



---

**Commission économique pour l'Afrique****Comité d'experts**

Trente-neuvième réunion

Addis-Abeba, 18-20 mars 2020

Point 4 de l'ordre du jour provisoire \*

**Évaluation des progrès de l'intégration régionale en Afrique**

## **Évaluation des progrès de l'intégration régionale en Afrique**

### **I. Introduction**

1. L'intégration régionale est une priorité économique et politique pour les pays africains, comme en témoigne l'abondance des programmes d'intégration adoptés et mis en œuvre au niveau continental et régional. Les communautés économiques régionales (CER) sont la pierre angulaire de la poursuite et de la réalisation des aspirations d'un continent africain économiquement intégré. Si elles ont des objectifs similaires, ces communautés continuent de manifester des différences tant dans leurs structures que dans leurs performances, notamment en ce qui concerne le rythme et le niveau de réalisation des buts et objectifs de leurs traités. Alors que certaines ont fait des progrès significatifs dans des domaines clés de l'intégration, d'autres ont continué à lutter pour atteindre les objectifs fixés dans leurs traités et conventions, et pour respecter les échéances fixées dans le Traité historique d'Abuja de 1991 instituant la Communauté économique africaine (Traité d'Abuja). Le Rapport de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) sur les meilleures pratiques en matière d'intégration régionale en Afrique publié sous la cote E/ECA/CTRCI/8/4 rend pleinement compte de la question.

2. La signature de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) par 44 pays africains le 21 mars 2018 à Kigali, et le lancement de sa phase opérationnelle en juillet 2019 à Niamey a constitué une étape majeure de l'histoire récente de l'intégration de l'Afrique<sup>1</sup>. L'Accord peut accélérer les progrès vers la réalisation des objectifs du Traité d'Abuja, traité qui, notamment, a jeté les bases d'un développement économique mutuel entre les États membres africains par un processus progressif de coordination, d'harmonisation et d'intégration des activités des CER actuelles et futures.

---

\* E/ECA/COE/39/1.

<sup>1</sup> Le principal objectif de la dixième session du Comité de la coopération et de l'intégration régionales était d'examiner les efforts déployés pour accélérer la mise en œuvre du Plan d'action pour l'intensification du commerce intra-africain et de l'Accord portant création de la ZLECA. La signature de l'Accord a donc été l'aboutissement de tous ces efforts.



3. L'Union africaine reconnaît officiellement huit CER<sup>2</sup> auxquelles il est fait référence dans l'Accord portant création de la ZLECA comme étant les piliers sur lesquels repose sa mise en œuvre et l'établissement éventuel de l'Union douanière continentale. Si la performance globale de ces communautés dans les différents domaines de l'intégration a généralement été très mitigée, les facteurs qui sous-tendent cette performance constituent des leçons très utiles à tirer pour faire progresser le programme d'intégration de la région, notamment dans la mise en œuvre de l'Accord.

4. Le présent rapport fournit une évaluation des progrès de l'intégration régionale en Afrique en mettant un accent particulier sur les progrès réalisés par les CER au regard des dimensions clés de l'intégration régionale, notamment l'intégration macroéconomique, l'intégration productive, l'intégration commerciale, l'intégration des infrastructures, la libre circulation des personnes, et la gouvernance, la paix et la sécurité. L'Indice d'intégration régionale africaine, tout comme d'autres indices clés, a formé la base du présent rapport<sup>3</sup>. Après l'introduction, le Rapport est structuré comme suit : le chapitre II porte sur l'intégration commerciale ; le chapitre III sur l'intégration de la production ; le chapitre IV sur l'intégration macroéconomique ; le chapitre V sur l'intégration des infrastructures ; le chapitre VI sur les migrations et la libre circulation des personnes ; le chapitre VII sur la gouvernance, la paix et la sécurité ; et, pour terminer, le chapitre VIII présente des conclusions et recommandations.

## II. Intégration commerciale

5. Le commerce est considéré comme un domaine clef de l'intégration dans de nombreuses CER. Il figure dans le Programme minimum d'intégration de 2009 et l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Pour donner suite à l'appel qui lui a été lancé lors de la dixième session du Comité de la coopération et de l'intégration régionales, à l'effet de continuer d'appuyer les efforts visant à accélérer la mise en œuvre du Plan d'action pour l'intensification du commerce intra-africain et la création d'une zone de libre-échange continentale, la CEA a consacré une part importante de ses travaux à appuyer l'intégration commerciale sur le continent, notamment en fournissant aux États membres, aux CER et à d'autres institutions régionales compétentes un appui et une formation techniques en matière de négociations de l'Accord portant création de la ZLECA. En particulier, la CEA, de concert avec d'autres partenaires tels que la Commission de l'Union africaine, a contribué à l'élaboration du projet de texte qui a ensuite servi de base au processus de négociation de l'Accord portant création de la ZLECA. Cette aide a favorisé le succès des négociations menées par les États membres, négociations qui ont débouché sur les trois principaux instruments juridiques qui sous-tendent la ZLECA, à savoir 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.

6. De plus, la CEA a mené des recherches et a diffusé des conclusions de politique générale sur les avantages potentiels de la ZLECA en termes de création d'emploi, d'établissement de liens industriels, de diversification économique et de

<sup>2</sup> Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), Union du Maghreb arabe (UMA), Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD) et Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD).

