

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le
COM(2009) 301/3

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU
CONSEIL**

Partenariat Union européenne-Afrique
**Connecter l'Afrique et l'Europe : Vers un renforcement de la coopération en matière de
transport**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN ET AU CONSEIL

Partenariat Union européenne-Afrique Connecter l'Afrique et l'Europe : Vers un renforcement de la coopération en matière de transport

1. INTRODUCTION

Principaux vecteurs d'intégration socio-économique, les infrastructures et les services de transport sont des préalables indispensables aux échanges commerciaux et à la circulation des biens et des personnes. Principal moyen d'accès physique à l'emploi, aux soins de santé et à l'éducation, les transports sont des piliers du développement et des éléments essentiels du bien être des populations tant rurales qu'urbaines.

La densité routière en Afrique reste faible (6,84 km pour 100 km² contre 12 km en Amérique latine et 18 km en Asie), avec un réseau mal entretenu. Le réseau ferroviaire africain est très peu interconnecté, surtout en Afrique occidentale et centrale et plus d'une quinzaine de pays en Afrique ne disposent pas de voie ferrée¹. Seulement 3 aéroports africains figurent parmi les 150 premiers aéroports mondiaux en termes de passagers. Le transport maritime représente 92 à 97 % du commerce international de l'Afrique, s'appuyant sur près de 80 ports importants, qui connaissent toutefois des problèmes d'équipement et de sécurité. La flotte africaine est ancienne avec près de 80 % des navires ayant plus de 15 ans d'âge contre une moyenne mondiale de 15 %.

De fait, l'Afrique a les coûts de transports parmi les plus élevés au monde. Ils représentent en moyenne 15 % des recettes d'exportation, contre 7 % dans les pays en développement des autres continents et 4 % dans les pays industrialisés. Et les pays africains sans littoral comme le Malawi ou le Tchad connaissent une situation aggravée avec un coût de transport qui peut atteindre 50 %. La part de l'Afrique dans le commerce mondial a même chuté de 6 à 2 % depuis les années 60. Les coûts du transport maritime n'ont cessé d'augmenter.

La faiblesse des infrastructures, les délais et procédures administratives excessifs aux frontières, le manque de gouvernance (manque d'entretien approprié, circulation des camions en surcharge,...) ou encore des règles de sécurité défailtantes figurent parmi les causes principales de cette situation. La négociation et la conclusion des accords de Partenariat économique (APE) avec les pays de la zone Afrique, Caraïbes Pacifique (ACP) qui soutiennent le développement du commerce, soulignent systématiquement la nécessité des infrastructures pour mieux rapprocher l'offre et la demande.

Face à ce constat, l'Europe ne reste pas inactive. Le partenariat UE-Afrique pour les infrastructures adopté en 2006² est le cadre de référence pour l'Union européenne, destiné en particulier à développer l'interconnexion des réseaux en Afrique.

¹ Burundi, Cap Vert, Comores, Gambie, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Libye, Maurice, Niger, République centrafricaine, Rwanda, Sao Tomé et Príncipe, Seychelles, Sierra Leone, Somalie et Tchad.

² Interconnecter l'Afrique : le partenariat euro-africain en matière d'infrastructures - COM(2006) 376 du 13.7.2006.

L'Europe, plus grand donateur mondial, apporte ainsi près de 30 % du financement dédié aux infrastructures de transport à travers les programmes indicatifs nationaux du Fonds européen de Développement.

Financements européens en soutien aux transports

9^{ème} FED (2002-2006)	Montants alloués (en M€)	Observations
Programmes nationaux	2,700	Alloués à des projets de transport en Afrique, essentiellement routiers
Programmes régionaux	210	Allocation globale. La part des infrastructures de transport doit encore être confirmée
Intra ACP	108	Allocation globale du Fonds Fiduciaire d'Infrastructures en soutien au Partenariat infrastructures. La part des transports n'est pas encore déterminée et dépendra de la demande.
10^{ème} FED (2007-2013)	Montants alloués (en M€)	Observations
Programmes nationaux	2,800	Alloués à des projets de transport en Afrique, essentiellement routiers
Programmes régionaux	1,523	Montants alloués à quatre régions africaines
Intra ACP	300	Allocation globale du Fonds Fiduciaire d'Infrastructures en soutien au Partenariat infrastructures. La part des transports n'est pas encore déterminée et dépendra de la demande.
Politique européenne de voisinage	Montants alloués (en M€)	Observations
Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP)	49.5	Montants alloués sur la période 2000=2009 aux pays MEDA pour des projets régionaux de transport
Facilité d'investissement du voisinage (FIV)	28.8	Montants alloués depuis 2008
Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat (FEMIP)	1 473	Financements Banque européenne d'investissement sur la période 2004)2009

Mais la coopération UE-Afrique couvre également les aspects législatifs et réglementaires liés aux infrastructures, permettant ainsi de soutenir la croissance économique et le commerce mais aussi l'emploi et la lutte contre la pauvreté, conformément aux objectifs du millénaire pour le développement définis par les Nations Unies.

Cette communication complète également les récentes Communications de la Commission³ sur les régions ultrapériphériques qui souligne le besoin de renforcer les connexions maritimes entre ces régions et les pays voisins ne faisant pas partie de l'Union européenne.

