

**Comité de la coopération et de l'intégration régionales**

Dixième session

Addis-Abeba, 1<sup>er</sup> et 2 novembre 2017**Réunion régionale africaine d'examen du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024****I. Introduction**

1. Du fait qu'ils ne disposent pas d'accès territorial à la mer et sont géographiquement éloignés des marchés internationaux, les pays en développement sans littoral<sup>1</sup> éprouvent des difficultés particulières en matière de commerce et de développement. Le manque d'accès direct à la mer leur fait subir des coûts de transport et de transactions commerciales anormalement élevés qui entravent leur compétitivité et leur croissance économique générale. Pour pratiquer le commerce maritime, ils sont obligés de transiter par d'autres pays, ce qui multiplie les frontières à franchir, les mauvaises infrastructures de transport en transit à utiliser et les opérations douanières irrationnelles à endurer. Leurs résultats économiques mettent en lumière les incidences directes et indirectes que la situation géographique d'un pays a sur ses principales variables économiques. Ces pays figurent généralement parmi les pays en développement les plus pauvres, ayant les taux de croissance les plus faibles, et tirent le plus souvent la majeure partie de leurs recettes d'exportation d'un nombre très limité de produits de base.

2. Pour résoudre d'une manière plus cohérente les difficultés que rencontrent les pays en développement sans littoral, la communauté internationale a adopté le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (Programme d'action de Vienne) à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, tenue à Vienne du 3 au 5 novembre 2015<sup>2</sup>. Le Programme d'action de Vienne est un cadre global visant à résoudre les difficultés structurelles de ces pays par des mesures concernant six domaines prioritaires qui se renforcent mutuellement : les politiques fondamentales en matière de transit, le développement et l'entretien de l'infrastructure, le commerce international et la facilitation du commerce, l'intégration et la coopération régionales, la transformation structurelle de l'économie et les moyens de mise en œuvre. Son objectif primordial est d'aider les pays en développement sans littoral à réaliser une croissance durable profitant à tous et à éliminer la pauvreté. Le Programme d'action de Vienne fait partie intégrante du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de l'Agenda 2063 en ce qui concerne les pays africains en développement sans littoral.

<sup>1</sup> Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Bolivie (État plurinational de), Botswana, Burkina Faso, Burundi, République centrafricaine, Tchad, Eswatini, Éthiopie, Kazakhstan, Kirghizistan, République démocratique populaire lao, Lesotho, ex-République yougoslave de Macédoine, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Paraguay, République de Moldova, Rwanda, Soudan du Sud, Tadjikistan, Turkménistan, Ouganda, Ouzbékistan, Zambie et Zimbabwe.

<sup>2</sup> A/CONF.225/7.

3. Dans sa résolution 72/232, l'Assemblée générale a décidé d'organiser un examen approfondi et de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en décembre 2019 au plus tard. Cet examen à mi-parcours vise à évaluer les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral, les pays de transit et les partenaires de développement dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et sera l'occasion d'échanger des informations sur les pratiques optimales et les enseignements tirés de l'expérience, de recenser les difficultés et les obstacles rencontrés et de définir les mesures et les initiatives à prendre pour les surmonter ainsi que les nouveaux défis et problèmes afin d'accélérer davantage la mise en œuvre de ce programme. Dans le cadre de ses préparatifs, des réunions d'examen régionales seront organisées pour les régions Europe-Asie, Afrique et Amérique latine.

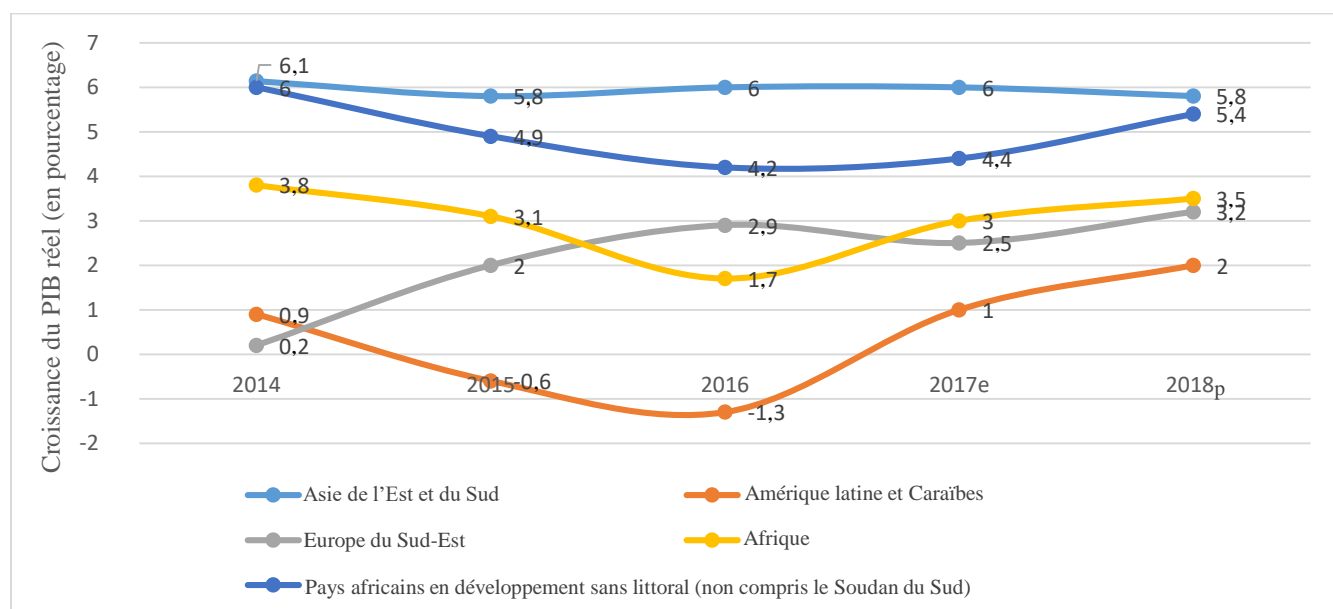
4. Le présent rapport donne un aperçu des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en Afrique et fournit une base pour mener des débats à la réunion d'examen régionale.

## II. Aperçu du développement socioéconomique

5. La croissance économique des pays en développement sans littoral d'Afrique (non compris le Soudan du Sud) est tombée de 6 % en 2014 à 4,2 % en 2016, puis est légèrement remontée pour atteindre 4,4 % en 2017 (figure I). Après le recul enregistré de 2014 à 2016, certains de ces pays ont connu une forte croissance en 2017, notamment le Burkina Faso (6,4 %), l'Éthiopie (7,3 %), le Mali (5,1 %), le Niger (5,5 %), l'Ouganda (5,7 %) et le Rwanda (6,7 %). Cette année-là, les taux de croissance les plus faibles ont été enregistrés au Burundi et au Tchad où ils étaient respectivement de 0,02 % et 0,1 %.

Figure I

### Croissance économique en Afrique et dans les autres régions en développement, 2014-2018



Source : *Situation et perspectives de l'économie mondiale* (publication des Nations Unies, numéro de vente F.18.11.C.2).

Notes : e = estimations ; p = prévisions.

### III. État d'avancement de la mise en œuvre des priorités définies dans le Programme d'action de Vienne

#### Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

6. La liberté de transit et l'existence d'installations de transit appropriées sont indispensables pour assurer le développement général des pays en développement sans littoral. Depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne, les pays en développement sans littoral et les pays de transit d'Afrique ont accompli des progrès dans la ratification de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), lequel peut générer des réductions de coûts de 12,5 à 17,5 %. À la fin d'octobre 2018, 13 des 14 pays africains en développement sans littoral et 13 des 19 pays africains de transit membres de l'OMC l'avaient déjà ratifié. Le niveau de ratification et de mise en œuvre d'autres conventions internationales pertinentes, telles que la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, reste toutefois faible, comme le montre le tableau 1.