<sup>3</sup> L'Indice d'intégration régionale de l'Afrique, élaboré conjointement par la CEA, la Commission économique de l'Union africaine et la Banque africaine de développement (BAD), est un indice multidimensionnel qui rend compte de l'intégration dans les cinq domaines ou dimensions suivants qui sont importants pour le développement social et économique : commerce, production, macroéconomie, infrastructure et libre circulation des personnes. Les notes les plus proches de 0 indiquent de faibles performances tandis que celles qui sont les plus proches de 1 indiquent les performances les plus élevées.

transformation structurelle. D'après les prévisions de la Commission, l'Accord portant création de la ZLECA devrait accroître le commerce intra-africain de plus de 50 % et faciliter des gains socioéconomiques s'élevant à 16 milliards de dollars. On estime que les avantages économiques seront encore plus importants si des réformes de facilitation du commerce sont entreprises en même temps. Ces conclusions ont encouragé davantage d'États membres à signer et à ratifier l'Accord. En outre, la CEA a réalisé des études analytiques dans les domaines du commerce intra-africain et international, de l'industrialisation et du développement des chaînes de valeur régionales au profit des CER et des États membres. C'est ainsi qu'en décembre 2018, la CEA a lancé le Rapport intitulé Potentiel des chaînes de valeur régionales en Afrique du Nord : cartographie sectorielle. Ces travaux ont aidé les États membres des CER à intégrer les stratégies de diversification, d'industrialisation et de transformation économique dans les plans nationaux de développement et, partant, stimulé le commerce intra-africain comme prévu dans le Plan d'action pour l'intensification du commerce intra-africain et l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

7. Au 8 octobre 2019, l'Accord portant création de la ZLECA avait été ratifié par 28 États membres de l'Union africaine, et 54 pays l'avaient signé. L'Accord offre aux CER l'occasion de s'attaquer à des questions telles que le faible niveau des échanges au sein des CER, la libéralisation des tarifs douaniers et l'élimination des obstacles non tarifaires. Il offre aussi la possibilité d'accélérer les mesures visant toutes les dimensions de l'intégration régionale.

8. Avec l'appui de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, de la Commission de l'Union africaine, de l'Union européenne et du Centre du commerce international, la CEA a collaboré avec plusieurs pays membres de diverses CER pour les aider à mettre en œuvre un programme axé sur la demande et à élaborer des stratégies nationales relatives au processus de la ZLECA. Ces stratégies devraient aider à rationaliser les intérêts prioritaires d'un pays pour lui permettre de tirer pleinement parti de la ZLECA et, parallèlement, des zones de libre-échange et des unions douanières existantes dans le cadre des CER<sup>4</sup>. Ces pays sont le Cameroun, la Gambie, le Ghana, la Guinée, le Malawi, le Togo, la Zambie et le Zimbabwe. De plus, la CEA a mis au point des outils d'évaluation et de suivi de la mise en œuvre de la ZLECA, à savoir l'Indice d'intégration régionale en Afrique, qui est déjà utilisé, et l'Indice-pays des affaires dans les pays de la ZLECA, qui est un travail en cours. Les publications et les séries de publications de la CEA, telles que l'État de l'intégration régionale en Afrique et le Rapport économique sur l'Afrique, ainsi que plusieurs autres produits du savoir, ont également aidé dans ce domaine.

9. Le commerce intra-africain a progressivement augmenté pour atteindre 16,1 % du commerce total africain en 2018 (soit l'équivalent de 159,1 milliards de dollars), contre 15,5 % en 2017<sup>5</sup>. Cela reste très faible par rapport au commerce intrarégional dans d'autres régions comme l'Asie (52 %) et l'Europe (73 %). La part du continent dans les exportations mondiales était de 2,3 %, tandis que sa part dans les importations mondiales était de 2,5 %<sup>6</sup>. Cela s'explique notamment par une industrialisation insuffisante, l'absence d'industries manufacturières et le manque d'apport en valeur ajoutée, la plupart des pays africains étant tributaires à plus de 80 % des exportations de produits de base, alors que la majeure partie des importations africaines sont des produits industriels et des produits manufacturés. Les droits d'importation intrarégionaux restent également élevés et un certain nombre de pays n'ont pas établi, ratifié ou pleinement mis en œuvre les zones de libre-échange au niveau des CER, notamment la Zone de libre-échange tripartite. Des mesures comme

<sup>4</sup> Le secrétariat travaille actuellement à l'élaboration d'un rapport sur la manière de régir les relations entre, d'une part, la ZLECA et, d'autre part, les zones de libre-échange et les unions douanières des CER.

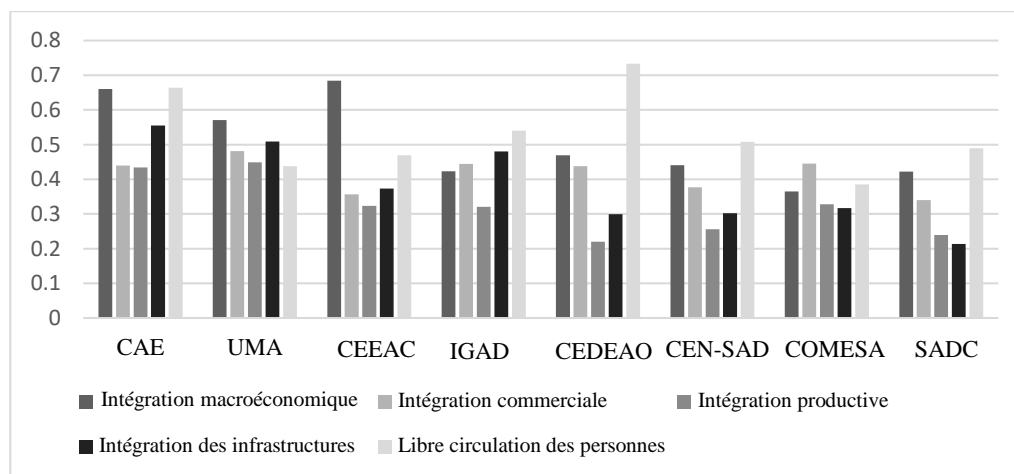
<sup>5</sup> Banque africaine d'import-export, 2019, *African Trade Report 2019: African Trade in a Digital World*. Voir [https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report\\_2019.pdf](https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report_2019.pdf) (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

<sup>6</sup> Voir [https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report\\_2019.pdf](https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/demo2.opus.ee/afrexim/African-Trade-Report_2019.pdf) (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

le Système panafricain de paiement et de règlement, un système de paiement numérique continental lancé par la Banque africaine d'import-export (AFREXIM) en juillet 2019, stimuleront le commerce intra-africain en facilitant les paiements des échanges ou les transactions transfrontalières en monnaies africaines.