Dans le contexte actuel de crise économique mondiale, auquel s'ajoutent la dégradation régulière de l'environnement et les changements climatiques, il est à craindre que les pays les plus pauvres et les plus vulnérables soient plus rapidement et plus durement touchés. Ces crises multiples affectent les grands flux migratoires nationaux et intra régionaux, qui pourraient s'intensifier et accroître la pression migratoire sur les économies avancées. Afin d'aider les pays en développement à faire face à la crise, le Conseil a adopté le 18 mai 2009 une série de conclusions qui encouragent en particulier le soutien aux infrastructures régionales et la réalisation des infrastructures manquantes en Afrique subsaharienne. Le Conseil a également encouragé le soutien aux infrastructures régionales en Méditerranée dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée.

Il est donc important de poursuivre les efforts de développement en faveur de l'Afrique qui doit pouvoir s'appuyer sur un système de transport performant, des infrastructures de qualité et une coordination de l'ensemble des modes. L'ensemble des acteurs impliqués, tant en Europe qu'en Afrique, doivent poursuivre leurs engagements et leurs actions. A ce titre, l'Union européenne entend poursuivre son travail de coopération et de coordination avec les institutions financières européennes et internationales, notamment la Banque mondiale et la Banque africaine de développement, en vue d'accroître l'efficacité et la pérennité des projets réalisés.

Dans ce contexte, l'objectif de la présente communication se situe dans la perspective du schéma de mise en œuvre du partenariat stratégique en matière d'infrastructures adopté par l'Union européenne et l'Union africaine en 2007. Il s'agit, en réponse à la demande exprimée par l'Union africaine :

- d'une part, en vue de faciliter les flux de transports entre l'Afrique et l'Europe, d'engager un processus de réflexion en vue de l'extension des réseaux transeuropéens vers l'Afrique;
- d'autre part, de contribuer aux travaux du partenariat sur les Infrastructures, dans le domaine des services de transport, en particulier en mettant à disposition de nos partenaires les expériences et les meilleures pratiques de la politique commune des transports.

Suite à cette communication, et sur la base des résultats du dialogue entre l'union européenne et l'union africaine, un plan d'actions prioritaires assorties de leurs financements sera établi et inscrit dans une déclaration conjointe de l'Union européenne et de l'Union africaine.

2. CONNECTER L'AFRIQUE ET L'EUROPE

L'amélioration et la facilitation des flux de transports entre les deux continents, qui répond à un besoin tant économique que commercial, permettra de réduire les coûts de transports et d'améliorer la durabilité et la fiabilité des services de transport. Cette facilitation requiert une approche coordonnée en matière de planification et de mise en œuvre des infrastructures ainsi

³ Stratégie pour les Régions ultrapériphériques: bilan et perspectives (COM(2007)507 final) ainsi que : Les Régions ultrapériphériques : un atout pour l'Europe (COM(2008)642 final)

qu'une coopération renforcée en matière de transports aérien et maritime qui sont les deux modes de transports principalement utilisés.

2.1. Des liaisons à développer: vers une carte commune des infrastructures de transport

Tant l'Europe, à travers ses réseaux transeuropéens, que l'Afrique à travers ses corridors transafricains, ont identifié et développé leurs réseaux de transports ces dernières années⁴. L'Union africaine s'est notamment engagée dans un important travail de mise en cohérence des plans de développement continentaux et régionaux en matière d'infrastructure à travers l'élaboration du programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA).

L'étape complémentaire consiste à rapprocher les exercices de planification des deux continents en vue de l'établissement d'un véritable réseau euro-africain des transports. Ce réseau devrait identifier les points de connexion entre les réseaux européens et africains, en visant plus particulièrement les ports et aéroports. Le rapport du groupe à haut niveau de novembre 2005 concernant l'extension du réseau transeuropéen de transport aux pays voisins⁵ identifie notamment les autoroutes de la mer comme l'un des cinq axes majeurs transnationaux à développer.

Dans le cadre de la coopération régionale en matière de transport en Méditerranée, le programme régional EuroMed MEDAMOS soutient la mise en œuvre du partenariat euro-méditerranéen qui vise à lancer des projets pilotes d'autoroutes de la mer. Un appel à propositions a ainsi été lancé en 2007 et a permis d'appuyer quatre projets émanant du Maroc, de la Tunisie, de l'Algérie ainsi que d'Israël.

L'importance de cette connexion pour les ports, le transport ferroviaire ainsi que les routes pour les pays enclavés souligne la nécessité de mettre en œuvre une approche intermodale pour le développement des transports. Il s'agit d'un secteur où des liens plus forts et des échanges d'expériences entre l'Europe et l'Afrique sont possibles. Le corridor de "Maputo"⁶, par exemple, offre une série de leçons qui méritent d'être utilisées dans le cas du développement de projets de corridors semblables en Europe.

Un partenariat semblable pourrait être développé à terme avec l'Afrique subsaharienne, selon des modalités à explorer avec la Commission de l'Union africaine et les régions économiques intéressées.

Naturellement, le processus de connexion entre l'Europe et l'Afrique devra tenir compte des négociations en cours dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée et des travaux menés dans le cadre du groupe des ministres des transports de la Méditerranée occidentale (GTMO5+5)⁷.