Tableau 1

#### État d'avancement de la ratification des principales conventions internationales tendant à la facilitation du commerce et des transports en juillet 2018

<i>Convention ou accord</i>	<i>Pays africains en développement sans littoral</i>	<i>Pays africains de transit</i>	<i>Total mondial</i>
Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (2013)	13 (86 %)*	13 (68 %)*	137
Convention de Kyoto révisée (2006)	11 (73 %)	9 (47%)	123
Convention TIR (1975)	0	0	73
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	1 (6 %)	1 (5 %)	58

*Sources* : Organisation mondiale du commerce, Organisation mondiale des douanes et Bureau des affaires juridiques du Secrétariat.

*Note* : \* Pourcentage des pays en développement sans littoral ou des pays de transit.

7. Seul un petit nombre de pays en développement sans littoral et de pays de transit d'Afrique sont parties aux conventions internationales relatives aux transports et au transit, mais beaucoup sont parties aux accords régionaux et sous-régionaux visant à faciliter la circulation des biens et des personnes dans la région. Une de ces initiatives est le Programme tripartite de facilitation des transports et du transit, une initiative de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) et de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) lancée en octobre 2017 pour remplacer le Programme tripartite global de facilitation des transports et des échanges mis en œuvre jusqu'en 2017. La création de la Zone de libre échange tripartite COMESA-CAE-SADC en juin 2015 à Charm el-Cheikh (Égypte) a renforcé la détermination des 26 États membres de l'Organisation tripartite COMESA-CAE-SADC à mettre en œuvre diverses mesures de facilitation du commerce dont les pays en développement sans littoral devraient bénéficier. L'Organisation tripartite COMESA-CAE-SADC comprend environ 50 % des pays d'Afrique. Ses initiatives ont été adoptées à titre de modèles pour le reste du continent africain. La Zone de libre-échange tripartite n'est pas encore entrée en activité, mais 4 pays<sup>3</sup> sur les 14 requis avaient déjà ratifié l'accord au 31 décembre 2018.

<sup>3</sup> Ces pays sont l'Afrique du Sud, l'Égypte, le Kenya et l'Ouganda.

8. En ce qui concerne le programme interne de l'Afrique, 44 pays ont signé l'accord général portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA), le Protocole sur le commerce des marchandises, le Protocole sur le commerce des services et le Protocole sur les règles et procédures relatives au règlement des différends à Kigali le 21 mars 2018 lors du dixième Sommet extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine. Cinq autres signatures y ont été ajoutées lors de la trente et unième session ordinaire de la Conférence de l'Union africaine, tenue à Nouakchott les 25 et 26 juin 2018<sup>4</sup>. En outre, 30 pays ont signé le Protocole sur la libre circulation des personnes et 47 ont signé la Déclaration de Kigali. Si la Déclaration de Kigali sur la création de la ZLECA témoigne de l'attachement des pays africains au programme d'intégration régionale et à ses principes, l'accord général portant création de la ZLECA révèle que les États membres souhaitent appliquer certains protocoles. À ce jour, 16 ratifications ont été enregistrées dans deux catégories. La première catégorie, celle des instruments de ratification de l'accord portant création de la ZLECA déposés auprès de la Commission de l'Union africaine, comprend neuf pays : la Côte d'Ivoire, l'Eswatini, le Ghana, la Guinée, le Kenya, le Niger, le Rwanda, l'Ouganda et le Tchad. Dans la seconde catégorie, les assemblées nationales de sept États membres de l'Union africaine ont consenti à la ratification de l'accord, à savoir celles de l'Afrique du Sud, du Congo, du Mali, de la Mauritanie, de la Namibie, de la Sierra Leone et du Togo. Le dépôt des instruments de ratification de ces sept États membres devrait avoir lieu avant la session de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine de février 2019. L'accord ne nécessite que 22 ratifications pour entrer en vigueur.

### **Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure**

9. Des progrès s'accomplissent en matière d'expansion et de modernisation des infrastructures dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. Toutefois, l'insuffisance des infrastructures physiques et le niveau élevé des prix continuent d'entraver la mise au point de solutions accessibles et prévisibles dans les secteurs des transports, de l'énergie et des technologies de l'information et des communications (TIC).

10. En ce qui concerne les infrastructures, les routes occupent le devant de la scène dans le secteur des transports dans la plupart des pays africains, avec 80 à 90 % du trafic de voyageurs et de marchandises, mais le taux moyen d'accès routier n'est que de 34 % pour les pays africains, contre 50 % dans les autres pays en développement. La Route transafricaine, qui est au cœur de la connectivité régionale du continent, a une longueur de 54 120 km répartie en neuf couloirs. Elle souffre cependant de l'absence de plusieurs tronçons et du mauvais entretien de certains de ses segments clés. Le pourcentage de routes revêtues reste faible en Afrique, où se trouvent 50 % des pays en développement sans littoral. Il était estimé à environ 13 % en 2015 pour l'Afrique subsaharienne. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a calculé la densité des réseaux ferroviaires et des réseaux routiers revêtus, à savoir leur longueur en kilomètres pour 1 000 kilomètres carrés de superficie des pays considérés. Il ressort du tableau 3 que les densités des réseaux routiers et ferroviaires sont beaucoup plus faibles dans les pays africains en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit et que la moyenne mondiale. Selon les estimations du Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour atteindre la densité mondiale moyenne des réseaux routiers revêtus et des réseaux ferroviaires, les pays africains en développement sans littoral doivent construire 107 000 km de routes et 20 700 km de voies ferrées supplémentaires pour un coût d'environ 23 milliards de dollars des États-Unis, ce qui dépasse les capacités de nombre d'entre eux. En conséquence, il faut leur apporter un

<sup>4</sup> Ces pays sont l'Afrique du Sud, le Burundi, le Lesotho, la Namibie et la Sierra Leone, ce qui porte à 49 le nombre de signatures.

soutien accru en matière de développement et d'entretien des infrastructures de transport.

Tableau 3

**Densité des réseaux routiers revêtus et des réseaux ferroviaires des pays en développement sans littoral**

Région	Densité du réseau routier revêtu (en km pour 1 000 km <sup>2</sup> )	Densité du réseau ferroviaire (en km pour 1 000 km <sup>2</sup> )
Afrique de l'Est et Afrique australe	34,7	5,7
Afrique de l'Ouest et Afrique centrale	3,5	2,3
Ensemble des pays en développement sans littoral	19,1	3,6
Pays en développement de transit	191,4	8,6
Monde	151,0	9,5

Source : Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, « Financing infrastructure in the transport sector in landlocked developing countries: trends, challenges and opportunities ». Disponible à l'adresse suivante :

[http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs\\_Report\\_18\\_digital\\_Final.pdf](http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs_Report_18_digital_Final.pdf).

11. Si les pays africains continuent de travailler à l'amélioration quantitative et qualitative de leurs infrastructures de transport de surface (ports, routes, chemins de fer, voies navigables intérieures et ports intérieurs), l'essentiel des retards liés à la circulation des marchandises à destination et en provenance des ports est dû à une multitude d'obstacles non tarifaires au commerce, à savoir les procédures de passage des frontières, les perturbations en transit (barrages routiers) et la mauvaise facilitation douanière. Pour résoudre ces difficultés, la plupart des communautés économiques régionales privilégient les projets de couloir de transport visant à combler les déficits infrastructurels, à faciliter les procédures de passage des frontières et à lutter contre les autres obstacles non tarifaires au commerce, en accordant le degré de priorité le plus élevé à la facilitation du passage des postes frontières dans les interventions concernant les chaînes de valeur des transports par couloir. Des études de faisabilité sont en cours pour la création de postes frontières à guichet unique. En outre, des secrétariats de couloir permanents ont été créés ou sont en cours de création pour superviser le développement des transports par couloir et les interventions connexes. L'application intégrale de ces mesures devrait progressivement permettre aux pays en développement sans littoral d'avoir un meilleur accès à la mer, avec des délais de rotation plus courts, et entraîner une réduction des coûts de revient de leurs importations et de leurs exportations. Cela améliorera par conséquent leur compétitivité à l'échelon mondial.