10. Dans l'ensemble, les blocs régionaux ont obtenu des résultats mitigés en ce qui concerne l'intégration commerciale (voir la figure ci-dessous)<sup>7</sup>. De nombreuses CER ont continué d'enregistrer de faibles résultats dans le domaine de l'intégration commerciale, avec une note moyenne de 0,383. La CER la plus performante du point de vue de l'intégration commerciale était l'UMA avec une note de 0,481, tandis que la SADC était le bloc régional le moins intégré avec une note moyenne de 0,340.

#### Performance des CER dans les cinq domaines de l'intégration régionale



Source : Données de l'Indice d'intégration régionale en Afrique (CEA, à paraître).

### III. Intégration productive

11. Pour cinq des huit CER, l'intégration de la production est le domaine dans lequel ils affichent les résultats les plus faibles en matière d'intégration régionale. Cette piètre performance montre que la plupart des communautés sont à la traîne en termes d'exportations et d'importations intermédiaires intrarégionales et enregistrent un très faible indice de complémentarité des échanges de marchandises. Cela en dépit du fait que de très faibles niveaux d'intégration de la production entravent une intégration régionale efficace, car l'intégration productive est essentielle au renforcement de l'industrialisation et du commerce dans une communauté économique intrarégionale et dans le contexte intra-africain. Il est également essentiel d'intégrer les économies africaines dans les chaînes de valeur régionales et mondiales, conformément aux aspirations de l'Agenda 2063.

12. L'UMA et la CAE sont en tête en matière d'intégration de la production avec des indices de 0,449 et 0,434, respectivement, tandis que la CEDEAO est le bloc régional le moins intégré au niveau de l'intégration de la production avec un indice de 0,220. Malgré les résultats médiocres de la majorité des CER en matière d'intégration de la production, plusieurs initiatives ont été prises pour améliorer la situation, dont certaines sont appuyées par la CEA. Par exemple, la CEA fournit un appui technique et travaille en collaboration avec le secrétariat et les États membres de la SADC pour les aider à adapter la Stratégie et feuille de route de la SADC (2015-2063), conçue pour accélérer l'industrialisation de la région par la valorisation et la

<sup>7</sup> La dimension de l'intégration commerciale de l'Indice de l'intégration régionale en Afrique est mesurée par cinq indicateurs : les droits de douane à l'importation intrarégionaux moyens ; la part des exportations intrarégionales dans le produit intérieur brut (PIB) ; la part des importations intrarégionales dans le PIB ; la part du commerce intrarégional ; et la ratification et la signature ou non par un pays du Protocole relatif à l'Accord portant création de la ZLECA.

création de la valeur ajoutée au service de la transformation socioéconomique. Un projet de protocole relatif à l'industrie a été élaboré pour promouvoir des bases industrielles compétitives dans la région. La SADC a entrepris des études pour établir des chaînes de valeur régionales prioritaires dans les industries agroalimentaires, minières et pharmaceutiques afin d'accroître le commerce intrarégional et l'intégration aux chaînes de valeur mondiales.

13. La CAE met en œuvre sa Politique d'industrialisation de la Communauté de l'Afrique de l'Est (2012-2032) même si la contribution de l'industrie au PIB a diminué entre 2012 et 2017 pour tous les États membres de la Communauté – à l'exception de la République-Unie de Tanzanie, où cette contribution est passée d'environ 22 % à 26 %<sup>8</sup>. Compte tenu de l'importance de l'énergie pour l'industrialisation, la CAE a également donné la priorité à l'élaboration de politiques de sécurité énergétique pour soutenir son industrialisation. À cette fin, la Commission a aidé le secrétariat et les États membres de la CAE à élaborer le cadre stratégique de la Communauté en matière de sécurité énergétique, qui vise à fournir des orientations générales pour le développement du secteur énergétique dans la région. Le COMESA a élaboré la stratégie industrielle du COMESA (2017-2026) et a approuvé en juin 2019 le Plan d'action et les lignes directrices régionales sur la politique de contenu local pour faciliter l'industrialisation. De même, la CEDEAO a mis en place la Politique industrielle commune d'Afrique de l'Ouest (2015-2020).

#### IV. Intégration macroéconomique

14. Dans l'ensemble, la performance des CER dans le domaine de l'intégration macroéconomique n'a guère été remarquable. L'Indice d'intégration régionale en Afrique montre que les huit communautés ont une note moyenne de 0,399 en matière d'intégration macroéconomique. Cette note tient compte du nombre de traités bilatéraux d'investissement en vigueur, du nombre de pays d'une région qui partagent une monnaie commune ou des monnaies convertibles et de l'écart de taux d'inflation régional (c'est-à-dire la différence entre le taux d'inflation des pays et le taux d'inflation cible de la région).