⁴ Voir cartes en annexe

⁵ Des réseaux pour la paix et le développement : extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins. Rapport final du Groupe à Haut Niveau présidé par L. de Palacio

⁶ [4] www.mcli.co.za

⁷ Dialogue informel du bassin occidental de la Méditerranée regroupant l'Algérie, l'Espagne, la France, l'Italie, la Libye, Malte, le Maroc, la Mauritanie, le Portugal et la Tunisie

2.2. Encourager le développement du secteur ferroviaire

L'identification des liaisons prioritaires ferroviaires est essentielle et passe par un dialogue concerté avec les parties intéressées, en particulier les autorités portuaires et les partenaires industriels privés. En effet, le développement du chemin de fer en Afrique prend tout son sens s'il permet la diffusion à l'intérieur du continent des flux commerciaux qui transitent par les ports. Il revêt à ce titre un caractère essentiel pour les pays enclavés sans littoral, comme le Tchad ou la République centrafricaine. La fluidité et l'efficacité de la chaîne logistique dépendent elle aussi d'une utilisation effective du rail. L'intégration et la complémentarité des modes de transport reste à ce titre une des clefs d'un système de transport fiable et efficace à long terme.

2.3. Poursuivre les efforts de coopération dans les secteurs aérien et maritime

2.3.1. Le secteur aérien

Les potentialités de développement du transport aérien en Afrique sont très importantes, l'Afrique représentant aujourd'hui seulement 4% du trafic mondial. Les besoins en mobilité vers l'Europe, mais aussi et surtout intracontinentale, rendent plus indispensable une amélioration substantielle du transport aérien, tant en ce qui concerne le trafic que la qualité de services.

L'Union africaine est l'un des partenaires privilégiés de l'Union européenne. Ainsi, l'UA favorise-t-elle le dialogue structuré entre les ensembles continentaux mais aussi avec et entre les communautés économiques régionales (CER). Ce dialogue permettrait notamment de dégager des actions concrètes sur les principaux sujets.

- La sécurité aérienne, priorité numéro un, nécessite une approche conjointe afin de déterminer les principaux leviers en vue d'une amélioration de l'application des normes de l'organisation de l'aviation civile (OACI). La situation de la sécurité aérienne dans plusieurs pays africains, soulevée dans les rapports d'audit menés par l'OACI, a amené la Commission à constater des lacunes significatives dans l'exercice du contrôle réglementaire et la supervision des opérateurs certifiés de certains pays. Par ailleurs, l'augmentation du nombre d'accidents sur le continent africain implique un besoin accru de renforcer l'application effective et le respect des normes internationales dans le domaine de la sécurité. La Commission est prête à travailler avec les pays africains qui le souhaitent pour aider au renforcement des autorités nationales de l'aviation civile.
- La sûreté, nouvelle priorité, affecte conjointement les pays d'Europe et d'Afrique dans leurs relations bilatérales mais aussi dans leurs relations avec les pays tiers. Des expériences pilotes et des séminaires de formation contribueront à l'acquisition d'une certaine expertise, qui pourrait s'appuyer sur des groupes d'audit ad hoc d'inspecteurs de sûreté.
- La modernisation de la réglementation économique est nécessaire. Afin de soutenir le processus engagé par la décision de Yamoussoukro⁸, il est primordial de renforcer

⁸ La décision de Yamoussoukro se base sur le Traité d'Abuja et est entrée en vigueur le 12 août 2000. Elle vise principalement à améliorer l'exploitation des services aériens par des compagnies africaines et

les entités continentales et régionales de l'aviation civile et d'apporter l'assistance nécessaire pour sa réalisation. À cet effet, un forum régulier de discussion sur les problèmes d'intérêt commun pourrait être créé.

- La limitation des effets du changement climatique et des émissions polluantes est un défi qui s'impose à toute l'aviation internationale. Dans ce contexte, une coopération pourrait être envisagée afin de faciliter l'accès aux mécanismes de développement propre mis en place dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Ces actions sont conçues pour contribuer à l'efficacité et à la croissance à long terme du secteur du transport aérien en Afrique. Une des priorités est de trouver rapidement une solution à la question de la désignation communautaire pour mettre fin à l'illégalité des accords aériens bilatéraux qui existent aujourd'hui entre les états africains et les États membres de l'Union. De même, il sera important d'aborder la question de la désignation de compagnies africaines, par le biais notamment d'accords entre la Communauté européenne et les États africains ou les Communautés économiques régionales. La conférence Union européenne-Afrique sur le transport aérien qui a eu lieu à Windhoek les 2-3 avril 2009 a posé le premier jalon de cette coopération en vue de l'établissement d'un plan d'action.

2.3.2. *Le secteur maritime*

Plus de 10 millions de citoyens utilisent le transport maritime en provenance ou à destination de l'Europe et de l'Afrique.

Sur la base de l'expérience euro-méditerranéenne, l'Union européenne et l'Union africaine devraient entamer une coopération active permettant d'améliorer l'efficacité des ports dans trois directions:

- Sur le plan réglementaire, l'objectif doit être la simplification dans la mesure du possible des procédures douanières et documentaires afin de réduire les temps d'immobilisation du fret dans les terminaux sans préjudice des règles européennes de sûreté et de sécurité.
- Sur le plan des infrastructures, certains grands ports africains ont besoin de dragages plus soutenus, d'une part, pour assurer une profondeur suffisante et, d'autre part, pour profiter de la capacité d'investir de l'industrie de manutention portuaire européenne. Par ailleurs, le nombre insuffisant de postes à quai est responsable de longs temps d'attente pour l'accès des bateaux dans les ports et représente donc un goulet d'étranglement dans le trafic entre l'Europe et l'Afrique. Le financement de ces développements en matière d'infrastructures portuaires devrait être favorisé lors de la mise en œuvre des programmes indicatifs nationaux et régionaux. L'amélioration des connexions terrestres des ports africains représente également un élément important de nature à assurer l'effectivité de l'impact des infrastructures portuaires sur les économies nationales et régionales.
- La sûreté portuaire devrait être assurée par la mise en œuvre des normes internationales (code ISPS); en particulier, les contrôles et les infrastructures nécessaires pour empêcher l'accès irrégulier aux bateaux de passagers, de

la création d'une agence exécutive chargée de la supervision et de l'application du processus de libéralisation.

marchandises ou d'autres objets devraient être mis en place, limitant ainsi les risques d'usage du transport maritime à des fins de migration irrégulière, de trafic illicite ou d'attentat terroriste.