12. Selon les estimations du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), les dysfonctionnements des couloirs du réseau régional africain d'infrastructures de transport coûtent plus de 75 milliards de dollars par an, ce qui réduit la compétitivité intrarégionale et internationale des pays africains. Pour les rationaliser et réduire leurs coûts, il a recommandé que les couloirs de transport africains soient transformés en couloirs intelligents [*SMART corridors* en anglais, où l'acronyme SMART signifie *Safety* (sécurité), *Mobility* (mobilité), *Automated* (automatisé), *Real-time Traffic Management* (gestion du trafic en temps réel)]. Les éléments clés d'un couloir intelligent sont l'existence de solides institutions de gestion du couloir et la mise en œuvre des outils de facilitation du commerce de l'OMC et de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) tels que le guichet unique national, la gestion coordonnée des frontières, les postes frontières à guichet unique et le certificat électronique des règles d'origine. Les autres interventions requises sont

les opérations fondées sur les TIC, la réduction de la corruption et les interventions empiriques visant à rationaliser les couloirs<sup>5</sup>.

13. Le nombre de vols opérés par des transporteurs aériens agréés au départ des pays africains en développement sans littoral a augmenté de 15,6 % entre 2014 et 2017, passant de 116 005 à 134 115. Le volume du fret aérien de ces pays et le nombre de leurs passagers représentaient environ 62 % et 46 %, respectivement, du chiffre total enregistré par les pays en développement sans littoral en 2016. Ethiopian Airlines a transporté la plus grande partie du fret aérien (95 %). Au nombre des obstacles rencontrés par le secteur des transports aériens des pays en développement sans littoral figurent l'ampleur des investissements nécessaires au développement et à l'entretien des infrastructures, la nécessité de remettre en état et de remplacer les vieilles flottes ainsi que de moderniser les aéroports et les terminaux, la mauvaise qualité des infrastructures aéroportuaires, le manque de ressources physiques et humaines et de nouvelles technologies, la faiblesse de la connectivité et le manque d'installations de transit. Afin d'accroître le rôle de l'Afrique dans le secteur aéronautique mondial, l'Union africaine a lancé le Marché unique du transport aérien africain en janvier 2018. Cette initiative consiste à libéraliser totalement l'accès au marché des services de transport aérien intra-africain, les tarifs, les fréquences des vols et leurs capacités, à supprimer les restrictions imposées en matière de participation au capital ainsi qu'à assurer le libre exercice des cinq premières libertés de l'air pour les services aériens réguliers et les services de fret.

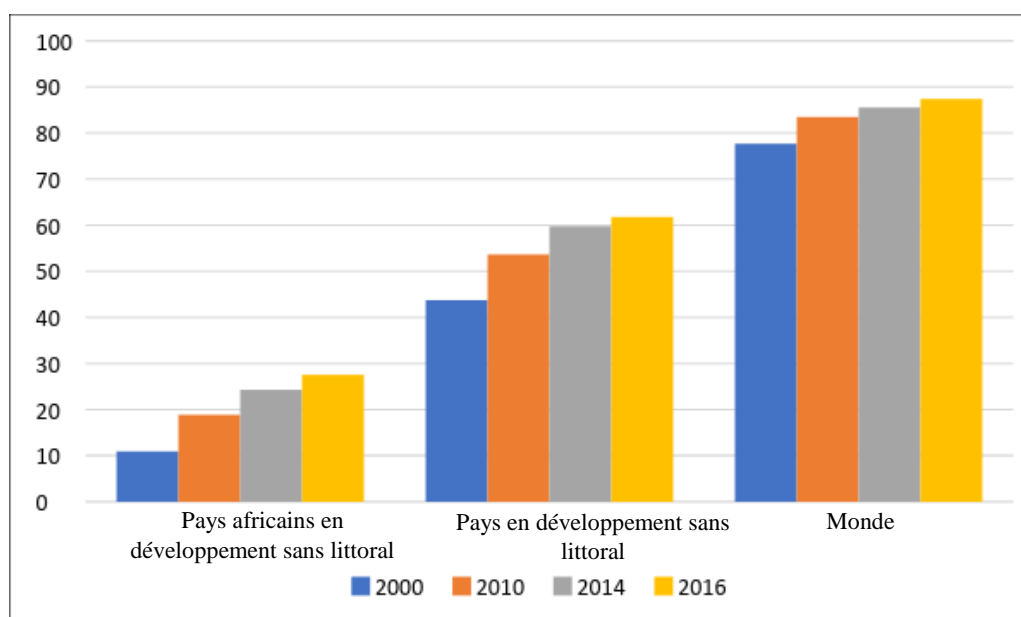
14. Il est encourageant de constater que de nombreux pays africains ont construit de nouveaux aéroports pour remplacer les anciens ou ont remis en état plusieurs de leurs aéroports [par exemple, de nouveaux aéroports ont été ouverts à Dakar en 2017 et à Victoria Falls (Zimbabwe) en 2016 et deux sont presque achevés à Dar es Salaam et à Lusaka]. Trois transporteurs, à savoir Ethiopian Airlines, Kenya Airways et South African Airways, continuent de dominer le marché africain, bien que d'autres en pleine reprise tels que Rwandair soient sur la voie d'une forte croissance. Si les trois transporteurs dominants continuent de multiplier les pays qu'ils desservent, ils ont aussi considérablement augmenté leurs fréquences sur leurs marchés traditionnels africains.

15. En ce qui concerne les infrastructures énergétiques, 27,6 % des habitants des pays africains en développement sans littoral avaient accès à l'électricité en 2016, soit 3,3 % de personnes de plus qu'en 2014, année où le Programme d'action de Vienne a été adopté. Toutefois, le pourcentage des personnes ayant accès à l'électricité dans ces pays reste inférieur à celui de l'ensemble des pays en développement sans littoral et du monde, comme le montre la figure II. En outre, il y existe un important écart en la matière entre le milieu rural et le milieu urbain. En moyenne, 61,6 % des citadins avaient accès à l'électricité en 2016, contre 13,5 % seulement de membres de la population rurale. En ce qui concerne l'utilisation de combustibles et de technologies propres pour la cuisine, seuls 13,7 % de la population des pays africains en développement sans littoral avaient accès aux combustibles et aux technologies propres en 2016. Il faut donc redoubler d'effort pour améliorer l'accès à l'énergie durable dans les pays africains en développement sans littoral.

---

<sup>5</sup> Voir [https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support\\_to\\_pida\\_pap\\_for\\_the\\_start-up\\_of\\_smart\\_corridor\\_activities-f.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support_to_pida_pap_for_the_start-up_of_smart_corridor_activities-f.pdf). Voir également [https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/31372-wd-smart\\_corridor\\_definition\\_and\\_characteristics\\_fr.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/31372-wd-smart_corridor_definition_and_characteristics_fr.pdf).

Figure II  
**Pourcentage de la population ayant accès à l'électricité**



Source : Banque mondiale, Indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse suivante : <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>.