15. La CEEAC et la CAE sont les communautés les plus performantes en termes d'intégration macroéconomique, avec respectivement des notes de 0,684 et de 0,660 sur l'Indice. La performance élevée de la CEEAC est largement due au fait que 6 de ses 11 États membres sont membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), qui est maintenant à un stade plus avancé d'intégration macroéconomique, monétaire et financière et partage une monnaie commune (le franc CFA de l'Afrique centrale). C'est l'une des trois unions monétaires opérant en Afrique, les autres étant le franc CFA ouest-africain (couvrant les pays francophones d'Afrique de l'Ouest) et la zone monétaire commune (couvrant tous les États membres de l'Union douanière d'Afrique australe, à l'exception du Botswana).

16. La CAE s'est fixé pour objectif de remplacer les monnaies nationales par une monnaie commune d'ici 2024, grâce aux critères de convergence adoptés et au Protocole de l'Union monétaire d'Afrique de l'Est de 2013. Bien que la CAE ait enregistré des progrès, atteindre l'objectif de 2024 est une tâche difficile. Selon une étude menée par la BAD en 2018, l'inflation annuelle moyenne estimée était de 5,28 % dans les pays de la Communauté (à l'exclusion du Soudan du Sud qui avait un taux d'inflation annuel national de 104,1 %), l'objectif ayant été fixé à un plafond d'inflation de 8 %. Le déficit budgétaire moyen du continent s'élevait à 17 % du PIB (l'objectif ayant été fixé à un plafond de déficit budgétaire de 3 % du PIB) et le ratio de la dette par rapport au PIB était de 50 %, contre 67 % en 2016.

<sup>8</sup> Banque de développement de l'Afrique de l'Est, 2019, *The State of Industrialization in the EAC*. 7 mai 2019. Voir <https://eadb.org/the-state-of-industrialization-in-the-eac/> (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

17. D'autres CER réalisent également des progrès sur la voie de l'intégration macroéconomique. Le COMESA vise à former une union monétaire d'ici 2025 et a fixé des objectifs de convergence macroéconomique et monétaire pour harmoniser les indicateurs économiques. Sur le plan de l'intégration financière, le COMESA a mis en place un système régional de paiement et de règlement, qui est une plateforme de paiement électronique qui facilite les paiements transfrontaliers entre les États membres du Marché commun dans un environnement multidevise. En mars 2017, neuf pays du COMESA mettaient en œuvre le système de paiement et de règlement.

18. En 2014, la CEDEAO a réaligné ses critères de convergence dans le but de fusionner les objectifs des pays de la zone monétaire de l'Afrique de l'Ouest<sup>9</sup> et des pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine<sup>10</sup> en une seule zone monétaire d'ici 2020. Les États membres de la CEDEAO ont récemment convenu que les pays répondant aux critères de convergence primaire (objectifs en matière de déficits budgétaires, d'inflation annuelle et de réserves brutes) et secondaire (objectifs en matière de ratio de la dette publique par rapport au PIB, de financement des déficits budgétaires par les banques centrales et de variations du taux de change nominal) adopteront une nouvelle monnaie commune, l'éco, dès 2020, comme en ont convenu les Chefs d'État de la CEDEAO le 29 juin 2019. À cette fin, la CEA assiste l'équipe spéciale présidentielle sur la monnaie unique de la CEDEAO (créée pour suivre la création de la monnaie unique) dans les travaux d'analyse visant à évaluer la feuille de route en vue de proposer des scénarios et des approches propres à accélérer les progrès de la communauté vers l'adoption d'une monnaie commune de la CEDEAO.

19. En ce qui concerne la CEN-SAD, dix de ses États membres sont parties soit à l'Union économique et monétaire ouest-africaine, soit à l'Union monétaire de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, dont le franc CFA ouest-africain et le franc CFA de l'Afrique centrale ont toujours été à parité et sont effectivement échangeables. Au sein de l'UMA si l'objectif de la région est de créer une Union économique maghrébine, la convergence financière et macroéconomique et la création d'une monnaie unique n'ont pas été définies dans son traité fondateur.

20. Il est nécessaire de donner la priorité à des politiques budgétaires et monétaires coordonnées et saines pour instaurer la stabilité économique dans les CER et contribuer à renforcer les investissements transfrontaliers et l'intégration macroéconomique. Pour soutenir les mesures susmentionnées, la CEA continuera de s'appuyer sur les programmes en cours, en soutenant l'intégration macroéconomique dans les CER.

## V. Intégration des infrastructures

21. On estime que l'Afrique a perdu 25 % de la croissance économique cumulée au cours des deux dernières décennies en raison d'infrastructures inadéquates. Selon la BAD, en 2018, les besoins en infrastructures du continent étaient estimés entre 130 et 170 milliards de dollars par an, le déficit de financement étant de l'ordre de 68 à 108 milliards de dollars<sup>11</sup>. Le déficit entrave l'intégration régionale en général parce que les infrastructures facilitent la production, le commerce et les liens économiques.

22. L'Indice de l'intégration régionale en Afrique, qui porte sur quatre modes d'infrastructure – à savoir l'électricité, les transports, les technologies de l'information et des communications (TIC) et l'eau et l'assainissement – témoigne de cette réalité. La notation des CER concernant le volet intégration des

<sup>9</sup> Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone.