Dans un autre registre, celui de la dimension environnementale, l'adhésion aux conventions internationales, visant en particulier à la mise en place d'installations portuaires efficaces pour le traitement de déchets provenant des bateaux, devrait être facilitée. En outre, le développement des ports maritimes devrait être dans la mesure du possible intégré dans un cadre plus global de politiques maritimes intégrées qui devrait inclure la planification spatiale maritime ainsi que les instruments de gestion de zones côtières intégrées. C'est particulièrement vrai lorsque les investissements sont prévus dans des zones écologiquement sensibles.

3. FAVORISER L'ECHANGE D'EXPERIENCE AFIN DE SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT D'UN SYSTEME DE TRANSPORT PLUS PERFORMANT

Dans le bilan dressé fin 2008⁹, la Commission souligne la nécessité de renforcer l'engagement politique de l'Union européenne et de l'Union africaine par des contributions concrètes afin d'accélérer la réalisation des actions identifiées dans la stratégie UE-Afrique.

Dans le domaine des transports, un certain nombre de programmes d'échanges, de mesures d'assistance technique ou encore de jumelages peuvent être encouragés et mis en place dans un avenir proche.

La Commission européenne pourrait en particulier étudier la faisabilité d'une assistance technique de courte durée et d'un échange d'information avec les pays d'Afrique subsaharienne. Sur une base volontaire, dans des configurations à géométrie variable, impliquant les administrations des pays méditerranéens, la Commission européenne pourrait ainsi développer des échanges, des jumelages ainsi que des activités de formation.

3.1. Des outils à partager dans le domaine des infrastructures

Au delà des questions de financement, la planification est au cœur du développement des infrastructures aussi bien en Afrique qu'en Europe. Et l'Union africaine a exprimé son souhait de partager la méthodologie des réseaux transeuropéens.

Cette méthodologie qui s'applique aux transports mais aussi aux réseaux énergétiques et informatiques car ces secteurs ont un intérêt commun à partager leur réflexion sur leurs besoins en infrastructures, sera présentée lors de séminaire conjoint UE-UA dans le cadre des travaux du partenariat. Dans ce contexte, une attention devrait être portée sur la question de la qualité des infrastructures et de leur pérennité. La coopération dans le domaine du transport en Méditerranée¹⁰ fournit une première illustration d'une méthode concertée visant à connecter les réseaux européens et nord-africains. Elle repose sur un cadre institutionnel multilatéral au sein duquel se complètent trois échelons: les groupes de travail thématiques en charge des questions techniques, le Forum Euro-méditerranéen (EuroMed) qui prépare les décisions de la

⁹ Un an après Lisbonne : le partenariat Afrique-UE en action.

¹⁰ 17 partenaires: Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Syrie, Autorité Palestinienne, Israël, Jordanie, Liban, Turquie, Albanie, Libye, Monténégro, Croatie, Bosnie-Herzégovine, Monaco.

conférence ministérielle EuroMed, instance décisionnelle établie au niveau des Ministres des transports des pays méditerranéens, seuls compétents pour les prises de décisions stratégiques en matière de coopération régionale transport.

En outre, pour faire face aux difficultés constatées lors de la réalisation des grands projets du réseau transeuropéen et considérant que le manque de financement n'était pas toujours la seule explication des retards, l'Union européenne a expérimenté la méthode des coordonnateurs.

Ces coordonnateurs accompagnent ainsi les efforts des États membres pour le montage financier des projets et font la promotion de méthodes communes d'évaluation. La pertinence d'un coordonnateur est notamment avérée lorsque certains des éléments suivants existent :

- le manque de gouvernance;
- les retards observés sur des tronçons clés transfrontaliers;
- le manque d'accord ferme sur le calendrier et le tracé entre pays concernés;
- l'absence de financements sur des tronçons clé;
- la nécessité d'associer un large éventail d'acteurs comme des industriels, des opérateurs ou des régions.

La Commission européenne, comme annoncé dans sa communication "Aider les pays en développement à surmonter la crise"¹¹, entend ouvrir un dialogue avec les organisations régionales, en particulier l'Union africaine, pour évaluer la pertinence de désigner des coordonnateurs de projets pour les chaînons manquants des huit réseaux transafricains déjà identifiés¹².

3.2. Promouvoir un système de transport sûr et efficace

Les questions de sécurité et de sûreté se posent pour tous les modes de transports et touchent les deux continents. Des programmes de recherche de l'Union européenne¹³ accompagnent d'ailleurs déjà des échanges de bonnes pratiques ou encore des actions de formation sur ces sujets notamment en Afrique sub-saharienne ou au Maghreb. Ces questions trouvent donc légitimement leur place dans le dialogue euro-africain. Dans ce contexte, du fait de leur localisation sur des routes maritimes ou des détroits, les régions ultrapériphériques (RUP) peuvent jouer un rôle en matière de gouvernance maritime pour surveiller les eaux côtières (par exemple, lutte contre la pêche illégale, les actes de piraterie ou le trafic de drogue) ou pour sécuriser le transport (par exemple, une meilleure gestion du transport pétrolier depuis le golfe d'Aden jusqu'à la Méditerranée).