16. Pour renforcer la capacité de production en Afrique, de nombreux plans nationaux de production d'électricité et d'interconnexion transfrontalière ont été adoptés. La plupart des projets clés s'inscrivent dans les plans directeurs des communautés économiques régionales, à savoir le COMESA, la CAE, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la SADC. Ces plans directeurs comprennent des projets régionaux soutenus par des institutions panafricaines, la Commission de l'Union africaine et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) sous les auspices du PIDA, la Banque africaine de développement et d'autres partenaires comme la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Un exemple en est le Projet d'amélioration du transport d'électricité Nord-Sud, qui s'étend de l'Égypte à l'Afrique du Sud en passant par le Soudan, le Soudan du Sud, l'Éthiopie, le Kenya, le Malawi, le Mozambique, la Zambie et le Zimbabwe, la ligne Éthiopie-Kenya étant la plus avancée du fait que son financement est garanti. En ce qui concerne la production, l'achèvement du projet de barrage de Kaleta (240 MW) en Guinée (financé par la Chine) et celui du projet Gibe III en Éthiopie sont des cas de réussite enregistrés en 2018<sup>6</sup>. L'accent est mis sur la préparation des projets pour en assurer la bancabilité, cette préparation étant une des bases essentielles de la mobilisation des ressources. Pour accroître la capacité de production d'électricité en Afrique, un certain nombre de projets d'énergie renouvelable ont été mis au point dans presque tous les pays, y compris les pays en développement sans littoral. En raison de la longueur des périodes de gestation des projets énergétiques, leur rythme d'achèvement est désespérément lent. Pour venir davantage en aide aux pays en développement sans littoral, ainsi qu'à d'autres pays, différentes régions ont adopté les options les moins coûteuses des plans énergétiques régionaux et ouvert la voie au commerce de l'électricité entre les pays par des accords de transport d'énergie. Néanmoins, la

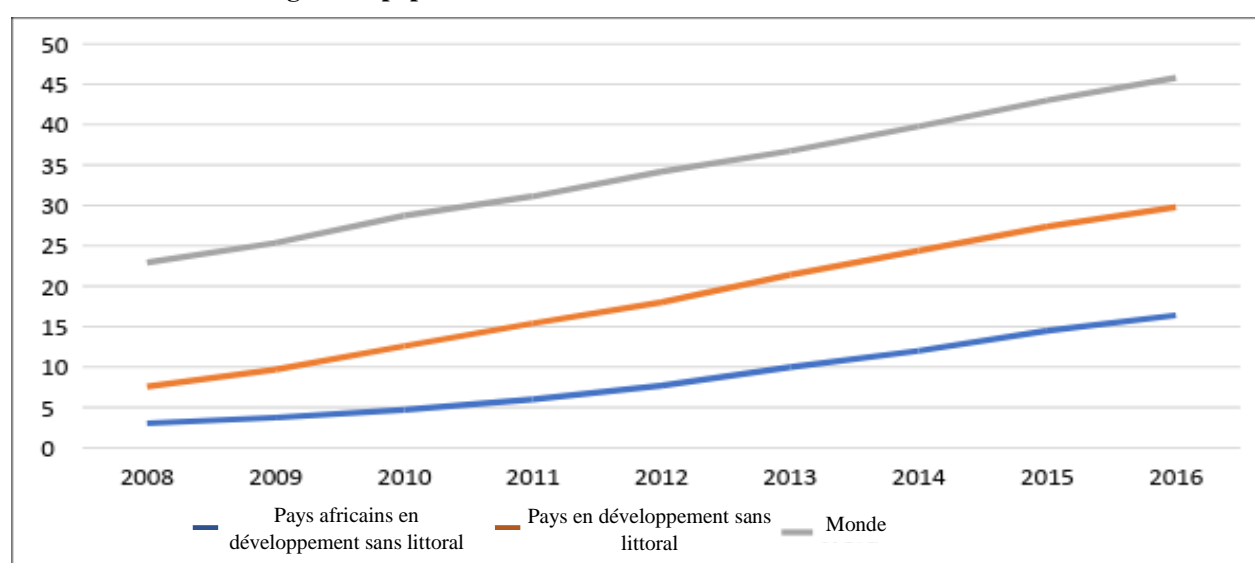
<sup>6</sup> Rapport d'activité du PIDA 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>.

plupart des États continuent de travailler à la réalisation de leur autosuffisance énergétique à long terme.

17. En ce qui concerne les TIC, les pays africains en développement sans littoral ont enregistré une augmentation du nombre des abonnés à la téléphonie cellulaire mobile, qui est passé de 64,3 pour 100 habitants en 2014 à 66,6 pour 100 habitants en 2016. Le nombre moyen d'internautes dans ce groupe de pays s'est également accru, passant de 12 à 16,4 pour 100 habitants pendant la période allant de 2014 à 2016. Ces moyennes sont toutefois très faibles par rapport à la moyenne mondiale et à la moyenne de l'ensemble des pays en développement sans littoral, comme le montre la figure III.

Figure III

### Pourcentage de la population utilisant Internet



Source : Banque mondiale, Indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse suivante : <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>.

18. Une des principales causes de la faible utilisation d'Internet dans les pays africains en développement sans littoral est le coût élevé de l'accès aux TIC. L'Union internationale des télécommunications (UIT) mesure annuellement les prix des services de TIC dans tous les pays, en divisant son analyse en sous-paniers qui comprennent le cellulaire mobile et le haut débit fixe. Selon les données de l'UIT, les pays africains en développement sans littoral ont réussi à réduire les prix de ces services au fil du temps, le sous-panier du cellulaire mobile chutant de 21,5 % du RNB par habitant en 2014 à 16,2 % en 2016 et celui du haut débit fixe de 323 % à 205 % du RNB par habitant pendant la même période.

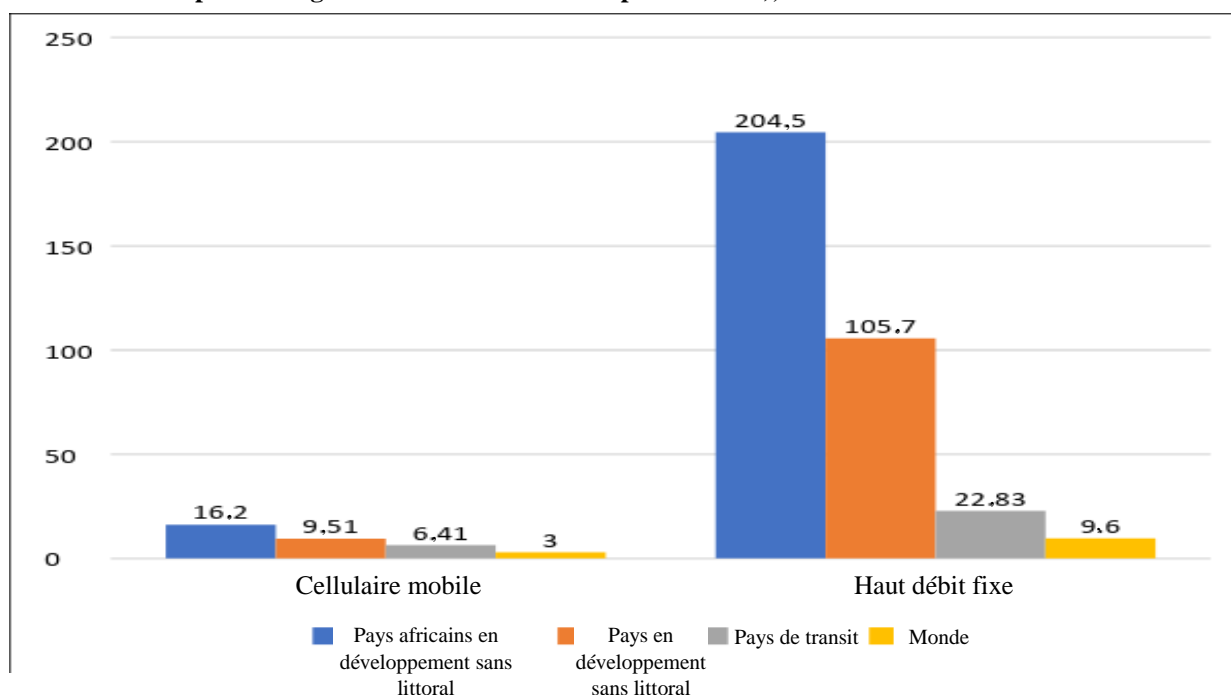
19. La figure IV présente un tableau comparatif des sous-paniers moyens des prix de services dans les pays africains en développement sans littoral, l'ensemble des pays en développement sans littoral, les pays de transit et le monde entier pour 2016. Il en ressort que les prix du cellulaire mobile et du haut débit fixe sont plus élevés dans les pays africains en développement sans littoral que partout ailleurs. En raison des prix élevés des TIC, il est difficile à ces pays de tirer parti des avantages de l'économie numérique et, en particulier, de l'optimisation des technologies naissantes qui facilitent le commerce et stimulent le développement durable. Parmi ces technologies figurent le commerce électronique, les guichets uniques automatisés, l'administration en ligne et la finance numérique. Il faut redoubler d'effort pour réduire les coûts élevés du haut débit que subissent les pays africains en développement sans littoral. En outre, pour tirer parti de l'économie numérique, en particulier par le commerce numérique, les pays africains en développement sans littoral doivent élaborer de nouvelles politiques concernant, entre autres, l'identité