<sup>10</sup> Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

<sup>11</sup> Banque africaine de développement, 2018, Perspectives économiques en Afrique 2018, chapitre 3. Voir [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African\\_Economic\\_Outlook\\_2018\\_-\\_FR.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_FR.pdf). Consulté le 9 janvier 2019.

infrastructures de l'indice utilise comme indicateurs l'indice composite de développement des infrastructures de la BAD ainsi que la proportion de liaisons aériennes intrarégionales entre les pays. Dans l'ensemble, la note moyenne de l'Afrique en matière d'intégration des infrastructures est de 0,220, 31 des 54 pays présentant des résultats jugés « médiocres » et 11 pays affichant des résultats qualifiés de « moyens ». La CAE et l'Union du Maghreb arabe ont les infrastructures les plus intégrées avec des notes indicelles de 0,555 et de 0,509, respectivement, tandis que la CEDEAO et la SADC ont les notes les plus faibles en matière d'intégration des infrastructures avec respectivement 0,299 et 0,214. Au niveau des pays, l'Afrique du Sud (avec une note de 0,898) est en tête, suivie de l'Égypte, des Seychelles et du Maroc. Les quatre pays dont l'infrastructure est la moins intégrée sont le Soudan du Sud, l'Érythrée, la Somalie et le Tchad. Les pays africains ont accordé plus d'attention à l'infrastructure routière, au transport ferroviaire, au transport aérien, à l'énergie et aux TIC.

## A. Infrastructures routières

23. Les dirigeants africains mènent d'importantes initiatives régionales et continentales en matière d'infrastructures, notamment dans le cadre du Comité directeur du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) de l'Union africaine, qui a pour mandat de suivre les progrès accomplis dans le développement des infrastructures dans le cadre de l'Agenda 2063. Les cinq projets prioritaires de développement des infrastructures de transport en Afrique qui sont à un stade avancé de préparation ou prêts à être financés et mis en œuvre dans le cadre du PIDA sont les suivants : Marché unique du transport aérien africain (Décision de Yamoussoukro) (coût : 5 millions de dollars) ; Projet de corridor côtier Abidjan-Lagos (290 millions de dollars) ; Projet de corridor multimodal Nord-Sud (2,325 milliards de dollars) ; Projet du corridor central (840 millions de dollars) ; et Projet d'autoroute transmaghrébine (75 millions de dollars)<sup>12</sup>.

## B. Transport ferroviaire

24. Un train continental panafricain à grande vitesse, qui est l'un des projets phares de l'Agenda 2063, vise à relier physiquement et économiquement les capitales, mégapoles, centres commerciaux, zones économiques et destinations touristiques africaines. En décembre 2018, l'Agence de développement de l'Union africaine a engagé un consultant pour mener une étude approfondie du projet de réseau ferroviaire intégré à grande vitesse du continent. Un rapport initial et un cadre de hiérarchisation ont depuis été mis au point qui permettront d'orienter l'étude exploratoire. Aux niveaux régional et national, plusieurs projets nationaux de développement, de modernisation et d'extension des chemins de fer sont lancés et mis en œuvre dans des pays tels que l'Égypte (projets ferroviaires à grande vitesse Louxor-Caire et Louxor-Hurghada), le Kenya (projet de chemin de fer à écartement normal), le Sénégal (projet ferroviaire régional Dakar Express et projet de chemin de fer à écartement normal Dakar-Bamako) et l'Ouganda (projet de chemin de fer à écartement normal Tororo-Gulu et Malaba-Kampala-Pakwach).

## C. Transport aérien

25. La connectivité aérienne intra-africaine a reçu une impulsion majeure en janvier 2018, lorsque le Marché unique du transport aérien africain, projet phare de l'Agenda 2063 pour la libéralisation et l'unification du ciel africain, a été lancé pendant le Sommet de l'Union africaine. Le marché des transports facilite la libre

<sup>12</sup> PIDA, 2018, *PIDA Implementation through Good Governance—Realizing Smart Infrastructure for Africa's Integration*. Voir [https://au.int/sites/default/files/newsevents/conceptnotes/36062-cn-draft\\_concept\\_note\\_-\\_program\\_pida\\_week\\_2018\\_081018.pdf](https://au.int/sites/default/files/newsevents/conceptnotes/36062-cn-draft_concept_note_-_program_pida_week_2018_081018.pdf) (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

circulation des personnes et des marchandises et renforce l'intégration et la connectivité du continent. Il devrait favoriser la mise en œuvre du Plan d'Action pour l'intensification du commerce intra-africain, la ZLECA et le Protocole relatif à la libre circulation des personnes. Au mois de juillet 2019, 28 États membres au total ont adhéré au Marché unique du transport aérien africain, couvrant plus de 750 millions de personnes et représentant un peu plus de 1 500 milliards de dollars de PIB en 2018 (65 % du PIB du continent)<sup>13</sup>. Sur ces 28 États membres, 18 ont signé un mémorandum de mise en œuvre visant à supprimer les restrictions figurant dans les accords bilatéraux existants relatifs aux services aériens qui sont contraires à la décision de Yamoussoukro. En 2018, l'Afrique a pris en charge près de 140 millions de passagers sur une base origine-destination, ce qui représente une augmentation de 120 % par rapport à 2013<sup>14</sup>.

## D. Énergie

26. Des investissements dans les infrastructures énergétiques sont nécessaires à la croissance économique, à la réduction de la pauvreté et à l'accès de tous à une énergie abordable. La proportion de la population ayant accès à l'électricité en Afrique est passée de 42 % en 2015 à 51 % en 2018. Le prix moyen réel auquel l'électricité est vendue aux entreprises manufacturières en Afrique est proche de 0,20 dollar par kilowattheure, soit environ quatre fois plus élevé que les taux industriels pratiqués dans d'autres parties du monde. Le PIDA a estimé que la demande d'électricité augmentera de 6 % par an jusqu'en 2040. La capacité de production installée en Afrique, d'environ 191 gigawatts en 2016, devra passer à 446 gigawatts d'ici 2040 pour répondre à la demande<sup>15</sup>. Parmi les initiatives notables en matière de développement de l'infrastructure énergétique, on peut citer l'interconnecteur de transmission entre l'Éthiopie et le Soudan ; l'interconnecteur de transmission entre la Zambie, la Tanzanie et le Kenya (pour relier le pool énergétique de l'Afrique australe au pool énergétique de l'Afrique de l'Est) ; et le projet hydroélectrique de Batoka Gorge (entre la Zambie et le Zimbabwe). D'autres initiatives en cours comprennent des projets d'énergie renouvelable, qui sont soutenus par la BAD par le biais du Fonds ARCH pour les énergies renouvelables en Afrique.

