



**AMBASSADE DE FRANCE AU GHANA
SERVICE ECONOMIQUE D'ACCRA**

REDIGEE PAR VIRGIL BARREAU ET VIRGILE SATGE
RELUE PAR GWENOLE JAN

JUIN 2018

NOTE

Le transport routier au Ghana

Le réseau routier ghanéen est défini par la Banque mondiale comme le plus dense de la sous-région. La forte croissance démographique des dix dernières années et l'augmentation des flux de marchandises accentuent toutefois la pression sur les pôles urbains et les connexions nationales, mais aussi internationales, le Ghana étant un hub pour les pays enclavés. Le déficit en matière d'infrastructures routières est estimé à 400 M USD par le Ministry of Roads and Highways mais le gouvernement juge plus prioritaire la rénovation et la maintenance soutenue des tronçons existants, ainsi que la fluidification des nœuds de transport, via la construction d'échangeurs et de ponts.

1- Un réseau dense et perfectible

Le Ghana est doté d'un réseau routier s'étendant sur 72 381 km, scindé en trois catégories de routes : (i) principale (nationale et expresse) sur 14 873 km; (ii) secondaire (ou rurale) sur 42 045 km ; (iii) urbaine sur 15 463 km¹. Le réseau s'articule autour de quatre pôles que sont : Accra-Tema et Takoradi-Sekondi (sud) ; Kumasi (centre) ; Tamale (nord) (voir cartographie du réseau en annexe).

Le transport routier représente 96%² des flux physiques au Ghana (fret et passagers combinés). Le moyen de transport privilégié, à la fois pour l'intra et l'interurbain est le minibus (localement dénommé *trotro*). Le transport par taxi est également prépondérant dans les villes bien que l'utilisation de véhicule individuelle croisse rapidement. Le ratio de voiture par habitant est ainsi passé de 50 % à 70 % en l'espace de cinq ans³.

La multiplication de véhicules et l'encadrement limité des transports collectifs engendrent une forte congestion des villes, qui nuit au confort de vie et à la santé de la population. Celle-ci est également affectée par une insécurité routière due à une combinaison de facteurs : un approvisionnement difficile en pièces détachées et de rechange ouvrant la porte à une importante activité de distribution de contrefaçons, un faible éclairage de la voirie et une signalisation déficiente. Si le secteur privé est en capacité d'apporter des solutions à ces problématiques, une action publique apparaît également nécessaire, le Ghana se classant, selon une étude de la Banque mondiale, en 59^{ème} position sur 62 notés en termes de régulation des transports.

Le Ghana semble néanmoins sur la bonne voie concernant la fluidité de son réseau. Il est en effet passé de la 117^{ème} à la 88^{ème} position (2^{ème} de la sous-région Afrique de l'Ouest) à l'indice de performance logistique de la Banque mondiale entre 2010 et 2016. La majorité des projets routiers ont été mis à l'abandon ces dernières années suite aux impayés récurrents de l'Etat. Si une nouvelle dynamique semble avoir été enclenchée (premiers paiements d'arriérés ; vision affirmée d'une articulation multimodale des transports), la matérialisation de projets majeurs passera par les partenariats publics-privés, un message réitéré par le *Ministry of Roads and Highways*.

¹ Source: Ministry of Roads and Highways.

² Oxford Business Group et Ghana Investment Promotion Center

³ Oxford Business Group

2- Un secteur piloté par un ministère dédié au transport routier

Par l'intermédiaire du *Ministry of Roads and Highways*, le Ghana dispose d'un ministère entièrement focalisé sur la progression du transport routier. Pour 2018, son budget est estimé à 533 M GHS (118 M USD)⁴, en baisse de 39% par rapport au budget 2017. Responsable de la définition de la stratégie et de son implémentation, le ministère s'appuie sur cinq agences aux domaines d'intervention spécifiques dont les trois principales sont : (i) *Ghana Highway Authority* (GHA), en charge des routes principales et voies express ; (ii) *Department of Urban Roads* (DUR), en charge des voies urbaines ; (iii) *Department of Feeder Roads* (DFR), en charge des axes ruraux et secondaires. Généralement commanditaires des ouvrages routiers, ces agences doivent cependant impliquer les chefferies locales dans le processus de décision.

Les agglomérations sont les autres acteurs publics impliqués dans l'expansion et la modernisation du transport routier sur le volet urbain. Leurs compétences recouvrent à la fois les infrastructures et la gestion des flux de transport urbain et péri-urbain. Les réponses passent par des plans de développement urbain dont la lisibilité et la pérennité est aujourd'hui questionnable. Plusieurs partenaires internationaux soutiennent néanmoins les autorités ghanéennes sur le volet technique et financier. C'est ainsi le cas de l'AFD qui travaille avec la ville de Kumasi (seconde ville du pays avec plus de deux millions d'habitants) depuis 2016. Un plan de désengorgement basé sur des axes intra-urbains couplés d'une boucle périphérique est en cours pour un montant de 37,5 M EUR et une échéance prévue en 2022.