numérique, la sécurité des données et leur confidentialité. Certains pays en développement sans littoral, comme le Rwanda, sont en train de montrer la voie à suivre en matière d'exploitation du commerce numérique par le commerce électronique.

Figure IV

**Sous-paniers de prix de l'Union internationale des télécommunications (en pourcentage du revenu national brut par habitant), 2016**



Source : UIT, *ICT Prices 2017* (Genève, UIT, 2017).

### Financement des infrastructures

20. Le financement des infrastructures est indispensable à leur mise en place dans les pays en développement sans littoral et suppose que les projets soient préparés et structurés de façon à faciliter l'emploi des fonds. La plupart des pays ont adopté des moyens novateurs de financer les infrastructures, notamment le recours aux prêts souverains (principalement aux taux d'intérêt des pays à revenu intermédiaire), aux dons, aux institutions de financement du développement, aux investissements directs étrangers, aux partenariats public-privé et à d'autres options de mobilisation internes. Le projet de centrale hydroélectrique de Rusizi III (Burundi, République démocratique du Congo et Rwanda) est le tout premier projet énergétique régional reposant sur le partenariat public-privé en Afrique. Il devrait bénéficier de financements commerciaux (dette et capitaux propres) à hauteur de plus de 50 %, avec une participation majoritaire du secteur privé, et offre des enseignements précieux sur la manière dont il faut structurer les financements commerciaux et les attirer pour assurer l'exécution des projets en temps voulu. Le projet du Grand Barrage de la renaissance éthiopien (6 000 MW), qui est achevé à près de 70 %, et le projet Gibe III (1 870 MW) mis en place en Éthiopie ont été financés avec succès par des ressources intérieures<sup>7</sup>. La plupart des communautés économiques régionales ont élaboré des stratégies de mobilisation des ressources visant à renforcer la capacité des États à financer leurs projets d'infrastructure et d'autres projets de développement. Pour s'efforcer de rendre leurs infrastructures plus durables, les pays en développement sans littoral ont dû accroître leur capacité d'entretien des infrastructures à l'aide de mesures de recouvrement intégral des coûts fondées sur le principe de l'utilisateur payeur, de la mise en place de fonds routiers dont les revenus

<sup>7</sup> Ibid.

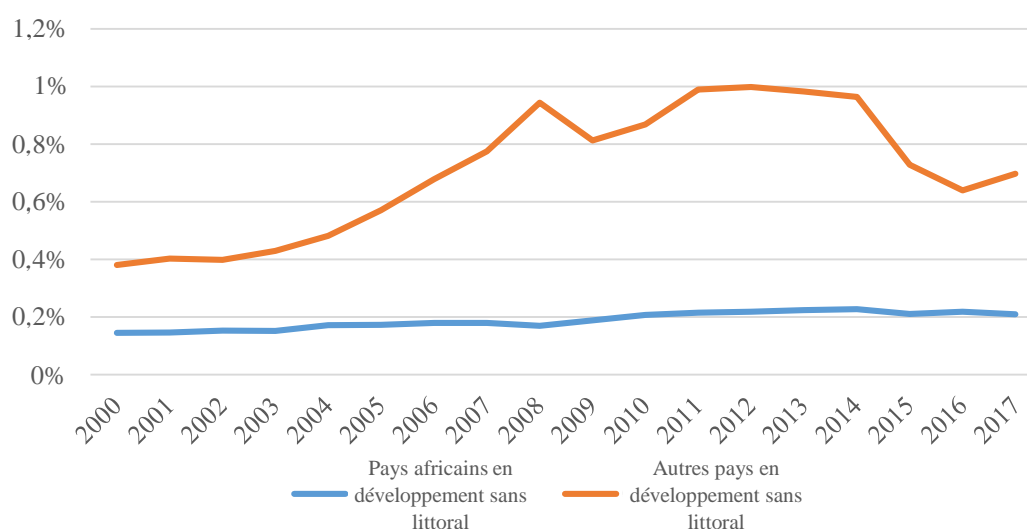
sont exclusivement consacrés à l'entretien des routes et de l'instauration de pratiques de bonne gouvernance dans les entreprises publiques.

### Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

21. Pris ensemble, les pays en développement sans littoral ont vu leur part des exportations mondiales de marchandises diminuer depuis 2013, passant de 1,22 % en 2013 à environ 0,91 % en 2017. Si leur part dans le commerce est relativement faible par rapport à celle de leurs homologues de transit, elle reste très importante pour leur économie. En 2017, le commerce représentait en moyenne 63 % de leur PIB. Pour ce groupe de pays, les exportations restent peu diversifiées et se composent principalement de produits alimentaires, de minerais et de métaux. En conséquence, les pays en développement sans littoral se retrouvent au bas des chaînes de valeur. La part détenue par les pays africains en développement sans littoral dans le commerce est restée relativement stable mais faible, à environ 0,22 %, comme le montre la figure V. En 2017, leur part des exportations mondiales était d'environ 0,21 %, marquant ainsi une légère baisse par rapport à 2016.