## E. Technologies de l'information et des communications

27. Les frais de téléphonie mobile et d'Internet en Afrique sont environ quatre fois plus élevés qu'en Asie du Sud, et les prix des appels internationaux le sont plus de deux fois. En Afrique, 1 gigaoctet de données coûte près de 18 % du revenu mensuel moyen en 2016 contre seulement 3 % en Asie. Comblé le fossé de l'infrastructure des TIC facilitera à la fois le commerce et la connectivité intrarégionale et interrégionale. Parallèlement à plusieurs projets de connectivité des TIC au niveau national, les CER progressent également dans la mise en œuvre d'infrastructures téléphoniques, de projets de fibre optique et de projets de TIC. D'après le Rapport de situation de 2018 fourni par le PIDA, la construction de la section libérienne du projet de liaison à fibres optiques Freetown-Monrovia-Abidjan et des sections guinéennes des projets de liaison à fibres optiques Bissau-Conakry et Conakry-Bamako dans la CEDEAO a commencé. Afin de réduire le coût des

<sup>13</sup> Organisation de l'aviation civile internationale, 2019, Le marché unique du transport aérien en Afrique : système de réglementation durable. Voir [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp\\_186\\_fr.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_186_fr.pdf). Consulté le 9 janvier 2019.

<sup>14</sup> Commission africaine de l'aviation civile, 2019, *The Single African Air Transport Market (SAATM) Implementation of Concrete Measures: Challenges and Progress*. Voir [http://afcac.org/en/images/2019/Meetings/July/kigali/afcac\\_pptx2.pdf](http://afcac.org/en/images/2019/Meetings/July/kigali/afcac_pptx2.pdf) (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

<sup>15</sup> PIDA, 2019, *PIDA Progress Report—2018*. Voir <https://www.au-pida.org/download/pida-implementation-report-2018/> (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.



paiements effectués au profit d'opérateurs de transit étrangers pour échanger du trafic Internet local ou continental, le projet d'échange Internet africain – qui est mis en œuvre dans le cadre du PIDA avec un financement du Fonds d'affectation spéciale Union européenne-Afrique pour les infrastructures – a accéléré la création de points d'échange Internet dans les pays africains et de centres Internet régionaux. Au 31 décembre 2018, 17 points d'échange Internet avaient été établis en Afrique<sup>16</sup>.

## F. Infrastructure pour les pays africains enclavés

28. Les 16 pays africains sans littoral, dont beaucoup sont des pays à faible revenu, présentent des désavantages géographiques intrinsèques qui contribuent à une mauvaise performance économique, sociale et même politique. On estime que 77 % de leur valeur à l'exportation est constituée par les coûts de transport, ce qui constitue un obstacle sérieux au commerce régional et mondial. La Commission, en partenariat avec des institutions partenaires régionales et mondiales, a continué d'aider les pays en développement sans littoral, en particulier dans le cadre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. Le Programme d'action de Vienne vise à répondre aux besoins et problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral en raison de leur éloignement et de leurs contraintes géographiques.

29. Dans le domaine du financement des infrastructures, les pays en développement sans littoral bénéficient de projets d'infrastructure transfrontaliers dans les secteurs des transports, de l'énergie et des systèmes de communication numériques, qui aident à éliminer les divers obstacles géographiques et logistiques à l'intégration régionale et à la compétitivité commerciale. Les projets d'infrastructure transfrontières dans diverses CER, dont le champ d'application géographique couvre les pays en développement enclavés, continuent de recevoir des engagements financiers. Par exemple, le Programme relatif au réseau routier trans-Afrique – qui couvre plusieurs pays en développement enclavés et relève de projets du PIDA – a reçu un engagement de financement de 24 millions de dollars de la part du Japon. Le corridor de transport d'électricité Nord-Sud (une ligne énergétique de 8 000 km reliant 11 pays du COMESA, de la CAE, de la SADC et de l'IGAD, dont quatre pays en développement sans littoral – Éthiopie, Malawi, Zambie et Zimbabwe) a également reçu du Japon un engagement financier de 12 millions de dollars. De même, le Corridor multimodal nord – un corridor de transport traversant six pays du COMESA et de la CAE, dont deux pays en développement sans littoral (Burundi et Rwanda) – a reçu un engagement financier de 156 millions de dollars de la part de l'Allemagne et de 111 millions de la part du Japon<sup>17</sup>.

30. L'avènement de la ZLECA offre davantage de possibilités d'intégrer les besoins de financement des infrastructures des pays en développement sans littoral dans les projets continentaux et mondiaux, ainsi que d'améliorer leurs capacités productives. Une approche régionale ou par corridor contribuerait à améliorer la bancabilité des projets de développement des infrastructures dans les pays en développement enclavés, permettant ainsi à ces derniers d'avoir accès au financement des infrastructures.

<sup>16</sup> Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, Commission de l'Union africaine, Banque africaine de développement, 2017, *PIDA Progress Report 2017*, NPCA, African Union, AfDB, Midrand, Addis-Abeba, Abidjan. Voir [www.tralac.org/documents/resources/african-union/1685-pida-progress-report-2017/file.html](http://www.tralac.org/documents/resources/african-union/1685-pida-progress-report-2017/file.html) (en anglais) Consulté le 9 janvier 2019.