¹¹ COM(2009) 160 du 8.4.2009.

¹² Dakar N'Djamena, Nouakchott- Lagos, Khartoum-Djibouti, Lagos-Mombasa, Le Caire- Gaborone, N'djamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam- Kigali.

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

1.1.1. 3.2.1. Le transport maritime: vers un renforcement de la sécurité dans le transport maritime

L'Union européenne fournit de l'assistance technique à 10 pays méditerranéens¹⁴ dans les domaines de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la prévention de la pollution dans la mer méditerranéenne à travers le projet régional SAFEMED. L'Union participe au renforcement des compétences à travers l'octroi de bourses de qualification pour les personnels des administrations maritimes nationales. Le projet SAFEMED apporte également un soutien technique à la mise en conformité des réglementations nationales avec les conventions internationales. Une coopération avec les pays méditerranéens pourrait ainsi être envisagée en ce qui concerne les systèmes communautaires de gestion de trafic maritime. Des projets similaires pourraient être développés avec les Communautés régionales sur une base volontaire afin d'améliorer la sécurité du système de transport maritime et lutter contre la pollution causée par les navires.

L'Union européenne est également favorable au projet de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à créer des centres régionaux de coordination de sauvetage le long des côtes africaines (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre).

L'Union européenne pourrait apporter, notamment à travers l'Agence pour la Sécurité maritime (AESM), dont le mandat devra préalablement être élargi, l'assistance technique nécessaire afin d'aider les États côtiers africains à améliorer leurs systèmes de suivi du trafic maritime dans une perspective régionale d'échange de données.

Il importe aussi que les pays du nord et du nord-ouest de l'Afrique s'engagent à lutter contre l'utilisation de bateaux et de petites embarcations hors normes et surchargées pour le transport de passagers. Cette pratique, dirigée par des organisations criminelles lorsque ces passagers sont des migrants clandestins met en danger la vie et l'intégrité de milliers de personnes démunies.

La lutte contre la piraterie

Bien que sur la période 2003-2006, le nombre d'actes de piraterie et d'attaques armées recensé ait diminué dans le monde, l'année 2007 a enregistré une hausse alarmante de 17 %. En 2008, le phénomène s'est encore aggravé tant sur le plan quantitatif qu'au regard de la violence des actes, la corne de l'Afrique et le Golf de Guinée étant les régions particulièrement vulnérables.

Afin d'endiguer l'escalade de ce phénomène, qui aujourd'hui mine l'Afrique et freine le développement du commerce du fait de l'insécurité dans les ports et le long des côtes, l'Union européenne pourrait contribuer au renforcement et à la formation des capacités administratives en charge de l'application des réglementations maritimes. Des programmes d'accompagnement ont déjà été identifiés par l'Organisation Maritime Internationale.

La surveillance maritime joue un rôle clef dans la prévention des activités illégales en mer. Dans le cadre de sa politique maritime intégrée, l'Union européenne souhaite renforcer la coopération avec ses partenaires africains et mieux partager les informations avec les autorités nationales concernées.

¹⁴ Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Autorité palestinienne, Syrie, Turquie.

3.2.2. *Le transport aérien : vers un renforcement nécessaire de la sécurité du secteur*

L'augmentation du trafic aérien doit aller de pair avec la définition d'un nouveau concept opérationnel africain. Une fois validé, il permettra d'identifier l'apport potentiel des infrastructures européennes existantes en matière de sécurité (comme les programmes satellitaires -EGNOS) ou en cours de développement (SESAR, branche technologique du Ciel unique européen), sur la base des conclusions et du plan d'action du Global Monitoring for Environment and Security (GMES) pour l'Afrique. L'ouverture au trafic du ciel africain doit également s'accompagner d'une réorganisation de l'espace aérien et du réseau de routes aériennes afin de garantir plus d'efficacité économique (routes les plus courtes), de performance environnementale et de sécurité. Cette modernisation pourrait s'envisager région par région tout en prenant en compte les besoins des compagnies aériennes en ce qui concerne les liaisons intra africaines et intercontinentales. L'extension à l'Afrique du modèle 'Ciel unique' combiné avec un accès au programme d'infrastructure SESAR est une approche possible.

3.2.3. *EGNOS*

Pour les secteurs qui viennent d'être passés en revue, la navigation par satellite peut jouer un rôle essentiel. L'infrastructure permettant de se positionner avec précision en Afrique est très insuffisante, alors qu'elle est essentielle aux transports comme, plus largement, au développement économique du continent. Ainsi l'Afrique représente-t-elle seulement 3 % des départs d'avions dans le monde, mais 19% des accidents, dus le plus souvent à des erreurs de navigation.

Le développement en Afrique d'infrastructures au sol complémentaires au système européen de navigation par satellite, EGNOS, soit un système EGNOS propre à l'Afrique, peut constituer une solution économique qui fera bénéficier l'Afrique de tous les avantages du système, non seulement dans le secteur des transports, aériens, ferroviaires, maritimes côtiers, mais aussi dans ceux de l'énergie, de l'agriculture et de l'aménagement et la gestion du territoire.

3.2.4. *Le transport routier : l'enjeu de la sécurité routière*

La route reste le mode de transport dominant en Afrique, représentant de 80 à plus de 90 % du trafic interurbain et inter-états de marchandises. Elle représente très souvent le seul moyen d'accès aux zones rurales.