Figure V

#### Exportations de marchandises des pays en développement sans littoral (en pourcentage des exportations mondiales de marchandises)



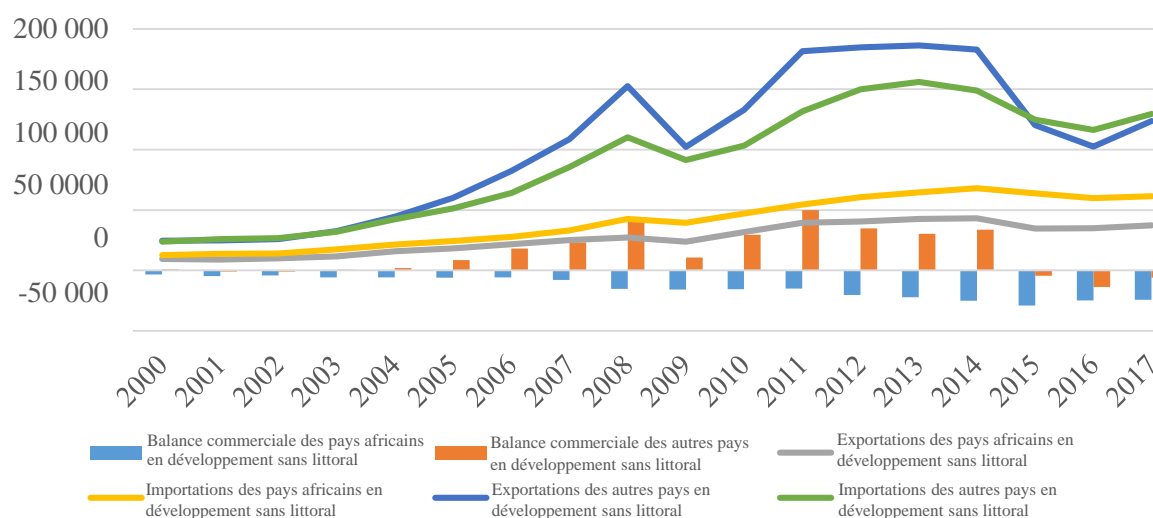
Source : Calculs de la CEA fondés sur les données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (base de données UNCTADStat).  
Disponible à l'adresse suivante : <https://unctadstat.unctad.org/FR/Index.html>.

22. La figure VI illustre l'évolution du commerce de marchandises des pays africains en développement sans littoral par rapport à celui des pays en développement sans littoral non africains pendant la période allant de 2000 à 2017. En 2017, les exportations des pays africains en développement sans littoral se sont élevées à 37,3 milliards de dollars, marquant ainsi une légère hausse par rapport à 2016 où elles se situaient à 35,1 milliards de dollars. La reprise du commerce dans ces pays s'explique par l'amélioration de la situation du commerce mondial. En 2017, les importations des pays africains en développement sans littoral ont atteint 61,4 milliards de dollars, contre 59,8 milliards de dollars en 2016. Ce gain de 3 % était cependant plus faible que les 11 % d'augmentation enregistrés au cours de la même période par les pays en développement sans littoral non africains. La balance commerciale des pays africains en développement sans littoral est restée relativement stable, avec un déficit de 24,2 milliards de dollars. Il convient de noter que l'augmentation des exportations des pays en développement sans littoral non africains a entraîné une forte réduction de leur déficit commercial.

23. L'édition 2015 du *Rapport économique sur l'Afrique* souligne que le commerce intra-africain peut servir de base à l'industrialisation en raison de son grand contenu industriel<sup>8</sup>. En 2016, 30 % du commerce intra-africain des pays africains en développement sans littoral portaient sur les produits manufacturés, ce qui confirme ce point de vue. Bien qu'il existe de grandes disparités entre eux en la matière<sup>9</sup>, les pays africains en développement sans littoral (à l'exception de l'Éthiopie et du Niger) ont vu augmenter leur part des exportations de produits manufacturés si on ne tient compte que du commerce intra-africain. La part des pays africains en développement sans littoral dans le commerce intra-africain était aussi relativement élevée, se chiffrant à 29 % contre une moyenne continentale de 18 %<sup>10</sup>.

Figure VI

**Commerce de marchandises dans les pays africains en développement sans littoral par rapport aux autres pays en développement sans littoral (en millions de dollars des États-Unis)**



Source : Calculs de la CEA fondés sur les données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (base de données UNCTADStat). Disponible à l'adresse suivante : <https://unctadstat.unctad.org/FR/Index.html>.

24. En 2017, les commissions régionales des Nations Unies ont produit la deuxième édition de l'Enquête mondiale sur la facilitation du commerce et le commerce sans papier. Bien que la taille de l'échantillon (16 pays africains, dont 7 pays en développement sans littoral) utilisé dans l'enquête ne permette pas de déterminer complètement par extrapolation les taux de réalisation de la facilitation du commerce et du commerce sans papier du continent, il est manifeste que les pays africains étaient en retard par rapport aux résultats mondiaux. Pour les pays retenus en 2017, le taux de réalisation global était d'environ 51 %, alors que la moyenne mondiale se chiffrait à 60 %. Au niveau régional, selon les résultats de l'enquête, les mesures de facilitation du commerce relatives aux formalités étaient généralement plus mises en œuvre (64 % en moyenne). Par contre, le taux de mise en œuvre était de 22 % pour les mesures coûteuses relatives au commerce transfrontière sans papier. Les résultats des pays en développement sans littoral cadrent dans une large mesure avec la tendance régionale évoquée plus haut. Il est intéressant de constater que la plupart des pays africains en développement sans littoral ont présenté des taux de

<sup>8</sup> *Rapport économique sur l'Afrique : L'industrialisation par le commerce* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.15.11.K.2).

<sup>9</sup> Par exemple, les exportations totales du Botswana et du Burkina Faso comprennent respectivement 5 % et 4 % de produits manufacturés, tandis que l'Eswatini et le Lesotho ont déclaré que 50 % et 67 % de leurs exportations totales respectives étaient constitués de produits manufacturés.

<sup>10</sup> Rapport d'activité du PIDA 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html>.

mise en œuvre relativement élevés en ce qui concerne les mesures de transparence. Dans nombre de ces pays, le taux de mise en œuvre dépassait la moyenne régionale.

#### **Priorité 4 : Intégration et coopération régionales**

25. Il existe suffisamment d'éléments pour soutenir que l'intégration régionale est un des moyens essentiels que le continent africain peut utiliser pour accroître sa compétitivité, diversifier sa base économique et créer suffisamment d'emplois en faveur de sa population jeune et en voie d'urbanisation rapide. Avec la mise en place de la ZLECA, le commerce intra-africain devrait continuer à se développer entre les pays africains, l'intégration régionale demeurant un des mécanismes utiles pour réduire les obstacles au commerce afin de faciliter les activités du secteur privé et de créer un environnement propice à ces activités. L'intégration régionale est également indispensable pour attirer plus d'investissements directs étrangers dans les nombreux pays africains. En ce qui concerne les pays en développement sans littoral, la coordination régionale joue un rôle essentiel dans les efforts visant à réaliser des économies d'échelle sur les investissements transfrontières concernant les infrastructures et à réduire les frais de transit par l'harmonisation et l'unification des procédures de transit.

26. L'intégration économique de l'Afrique a franchi un nouveau cap le 21 mars 2018, date à laquelle 44 États membres de l'Union africaine ont signé à Kigali l'accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine. Les pays africains en développement sans littoral jouent un rôle actif dans les accords commerciaux et les blocs économiques régionaux. Les pays de ce groupe sont parties à au moins un accord ou arrangement régional ou bilatéral. La part des pays en développement sans littoral (à l'exception de la République centrafricaine) dans les importations intra-africaines se situe entre 13 et 58 %. En outre, alors que la part des importations intra-africaines provenant de la communauté économique régionale à laquelle appartient le pays importateur est en moyenne de 56 %, elle dépasse 70 % dans 11 des 16 pays en développement sans littoral d'Afrique. La mise en œuvre de l'accord portant création de la ZLECA devrait se traduire par la réduction des droits de douane et l'élimination des obstacles non tarifaires, l'accord comportant des dispositions susceptibles de profiter aux pays en développement sans littoral telles que celles qui concernent la facilitation du commerce, le transit et la coopération douanière. Elle pourrait également faciliter leur intégration dans les chaînes de valeur régionales et accroître leurs capacités commerciales. Ces avantages sont bien reconnus, puisque tous les pays africains en développement sans littoral, à l'exception du Burundi, ont signé la Déclaration de Kigali. De plus, 12 d'entre eux ont signé l'accord général portant création de la ZLECA et 11 ont également signé le Protocole sur la libre circulation des personnes.