<sup>17</sup> Consortium pour les infrastructures en Afrique, 2018, *Infrastructure Financing Trends in Africa –2017*. Abidjan, Côte d'Ivoire.

## VI. Migrations et libre circulation des personnes

31. L’Afrique progresse sur la voie de la libre circulation transfrontalière des personnes. La croissance économique suivra, grâce au tourisme, au commerce et à l’investissement, à la mobilité du capital humain et à la recherche de solutions aux pénuries de main-d’œuvre qualifiée et à l’inadéquation des compétences. D’après les données issues de l’Indice d’intégration régionale en Afrique, la dimension de l’intégration régionale qui a obtenu les meilleurs résultats dans cinq des huit CER a été la libre circulation des personnes. La CEDEAO et la CAE sont les CER qui affichent les meilleurs résultats en matière de libre circulation des personnes, avec respectivement 0,733 et 0,664 point, tandis que le COMESA est le moins performant avec une note moyenne de 0,385. La CEDEAO a mis en place un passeport de la CEDEAO et supprimé l’obligation de visa. La CAE met également en œuvre son Protocole relatif à la circulation et au travail.

32. Dans l’ensemble des CER des progrès ont été accomplis dans la libéralisation des régimes de visas pour les citoyens des pays qui ne sont pas membres. Le Rapport sur l’ouverture sur les visas en Afrique 2019 – Indice d’ouverture sur les visas, établi par la BAD et l’Union africaine – montre qu’en 2019, 25 % des Africains n’ont pas besoin de visa pour voyager dans d’autres pays africains, contre 20 % en 2016. Les Africains peuvent obtenir un visa à l’arrivée dans 26 % des pays africains, contre 24 % en 2018. Le pourcentage d’Africains qui ont besoin d’un visa pour voyager dans d’autres pays africains est passé de 55 % en 2016 à 49 % en 2019.<sup>18</sup>

33. Certains pays, cependant, maintiennent encore des régimes et des exigences stricts en matière de visas. Là aussi, la plupart des États membres n’ont pas encore ratifié le Protocole relatif à la libre circulation des personnes, au droit de résidence et au droit d’établissement de l’Union africaine. Le Protocole, qui a été adopté le 29 janvier 2018, vise à promouvoir la libre circulation des personnes et la capacité de créer des entreprises et de s’établir en Afrique. Il doit réunir 15 ratifications pour entrer en vigueur, mais au 16 juillet 2019, il ne comptait que 4 ratifications<sup>19</sup> et 32 signatures. Entre-temps, la CEA a établi un partenariat avec la CEDEAO pour harmoniser et aligner le cadre régional de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes avec le Protocole relatif à la libre circulation des personnes, au droit de résidence et au droit d’établissement de l’Union africaine.

34. Afin de renforcer la mobilité de la main-d’œuvre et de l’intégrer dans le secteur de l’éducation du continent par la formation et le développement des compétences et la reconnaissance mutuelle des qualifications académiques, les quatre principaux instruments (dont le Programme de mobilité Nyerere, le Mécanisme africain d’évaluation de la qualité et d’accréditation, l’Université panafricaine et Tuning Africa) de la Stratégie d’harmonisation des programmes d’enseignement supérieur en Afrique sont soutenus par l’Union africaine.

## VII. Gouvernance, paix et sécurité

35. La paix et la sécurité créent des environnements propices à la poursuite de l’intégration régionale et à la réalisation des objectifs plus larges de développement continental. Conformément au Cadre commun Organisation des Nations Unies-Union africaine pour un partenariat renforcé en matière de paix et de sécurité signé en avril 2017, l’ONU et l’Union africaine ont collaboré à la prévention des conflits, au maintien de la paix, aux opérations de soutien de la paix et à la sécurité grâce à des mécanismes conjoints, des consultations régulières et une collaboration étroite

<sup>18</sup> *Africa visa openness report 2019*. Voir [www.visaopenness.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/visa-openness-2019.pdf](http://www.visaopenness.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/visa-openness-2019.pdf) (en anglais). Consulté le 9 janvier 2019.

<sup>19</sup> Rwanda (25 mai 2018), Mali (3 mai 2019), Sao Tomé-et-Principe (28 mai 2019) et Niger (5 juillet 2019).

avec les CER. L'Union africaine a complété ce dispositif par l'Architecture africaine de gouvernance et l'Architecture africaine de paix et de sécurité.

36. Étant donné leur proximité avec les réalités locales, certaines CER sont intervenues pour faire respecter les normes et principes démocratiques et pour résoudre les conflits, l'instabilité et les problèmes de paix et de sécurité. En 2018 et 2019, des problèmes de paix et de sécurité se sont posés dans des pays tels que le Burundi, les Comores, le Lesotho, Madagascar, le Mali, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, la Somalie, le Soudan, le Soudan du Sud et le Tchad.

37. La Commission a continué de contribuer à assurer la paix, la sécurité et la stabilité dans la région du Sahel grâce à la stratégie intégrée des Nations Unies pour le Sahel. Elle a utilisé son pouvoir de mobilisation pour faciliter en 2018 des manifestations de haut niveau tendant à fournir les conseils stratégiques nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'appui des Nations Unies pour le Sahel (2018-2022), plan destiné à aider les pays de la région à stimuler la croissance, la croissance socioéconomique et le développement et à consolider les efforts de consolidation de la paix et de gouvernance.