Un million de personnes meurt chaque année dans les accidents de la route. 65% des tués sont des piétons et 35 % des piétons sont des enfants. Le coût de ces accidents représente 1 à 3 % du Produit Intérieur Brut d'un pays, ce qui est tout particulièrement dramatique pour les pays en développement¹⁵. Au moment où la Commission prépare le prochain programme d'action européen (2011-2020), elle compte intensifier ses efforts pour faire bénéficier d'autres groupes de pays de l'expérience acquise dans l'Union européenne, à différents niveaux. Dans cette perspective, et dans le cadre du dialogue sectoriel avec les autorités responsables de la sécurité routière au sein des administrations nationales et régionales concernées, les orientations suivantes pourraient être développées :

- créer des mécanismes appropriés pour favoriser l'échange des meilleures pratiques;

¹⁵ Source: banque mondiale, Organisation Mondiale de la Santé (2004, 2007).

- dans le cadre de la mise en œuvre des Programmes Indicatifs Nationaux et Régionaux, favoriser l'affectation des crédits européens destinés au réseau routier à des actions spécifiques d'amélioration de la sécurité routière;
- promouvoir l'insertion des aspects concernant la sécurité routière dans les études d'impact sociaux pour les investissements routiers.

3.2.3. *Le transport urbain*

L'Afrique est le continent connaissant la plus forte urbanisation. Selon un rapport de l'UN-Habitat, les centres urbains s'accroissent de 4,5 % chaque année. Environ 40 % de la population africaine vit en ville et ce chiffre devrait doubler d'ici 2030. D'ici 2020 Nairobi, Johannesburg et Abidjan compteront plus de 10 millions d'habitants et 77 autres villes africaines accueilleront 1 million de personnes chacune. Avec cette urbanisation croissante, se multiplient les conséquences en termes de pollution de l'air et de congestion du trafic notamment.

À travers le programme CIVITAS¹⁶, l'Union européenne apporte son soutien aux villes européennes qui mettent en place des stratégies intégrées pour le transport urbain. Une plateforme permet l'échange d'idées et de bonnes pratiques entre villes, notamment en matière de gestion du trafic ou de développement d'alternatives ferroviaires.

Ce programme pourrait s'étendre aux villes africaines afin qu'elles bénéficient à leur tour des expériences. Il pourrait ainsi être envisagé:

- L'ouverture du Forum Civitas aux villes africaines
- La participation de villes africaines à la conférence annuelle du Forum Civitas
- Le jumelage entre villes africaines et villes européennes

4. CONCLUSION

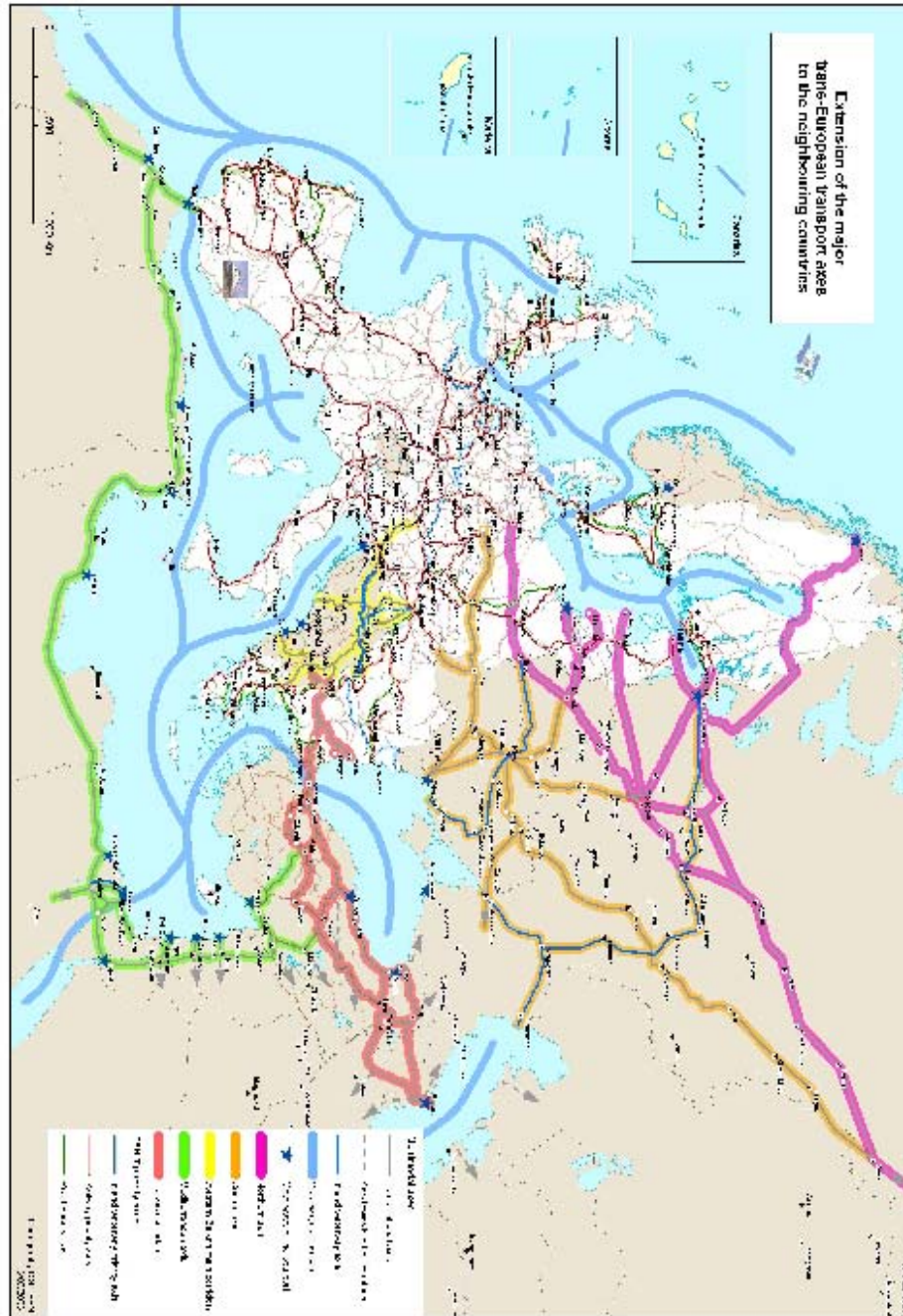
La coopération stratégique entre l'Europe et l'Afrique dans le domaine des transports est mise en œuvre dans le cadre du partenariat UE-Afrique en matière d'infrastructures qui prévoit que les réseaux régionaux et nationaux en matière de transport, d'eau, d'énergie et de télécommunications sont interconnectés à travers l'Afrique. Elle est aussi soutenue par la politique de voisinage dans le lien plus spécifique avec l'Afrique du Nord. La présente Communication s'inscrit dans le cadre de ces politiques et instruments existants tout en initiant une réflexion sur de meilleures connexions transcontinentales et en suggérant des axes possibles de coopération et de partage d'expérience en vue du développement d'un système de transport plus fiable et plus sûr, ne reposant pas uniquement sur de nouvelles infrastructures mais aussi sur des services de transport plus efficaces, plus sûrs et moins chers. Les mesures identifiées seraient mises en œuvre dans les cadres de coopération et sur base des instruments existants, notamment l'accord de Cotonou, le fonds européen de développement ainsi que la politique de voisinage, sans exclure bien entendu les moyens existants au titre de la politique commune des transports.