#### **Priorité 5 : Transformation structurelle de l'économie**

27. L'industrialisation est un important moteur de la transformation structurelle en ce qu'elle permet d'accroître la production manufacturière et les exportations et d'en accentuer la sophistication tout en assurant le transfert de la main-d'œuvre de l'agriculture à faible productivité vers l'industrie manufacturière à haute productivité<sup>11</sup>. Tel est le cas dans de nombreux pays asiatiques, mais pas dans les pays africains. Dans nombre de pays africains, y compris les pays en développement sans littoral, la part de l'industrie manufacturière dans le PIB et l'emploi s'amenuise et le secteur des services constitue le principal moteur de la croissance économique, avec une valeur ajoutée en hausse qui est passée de 45 % en 2000 à 50 % en 2016<sup>12</sup>. Dans le même temps, le secteur manufacturier et l'agriculture ont connu une baisse qui les a ramenés de 13 % et 28 % à 10 % et 26 % respectivement. Après une période d'effritement qui avait duré près de deux décennies, la part de la valeur ajoutée

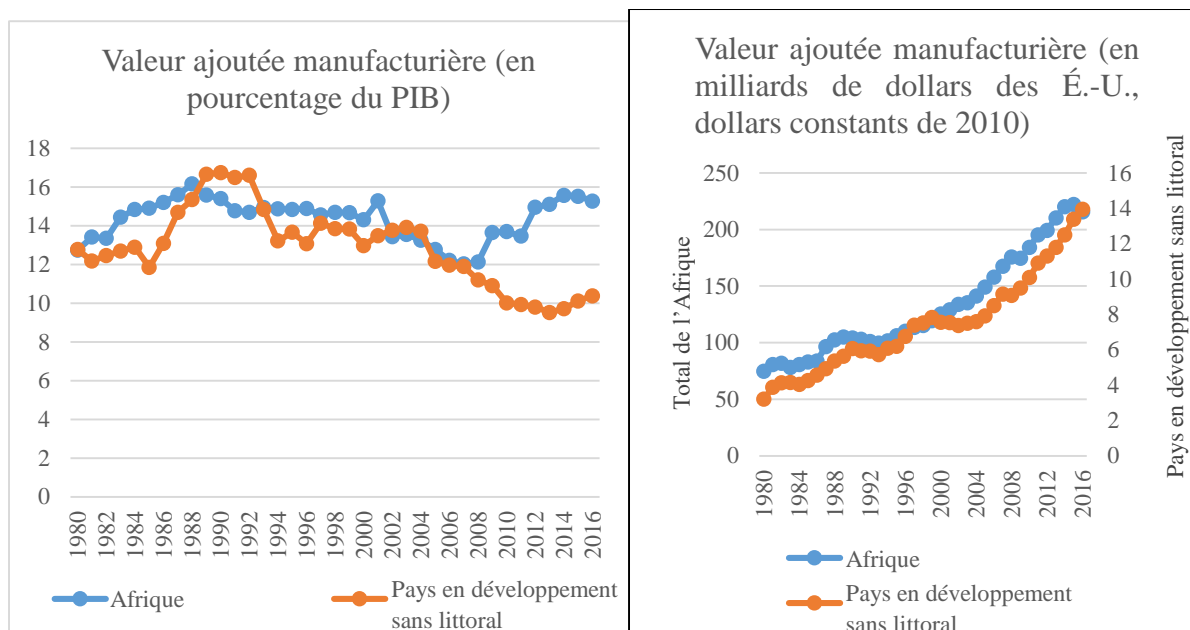
<sup>11</sup> Centre africain pour la transformation économique, *Rapport sur la transformation de l'Afrique* (Accra, Centre africain pour la transformation économique, 2014).

<sup>12</sup> Calculs de la CEA fondés sur les données de la Banque mondiale (2018), Banque mondiale, 2018, base de données sur les indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse suivante : <http://datbank.worldbank.org/data/reports> (consulté en avril 2018).

manufacturière dans le PIB de l'ensemble des pays africains a connu une inversion de tendance en 2007, mais elle a continué de diminuer dans les pays en développement sans littoral (figure VII, volet de gauche). Cela atteste de la faiblesse de la capacité des pays en développement sans littoral à produire des biens manufacturés et à les exporter. La dépendance de ces pays à l'égard des produits de base les rend vulnérables à l'instabilité de leurs cours. En conséquence, il y a lieu de redoubler d'effort pour stimuler la création de valeur ajoutée, la diversification et l'industrialisation.

Figure VII

**Valeur ajoutée manufacturière en pourcentage du produit intérieur brut en Afrique en prix constants, 1980-2016<sup>13</sup>**



Source : Calculs fondés sur les données de la Banque mondiale figurant dans sa base de données sur les indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse suivante : <http://databank.worldbank.org/data/reports> (consulté en avril 2018).

### Priorité 6 : Moyens de mise en œuvre

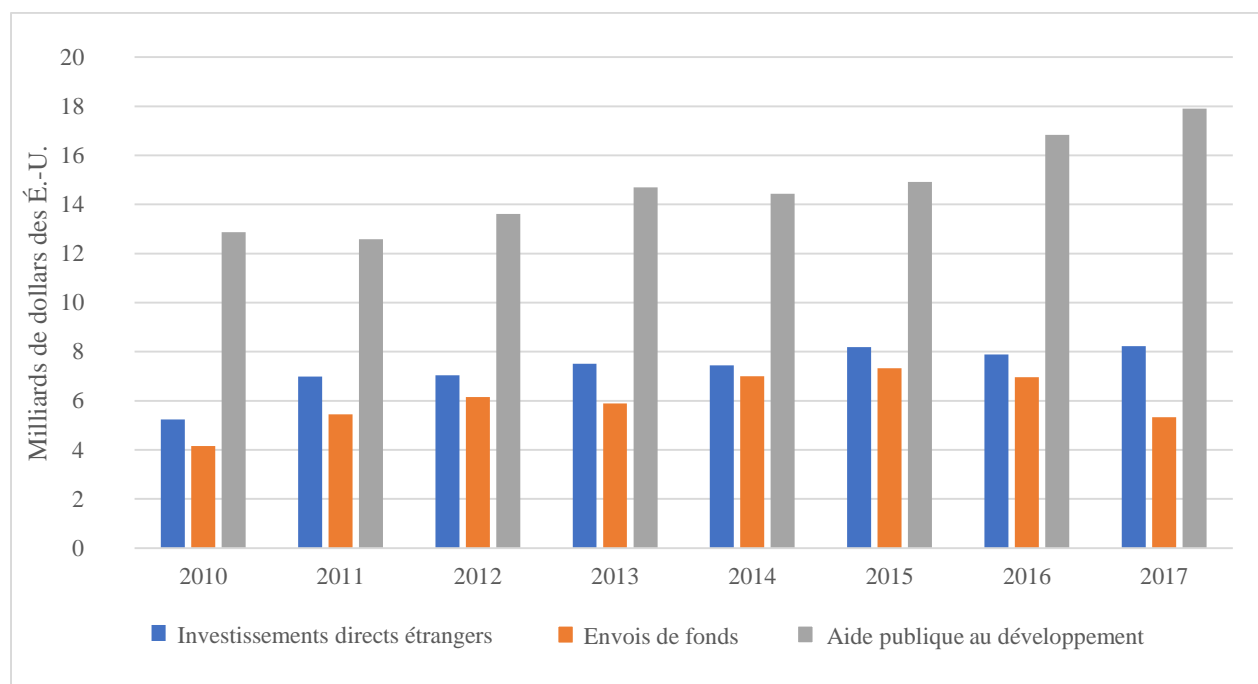
28. En 2017, les pays africains en développement sans littoral ont reçu 17,9 milliards de dollars d'aide publique au développement (APD), soit 24 % de plus en termes réels depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne. Toutefois, cette aide était inégalement répartie entre eux, trois pays ayant reçu 46 % du montant total. La figure VIII montre l'importance relative de l'APD pour les pays africains en développement sans littoral par rapport aux autres sources de financement et illustre la tendance à la hausse des flux réels d'APD dont ces pays bénéficient depuis 2010. En 2016, les apports d'APD représentaient plus de 10 % du RNB dans six pays africains en développement sans littoral. En 2017, les pays africains en développement sans littoral ont reçu 8,2 milliards de dollars d'investissements directs étrangers (IDE), soit 0,58 % du montant total des flux mondiaux d'IDE et 36,2 % des flux d'IDE destinés à l'ensemble des pays en développement sans littoral, ce dernier chiffre marquant une hausse de 10,2 %. Il ressort également de la figure VIII que les flux d'IDE destinés aux pays africains en développement sans littoral augmentent depuis 2010, exception faite d'une légère baisse enregistrée en 2016. Ces flux sont très concentrés, trois pays ayant reçu 65,4 % de leur montant total en 2017. Une part importante des flux d'IDE est consacrée au secteur des industries extractives, en particulier à l'extraction minière, à l'exploitation des carrières et au secteur pétrolier. En 2016, les cinq principaux pays ayant réalisé des IDE dans les pays en