38. Les États membres de la CEDEAO continuent d'appuyer la Mission de la CEDEAO en Guinée-Bissau, qui a été créée en 2012 pour gérer la transition post-coup d'État dans le pays. En juin 2019, lors de la cinquante-cinquième session ordinaire des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO, le mandat de la mission en Guinée-Bissau a été prorogé pour une période de six mois à compter du 1er octobre 2019. La CEDEAO soutient également les efforts de paix et de sécurité en Gambie à travers la mission de la CEDEAO créée en janvier 2017 suite à une crise politique. De plus, la CER a aidé à résoudre pacifiquement la crise politique au Togo en déployant deux facilitateurs de la CEDEAO en 2018, le Président Nana Akufo-Addo du Ghana et le Président Alpha Condé de Guinée.

39. L'IGAD a participé à la direction des efforts visant à parvenir à la résolution des conflits en Somalie, au Soudan et au Soudan du Sud. L'Autorité supervise actuellement la mise en œuvre de l'Accord revitalisé sur le règlement du conflit au Soudan du Sud, signé en septembre 2018. Là encore, l'IGAD et l'Union africaine ont mené conjointement des efforts de médiation au Soudan, qui ont abouti à la formation d'un gouvernement de transition inclusif en septembre 2019. En Somalie, l'IGAD a appuyé les efforts de paix visant à aider le pays à se relever politiquement et à soutenir la Somalie dans la préparation de ses élections nationales de 2020. Les États membres de l'IGAD et de la CAE (Burundi, Djibouti, Éthiopie, Kenya et Ouganda) font partie des pays fournisseurs de contingents à la Mission de l'Union africaine en Somalie.

40. Dans la SADC, la CER continue d'appuyer les opérations conjointes ONU-SADC visant à mettre fin au conflit, principalement dans l'est de la République démocratique du Congo. Depuis 2015, la SADC facilite le dialogue, les réformes constitutionnelles et les réformes du secteur de la sécurité au Lesotho par le biais de sa mission préventive au Lesotho. En 2018, la Communauté a également réussi à faciliter le dialogue national et la résolution pacifique de la crise post-électorale à Madagascar.

41. Le Mécanisme africain d'évaluation par les pairs, outil africain d'autosurveillance volontaire de tous les aspects de la gouvernance et du développement socioéconomique des États membres, demeure essentiel pour promouvoir la paix et la sécurité dans les CER. En juillet 2018, l'Union africaine a repositionné le Mécanisme en tant qu'outil de prévention des conflits. La CEA a fourni des services consultatifs et des programmes de renforcement des capacités et a mis au point des produits du savoir en vue de renforcer le Mécanisme. Entre 2013 et 2016, aucun pays n'a été examiné par le Mécanisme, mais les examens ont repris et de nouveaux États membres, notamment la Namibie (en 2017) et le Botswana (en 2019), ont rejoint le processus. Ces avancées amélioreront la gouvernance et créeront un environnement propice à l'intégration régionale.

## VIII. Conclusions et recommandations

42. Si des progrès continuent d'être accomplis dans la mise en œuvre du programme d'intégration régionale du continent dans l'ensemble des huit CER, il reste des difficultés qui entravent la réalisation d'une intégration plus poussée. En particulier, la plupart des CER et des États membres peinent à progresser dans les domaines de l'intégration de la production.

43. Pour aider les CER à améliorer leurs performances dans les différents domaines de l'intégration régionale, le secrétariat souhaite continuer à :

a) Aider les CER à intégrer la dynamisation du commerce intra-africain dans leurs programmes et leurs politiques ;

b) Renforcer son appui à la réalisation de cet objectif, en s'appuyant sur le travail de collaboration sur l'industrialisation régionale qu'elle a déjà entrepris dans la SADC et la CEDEAO ;

c) Élargir son programme de renforcement des capacités en ce qui concerne l'utilisation de modèles macroéconomiques et de prévision dans la planification et le développement économiques afin de donner des moyens d'action aux États membres et aux CER ;

d) Soutenir la ratification et la mise en place de la ZLECA, notamment par des programmes de sensibilisation, l'élaboration de stratégies nationales de mise en œuvre et davantage de travaux analytiques, y compris sur les liens entre la ZLECA et les accords de libre-échange et les unions douanières des CER ;

e) Encourager les CER et les États membres à collaborer avec les partenaires de développement dans le domaine du financement des infrastructures en vue de réduire le déficit infrastructurel en Afrique, particulièrement dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral africains ;

f) Soutenir les efforts visant à accélérer la ratification du Protocole relatif à la libre circulation des personnes ;

g) Poursuivre le suivi des progrès et des réussites de l'intégration régionale, notamment en affinant et en consolidant les outils d'évaluation, comme l'Indice d'intégration régionale africaine, l'Indice-pays des affaires en Afrique et l'État de l'intégration régionale en Afrique, ainsi que d'autres études analytiques sur l'intégration régionale ;

h) Encourager d'autres pays africains à rejoindre le Marché unique du transport aérien africain afin de faciliter la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique ;

i) Aider les pays en développement sans littoral d'Afrique à intégrer le Programme d'action de Vienne dans leurs plans et stratégies de développement pendant que les CER l'intègrent dans leurs programmes de travail ;

j) Encourager les CER et les États membres à ratifier et mettre en œuvre la Charte africaine de la démocratie, des élections et de la gouvernance, et prendre part au Mécanisme africain d'évaluation par les pairs en vue de créer un environnement propice à l'intégration régionale ;

k) Appuyer la mise en œuvre du Cadre commun Organisation des Nations Unies-Union africaine pour un partenariat renforcé en matière de paix et de sécurité de 2017, notamment en collaborant avec les CER.