¹⁶ www.civitas.eu

À ce stade, la présente communication se veut un point de départ à l'attention de l'Union africaine visant à identifier les mesures concrètes qui pourraient être approfondies dans le domaine des transports avec l'ensemble des partenaires africains et européens. La conférence de suivi de la politique et de la mise en œuvre du RTE-T, prévue en 2009, sera ouverte à la participation des partenaires méditerranéens et africains. Elle sera l'occasion de mettre en place, au sein du partenariat conjoint UE-Afrique, un forum informel dédié aux transports qui , réunira au-delà des acteurs institutionnels déjà représentés dans le partenariat, les opérateurs de transport, les associations, tant européens qu'africains ainsi que les bailleurs internationaux sur une base biannuelle, permettant ainsi de débattre plus largement des questions spécifiques de ce secteur clef du développement L'étape suivante devra arrêter, à travers la signature d'une déclaration conjointe, un plan d' actions prioritaires et l'identification de leurs financements. Le prochain sommet UE-Afrique, qui aura lieu fin 2010 en Afrique, sera l'occasion d'examiner les progrès enregistrés dans la mise en œuvre de ce plan d'action.

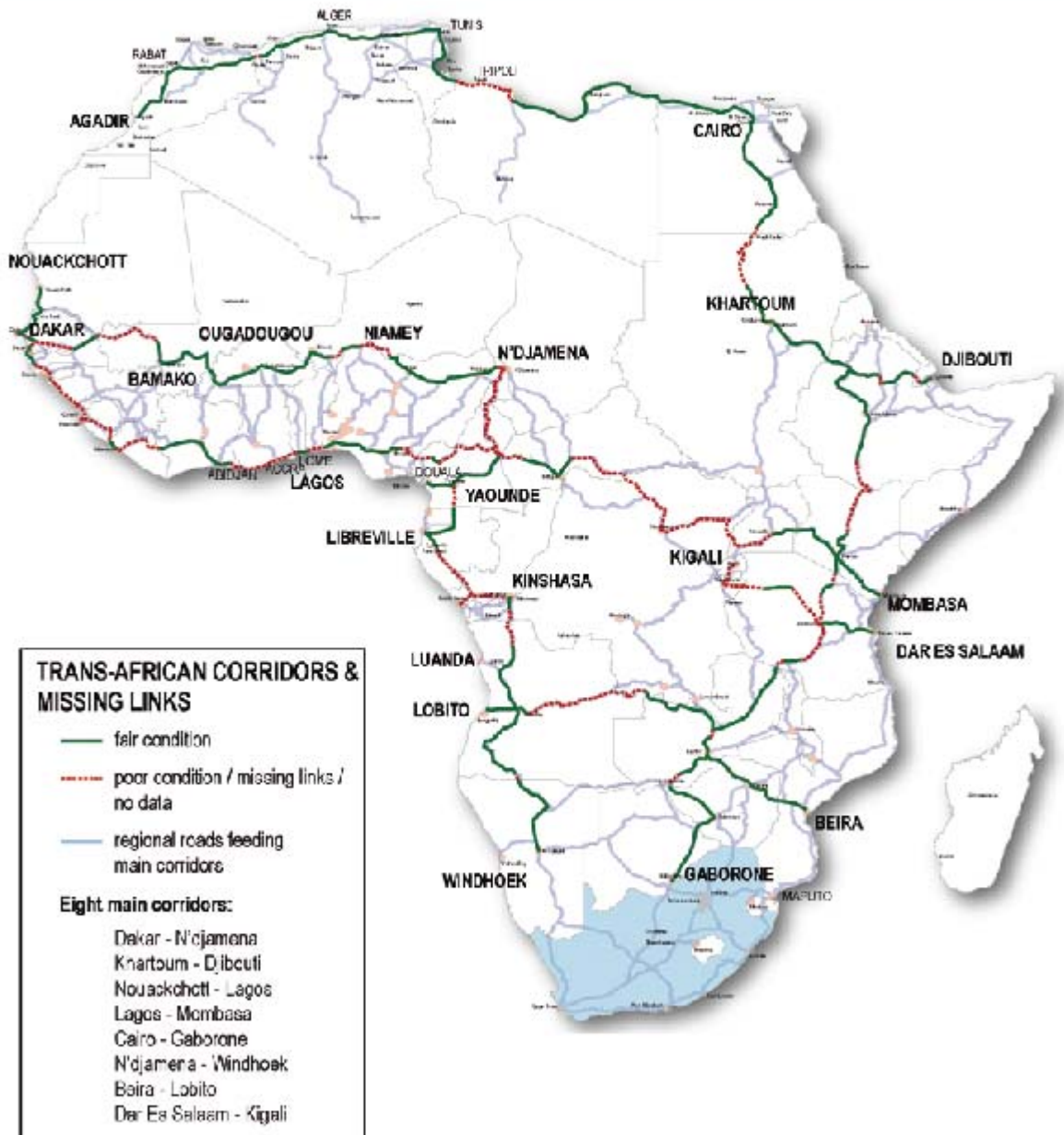
ANNEXE

1. Extension des principaux axes du réseau transeuropéen de transport aux pays voisins



2. Corridors de transport routier transafricain

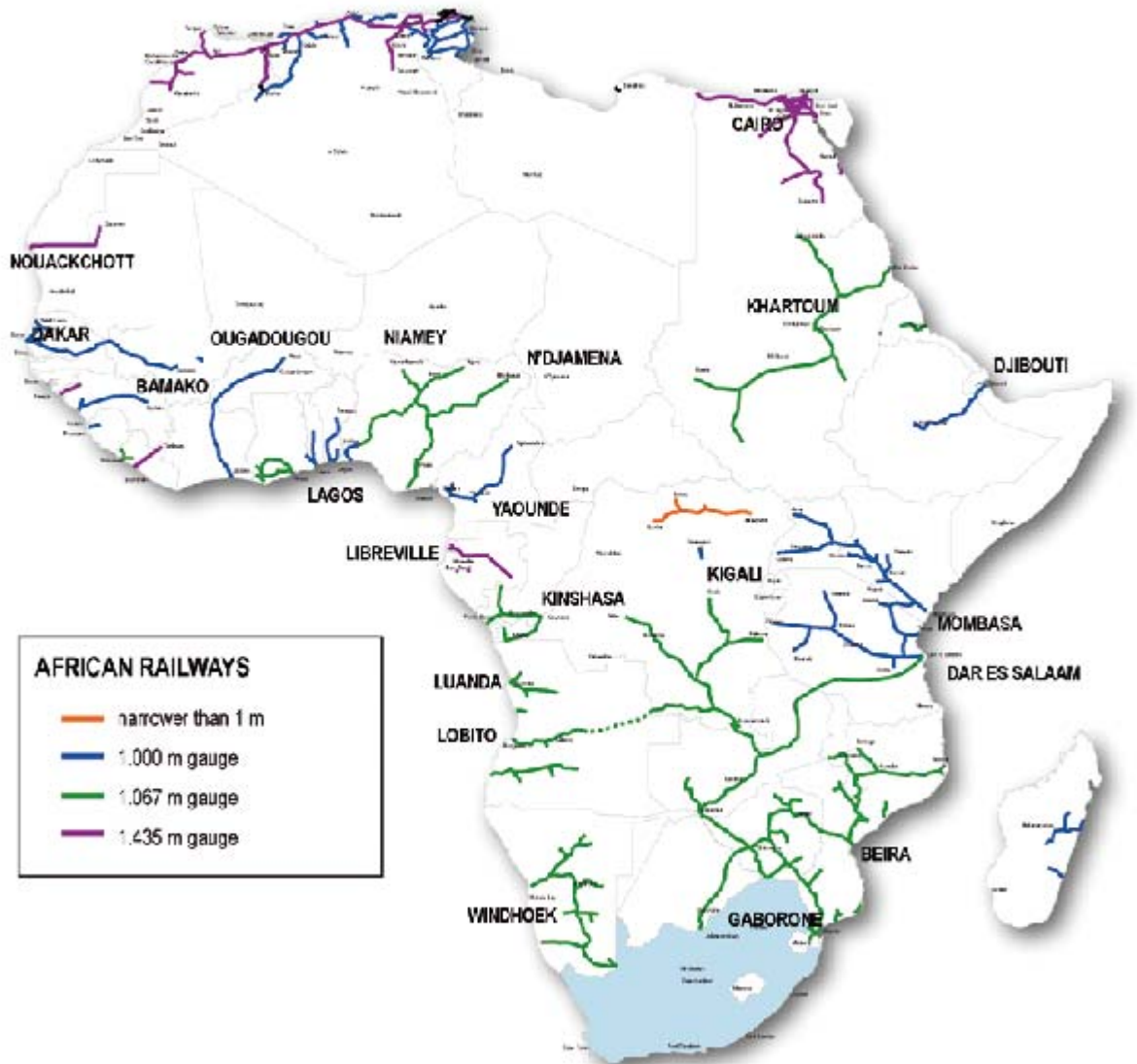
Trans-African Road Transport corridors



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

3. Réseau ferré africain

African Railways



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.