une comparaison des estimations des flux commerciaux existants et de ceux qui suivront la mise en œuvre de la ZLECAf. Un élément est défini comme critique lorsque, selon le scénario de mise en œuvre, le trafic annuel de marchandises s'y rapportant devrait connaître une croissance supérieure à la demande continentale totale (de 2019 à 2030, en pourcentage). Lorsqu'un élément est jugé critique, sa fonction dans l'amélioration des infrastructures et des services de transport exige une évaluation particulière.

**Transport routier :** La longueur totale du réseau routier critique dans le scénario 1 est de 61 540 km. Les fortes densités du réseau routier critique se trouvent en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest (Cameroun, Nigéria et République centrafricaine) et en Afrique de l'Est (Érythrée, Éthiopie et Somalie). Plusieurs liaisons font partie du réseau des routes transafricaines, comme l'autoroute Le Caire-Dakar, l'autoroute Tripoli-Windhoek-Le Cap et l'autoroute Le Caire-Gaborone-Le Cape.

**Transport ferroviaire :** La longueur totale du réseau ferroviaire critique dans le scénario 1 est d'environ 8 760 km. Les liaisons critiques se trouvent en Afrique du Nord (Algérie, Maroc et Tunisie), en Afrique de l'Est (Soudan), en Afrique de l'Ouest (Mali et Sénégal) et en Afrique australe (Afrique du Sud, Mozambique et Namibie).

**Transport maritime :** les ports maritimes critiques se trouvent en Afrique centrale (Gabon), en Afrique de l'Ouest (Gambie et Ghana), en Afrique de l'Est (Comores, Djibouti, Maurice et Somalie) et en Afrique australe (Madagascar, Mozambique et Namibie).

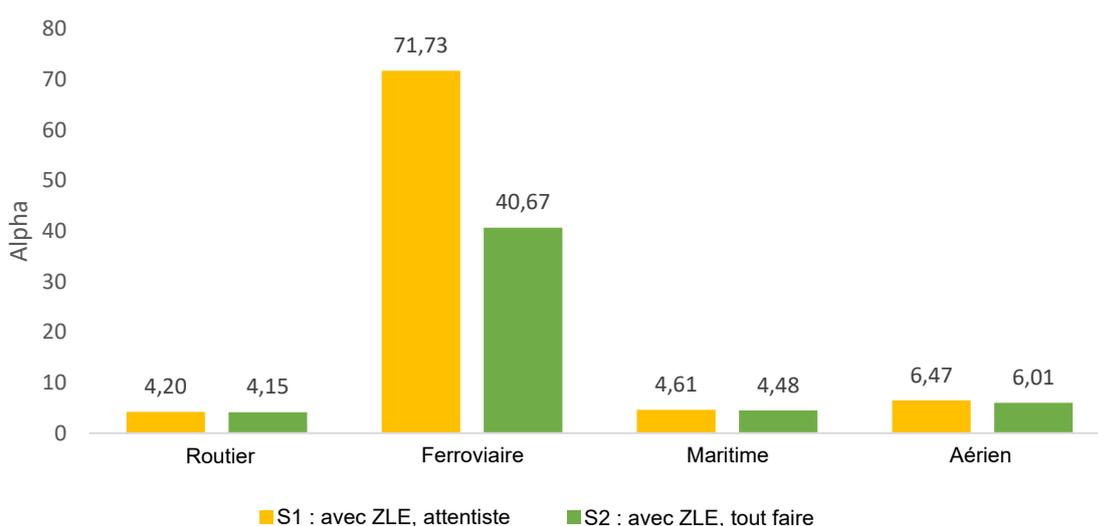
**Transport aérien :** les aéroports critiques se trouvent en Afrique du Nord (Mauritanie), en Afrique centrale (Gabon et République démocratique du Congo) et en Afrique de l’Est (Djibouti, Érythrée, Éthiopie et Somalie).

Lorsque l’on définit des liens et des nœuds comme étant critiques, il est recommandé d’effectuer des études locales plus détaillées<sup>1</sup>.

L’un des effets de l’amélioration des réseaux de transport et du développement de nouvelles infrastructures routières dans le scénario 2 (ZLECAf et scénario tout faire) est la création d’une capacité supplémentaire, qui devrait contribuer à réduire la charge critique qui pèse sur les réseaux de transport en répondant à la nouvelle demande induite par la mise en œuvre de la ZLECAf.

Ceci peut être vérifié en comparant les valeurs critiques (alpha) des taux de croissance sur la période 2019-2020 dans le scénario 1 (ZLECAf et scénario attentiste) et le scénario 2 (ZLECAf et scénario tout faire) (figure IV).

Figure IV  
**Comparaison de l’alpha dans les scénarios 1 et 2, par mode de transport**



À l’exception du transport ferroviaire, la diminution de l’alpha varie de 1,2 % pour le transport routier à 7,1 % pour le transport aérien. Le transport ferroviaire enregistre la plus forte baisse, de l’ordre de 43 %, grâce notamment à la mise en œuvre du projet de corridor transafricain LAPSSET.