<sup>13</sup> Non compris les données du Mali, du Niger et du Soudan du Sud, pour cause de non-disponibilité.

développement sans littoral étaient la Chine (29 milliards de dollars), la France (13 milliards), le Canada (6 milliards), l’Afrique du Sud (4 milliards) et la Thaïlande (3 milliards). Ce classement met en évidence l’importance croissante de la coopération Sud-Sud pour les pays en développement sans littoral.

Figure VIII

**Aide publique au développement, investissements directs étrangers et envois de fonds destinés aux pays africains en développement sans littoral (en milliards de dollars des États-Unis)**



*Sources* : Banque mondiale, base de données sur les indicateurs du développement dans le monde, disponible à l’adresse suivante :

<http://databank.worldbank.org/data/reports> (consulté en avril 2018) ; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, base de données

UNCTADStat, disponible à l’adresse suivante :

<https://unctadstat.unctad.org/FR/Index.html>.

29. En 2017, les pays africains en développement sans littoral ont reçu des envois de fonds d’un montant total de 5,34 milliards de dollars, soit 1,6 milliard de moins qu’en 2014. Ces envois de fonds sont inégalement répartis, les trois principaux pays bénéficiaires ayant reçu 58,8 % des flux en 2016.

### Conclusions et recommandations

30. Les pays en développement sans littoral, y compris ceux d’Afrique, font des efforts et des progrès dans la mise en œuvre du Programme d’action de Vienne. Les progrès sont lents et les travaux doivent dès lors être accélérés si on veut atteindre les objectifs du Programme d’action de Vienne à l’horizon 2024 et les objectifs de développement durable à l’horizon 2030. Il faut s’attacher davantage à résoudre les difficultés particulières des pays en développement sans littoral découlant de leur enclavement pour faire en sorte qu’ils ne soient pas laissés de côté.

**Sur la base des résultats de l’étude, les recommandations suivantes sont proposées :**

1. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à favoriser la coopération entre eux ainsi qu’à ratifier les conventions et accords internationaux et régionaux pertinents (tels que l’accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine) et à les appliquer effectivement. Les partenaires de développement internationaux, les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales et

régionales sont encouragés à apporter un appui aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit sur les plans technique et financier ainsi qu'en matière de renforcement des capacités pour assurer la bonne mise en œuvre des accords internationaux et régionaux pertinents, notamment celle de l'Accord sur la facilitation du commerce de l'Organisation mondiale du commerce et des initiatives régionales et bilatérales visant à faciliter le commerce.

2. Afin de faciliter la fourniture de l'aide nécessaire pour mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, les pays en développement sans littoral doivent indiquer leurs besoins en matière de capacités qui concernent les dispositions qu'ils ont désignées et notifiées comme relevant de la catégorie C. Les pays ayant présenté leurs déficits de capacités doivent être soutenus dans leurs efforts de mise en œuvre de l'Accord.
3. Les initiatives régionales, notamment la Zone de libre-échange continentale africaine et le Programme de développement des infrastructures en Afrique, offrent aux pays en développement sans littoral la possibilité de s'intégrer dans l'économie régionale et l'économie mondiale. Il est dès lors impératif de les mettre en œuvre.
4. Les banques de développement multilatérales et régionales sont encouragées à aider les pays en développement sans littoral et les pays de transit à monter des projets d'infrastructure et de transport bancables qui soient financièrement viables et respectueux de l'environnement et à fournir les ressources nécessaires à leur exécution.
5. Les pouvoirs publics et le secteur privé sont encouragés à travailler de concert à la mise en place de partenariats public-privé visant à faciliter le développement des infrastructures de transport, de technologies de l'information et des communications et d'énergie.
6. Les partenaires internationaux sont également encouragés à fournir un appui institutionnel et à renforcer les capacités nécessaires à la gestion des transactions, à la gestion des projets et leur structuration.
7. Les organes régionaux et leurs membres sont encouragés à privilégier les programmes de développement des infrastructures concernant les pays en développement sans littoral, d'autres pays ayant souvent des priorités différentes qui font méconnaître les intérêts des pays en développement sans littoral.
8. Les partenaires de développement, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, le secteur privé et les autres parties prenantes doivent envisager la possibilité d'aider les pays en développement sans littoral à développer leurs infrastructures de technologies de l'information et des communications et de contribuer à la mise en place de politiques et de cadres juridiques et réglementaires appropriés pour faciliter le développement des technologies de l'information et des communications et combler le fossé numérique. Cela permettrait à ces pays de mieux tirer parti des possibilités offertes par le commerce électronique.
9. Il est essentiel d'intégrer davantage le Programme d'action de Vienne dans les programmes de développement aux niveaux national et régional, notamment dans les programmes prévoyant le cloisonnement des activités dans chaque région par des budgets sanctuarisés pour faire face aux goulets d'étranglement dans les transports des pays en développement sans littoral et la facilitation du commerce en leur faveur, avec des objectifs et des points de référence précis à réexaminer périodiquement.
10. Les pays africains en développement sans littoral sont encouragés à mettre l'accent sur le renforcement de leur capacité à produire des biens modernes à

haute valeur ajoutée, sur les secteurs à haute productivité et sur l'industrialisation du secteur agricole. En outre, ils doivent continuer d'exploiter les technologies nouvelles ou existantes dans la production de biens manufacturés afin d'ajouter de la valeur à leurs produits et de s'arrimer aux chaînes de valeur régionales et mondiales.

11. Les pays africains en développement sans littoral doivent continuer d'améliorer leurs cadres réglementaires tendant à favoriser l'essor des entreprises, lesquels sont indispensables pour mettre en place une base industrielle solide et attirer les investissements. Les partenaires de développement sont invités à leur apporter de l'aide sur les plans technique et financier ainsi qu'en matière de renforcement des capacités pour accompagner ces efforts.
12. Les pays africains en développement sans littoral doivent pleinement participer à l'ensemble des travaux préparatoires de l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, qui aura lieu en décembre 2019. La communauté internationale doit accorder une importance particulière à ces travaux préparatoires, soutenir énergiquement l'examen à mi-parcours et y participer activement.

---