3- Quelques grands projets

Plusieurs projets régionaux monopolisent aujourd'hui l'attention du secteur :

- **L'Eastern corridor** qui traverse sur 965 km cinq régions (*Greater Accra, Volta, Eastern, Northern et Upper East*) pour relier le 1^{er} port du pays pour le fret de marchandises, Tema, à la frontière nord avec le Burkina Faso et la région Nord du Togo. Le tronçon doterait les régions agricoles situées au centre et au nord du pays d'une meilleure voie d'acheminement de leurs denrées agricoles vers le foyer de grande consommation de l'agglomération d'Accra. A l'inverse, les biens produits au Sud ou importés pourront être mieux transportés vers le nord et, au-delà, vers les pays enclavés que constituent le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Jusqu'à une date récente, l'accumulation des retards de paiement au constructeur Queiroz Galvão avait cependant conduit à un arrêt des travaux du premier tronçon d'une centaine de kilomètres.

Des travaux de fluidification de l'axe Accra-Tema sont également attendus dans le cadre de ce même projet. L'extension de la voirie pour permettre le passage à une autoroute à six voies (passage de 2x2 voies à 3x3 voies) devrait prochainement faire l'objet d'un appel d'offres. Le montant de l'investissement nécessaire est estimé à 500 M USD, qui seront recouverts par le biais d'une concession sur les recettes de péage ou une taxe sur les marchandises transitant par le Port de Tema. Par anticipation, un nouveau rond-point censé fluidifier l'entrée de la zone industrielle de Tema a été financée par le concessionnaire du port, MPS, et réalisé par le chinois Sinohydro et un échangeur a été financé par l'agence de développement japonaise JICA.

- La Western region

L'ouest du Ghana est une région clef pour ses ressources en minerai (bauxite, manganèse, or) et en cacao (le pays en est le deuxième producteur mondial). Ces ressources sont principalement exportées via le port de Takoradi, par ailleurs destiné à devenir un hub régional pour les services pétroliers (plusieurs

⁴ Taux au 01/01/2018



AMBASSADE DE FRANCE AU GHANA SERVICE ECONOMIQUE D'ACCRA

REDIGEE PAR VIRGIL BARREAU ET VIRGILE SATGE
RELUE PAR GWENOLE JAN

JUIN 2018

champs offshore à proximité). L'agglomération Takoradi-Sekondi constitue enfin le troisième pôle urbain du pays. Le président Akufo-Addo s'est engagé en 2018 à investir massivement dans les infrastructures routières de la région ouest, qui représente également le point d'entrée pour la *Trans West African Highway* reliant Dakar à Lagos. Une importante partie de cet investissement se fera dans le cadre d'une collaboration sino-ghanéenne. Certains tronçons sont aussi ouverts au partenariat public privé comme le doublement de l'axe Accra-Takoradi (209 km) ou encore la liaison Dormaa-Ahenkro-Ohiayeanisia, stratégiquement située sur des sites riches en ressources naturelles, longue de 82 km et devant être asphaltée pour un montant estimé à 105 M USD.

Autre projet situé à proximité de la région ouest et porté par le *Minsitry of Roads and Highways* : le port sec intérieur de Boankra. Localisé à proximité de Kumasi, le port s'inscrit dans le triangle *Western region, Ashanti region* et *Greater Accra region*, étant destiné à désengorger les ports de Tema et de Takoradi. Lancé en 2008, les travaux du site ont été stoppés dès la phase préliminaire. Ils sont estimés, dans leur intégralité, à 119 M USD. Le développement de Boankra ne pourra être réalisé qu'en corrélation avec l'expansion et la rénovation des liaisons routières et ferroviaires du triangle régional. Il représente ainsi un symbole du transport multimodal que l'Etat cherche à promouvoir.

- La région nord

La Banque Mondiale a validé en Juin 2017 un crédit de 150 M USD pour le projet *Transport Sector Improvement*. Celui-ci vise à améliorer la connectivité de 200 km de routes dans la plus vaste région du pays (mais aussi une des plus pauvres) pour relier les zones rurales au pôle de consommation de Tamale (4^{ème} ville du pays), et faciliter l'accès aux intrants et matériels agricoles pour les agriculteurs.

Malgré une densité du réseau globalement satisfaisante, la résilience de celui-ci est aujourd'hui questionnée par une hausse significative des flux et une absence d'alternative au transport par route. La situation devrait être amenée à évoluer avec le lancement et la reprise de plusieurs ouvrages.

Le développement du secteur routier devrait s'inscrire dans une vision multimodale, condition sine qua non pour permettre au Ghana d'acquérir le statut de hub logistique régional qu'il revendique. En plus du routier, cette vision englobe la rénovation du transport ferroviaire et l'expansion des infrastructures maritimes (le fluvial restant pour l'instant en retrait), afin d'augmenter le maillage des réseaux sur les plans national et international. La stratégie du Ghana est financièrement appuyée de manière substantielle par la Chine (One Belt One road).

La situation de surendettement du pays et l'encouragement répété par le gouvernement envers le secteur privé devrait se traduire par le recours à des partenariats public-privé, pour autant que les modifications législatives visant à en améliorer le cadre soient rapidement votées.

Annexes

Document 1 : Cartographie du réseau routier



Source : ontheworldmap.com