### 3.3. Impact de la mise en œuvre sur la demande de matériel de transport de marchandises

La demande de matériel utilisé dans les différents modes de transport — routier (camions), ferroviaire (wagons), aérien (aéronefs) et maritime (navires) — après la mise en œuvre de la ZLECAf est présentée au tableau 1.

<sup>1</sup> S’agissant d’une liaison routière critique par exemple, une étude de suivi pourrait être menée pour voir s’il est possible d’ajouter des voies de circulation.

Tableau 1  
**Besoins de matériel dans le scénario 2 (avec ZLECAf, scénario tout faire)**

	Camions	Wagons	Navires	Aéronef
<b>Matériel lourd</b>	1 945 141	132 857	121	243
<b>Conteneur</b>	268 438	36 482	14	-

Si l'on examine les besoins de matériel de transport des cinq sous-régions africaines, l'Afrique du Nord semble être la région où la demande est la plus forte. Cela peut s'expliquer pour partie par le fait que l'Afrique du Nord a le plus long réseau de lignes de desserte, le plus grand nombre d'aéroports internationaux et le plus grand nombre de ports maritimes.

**Transport routier :** la demande la plus importante de camions pour soutenir les flux commerciaux est en Afrique de l'Ouest, avec 39,3 % ; de l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique australe, 19,8 % ; et de l'Afrique australe à l'Afrique occidentale, 9,9 %.

**Transport ferroviaire :** la demande la plus importante de matériel roulant pour soutenir les flux commerciaux est en Afrique de l'Ouest, avec 48,4 % ; en Afrique australe, avec 19,6 % ; et en Afrique du Nord, avec 11,5 %.

**Transport maritime :** Les paires origine-destination des sous-régions qui auraient besoin du plus grand nombre de navires pour répondre à la demande vont de l'Afrique australe à l'Afrique du Nord, avec 26,7 % ; de l'Afrique australe à l'Afrique de l'Est, 12,6 % ; et de l'Afrique australe à l'Afrique de l'Ouest, 10,3 %.

**Transport aérien :** la plus grande demande d'aéronefs pour soutenir les flux commerciaux est en Afrique de l'Ouest avec 13,2 %. Les autres paires origine-destination des sous-régions qui auraient besoin du plus grand nombre d'aéronefs pour répondre à la demande sont celles de l'Afrique du Nord vers l'Afrique de l'Ouest, avec 12,9 pour cent ; et en Afrique australe, avec 12,2 %.

## 4. Opportunités d'investissement

**Investissement dans les infrastructures critiques (nécessitant une mise à niveau pour faire face à la croissance du fret liée à la mise en œuvre de la ZLECAf).**

Zones ayant un réseau routier critique

- Afrique centrale et Afrique de l'Ouest (Cameroun, Nigéria, République centrafricaine)
- Afrique de l'Est (Érythrée, Éthiopie et Somalie)

Zones ayant un réseau ferroviaire critique

- Afrique centrale (Congo, République démocratique du Congo et Tchad)
- Afrique de l'Est (Kenya, Ouganda et République-Unie de Tanzanie)

- Afrique australe (Afrique du Sud, Botswana, Malawi, Mozambique, Namibie et Zimbabwe)
- Un tronçon du réseau ferroviaire au Mali

#### Zones ayant un réseau maritime critique

- Afrique centrale (Gabon)
- Afrique de l'Ouest (Gambie et Ghana)
- Afrique de l'Est (Comores, Maurice et Somalie)
- Afrique australe (Madagascar, Mozambique et Namibie)

#### Zones ayant un réseau aérien critique

- Afrique du Nord (Mauritanie)
- Afrique centrale (Gabon et République démocratique du Congo)
- Afrique de l'Est (Djibouti, Érythrée, Éthiopie et Somalie).

#### **Opportunités d'investissement régional**

- Forte demande attendue de camions en Afrique australe et en Afrique de l'Ouest
- Forte demande attendue de matériel roulant en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest
- Forte demande attendue d'aéronefs en Afrique australe, en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest.
- Forte demande attendue de navires en Afrique de l'Est, en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest.

Tableau 2

**Investissement dans la flotte de transport : besoins en matériel au cours de la mise en œuvre et de la réalisation des infrastructures prévues**

Unités	Camions	Wagons	Navires	Aéronefs
<b>Matériel lourd</b>	1 945 141	132 857	121	243
<b>Conteneurs</b>	268 438	36 482	14	-

Tableau 3

**Estimation des coûts du matériel nécessaire, par mode de transport**  
(en millions de dollars des États-Unis)

Paramètre	Camions	Wagons	Navires	Aéronefs
<b>Matériel lourd</b>	291 771	26 571	4 235	25 758
<b>Conteneurs</b>	53 688	9 120	420	

—

