



Conseil économique et social

Distr. : générale
31 janvier 2020
Français
Original : anglais

**Commission économique pour l'Afrique
Comité d'experts de la Conférence des ministres africains
des finances, de la planification et du développement économique**

Trente-neuvième réunion
Addis-Abeba, 18-20 mars 2020
Point 6 de l'ordre du jour provisoire*
Questions statutaires

Rapport sur le Programme d'Action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014 – 2024

I. Introduction

1. Les pays africains en développement sans littoral¹ (PDSL), à l'instar des autres pays de cette catégorie, font face à des défis particuliers en matière de commerce et de développement, qui découlent de leur manque d'accès territorial à la mer et de leur éloignement géographique des marchés internationaux. Sur les 32 pays enclavés du monde, 16 sont africains et 13 d'entre eux font également partie des pays les moins avancés (PMA). L'absence d'accès territorial à la mer, l'éloignement et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux, les multiples passages de frontières, la lourdeur des procédures de transit, l'insuffisance des infrastructures et les coûts de transit élevés imposent de sérieuses contraintes sur le développement socioéconomique global des pays en développement sans littoral.

2. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 établit un cadre global de traitement des difficultés structurelles que rencontrent ces pays, à partir de six domaines prioritaires qui se renforcent mutuellement : les questions fondamentales de la politique de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, le commerce international et la facilitation du commerce, l'intégration et la coopération régionales, la transformation économique structurelle, et les moyens de mise en œuvre. Il a pour objectif principal d'aider ces pays à parvenir à une croissance durable et inclusive et à éradiquer la pauvreté. Il fait partie intégrante des objectifs de développement durable visés dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de l'Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons, de l'Union africaine.

* E/ECA/COE/39/1.

¹ Botswana, Burkina Faso, Burundi, Eswatini, Éthiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Soudan du Sud, Tchad, Zambie et Zimbabwe.



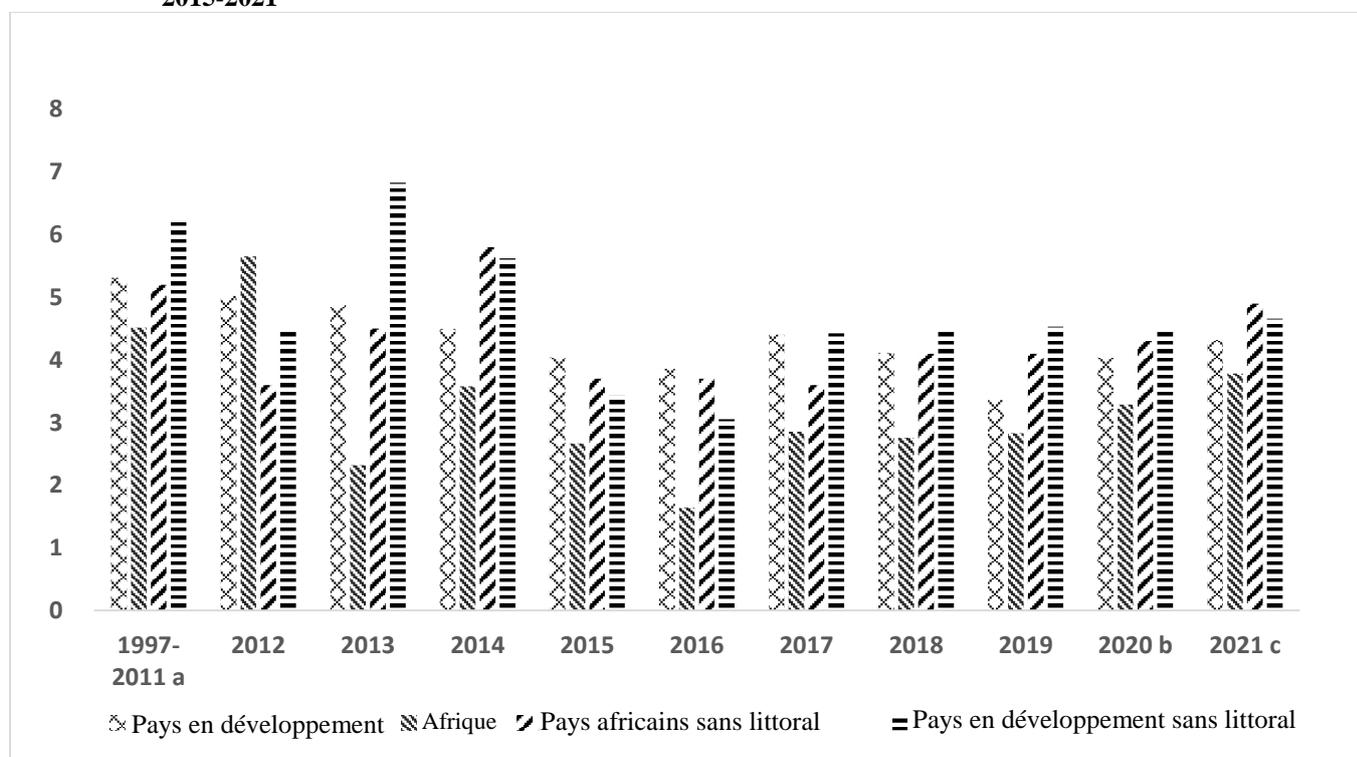
3. Le présent rapport donne un aperçu des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en Afrique et constitue la base des discussions de la trente-neuvième réunion du Comité d'experts de la Conférence des ministres africains des finances, de la planification et du développement économique.

II. Aperçu du développement socioéconomique

4. Les pays en développement sans littoral ont enregistré des progrès mitigés en matière de développement socioéconomique. Leur croissance économique a ralenti, passant d'une moyenne de 5,2 % en 1997-2011 à 4,1 % en 2019, le taux prévu pour 2020 étant de 4,3 % (figure I). Les pays africains sans littoral qui ont affiché une forte croissance en 2019 sont : le Soudan du Sud (7,8 %), le Rwanda (7,4 %), l'Éthiopie (7,3 %), le Niger et l'Ouganda (6,2 % chacun) et le Burkina Faso (6 %). Ceux qui ont obtenu les taux de croissance les plus faibles sont : le Burundi, la Zambie, Eswatini et le Zimbabwe, à savoir respectivement 1,8 %, 1,5 %, 0,6 % et -3 %.

Figure I

Croissance économique en Afrique et dans les autres régions en développement, 2015-2021



Source : DAES (2020). Situation et perspectives de l'économie mondiale. New York.
Notes : a – variation moyenne en pourcentage ; b – estimations partielles ; c – prévisions.

III. État d'avancement de la mise en œuvre des priorités du Programme d'action de Vienne

A. Questions fondamentales de la politique de transit

5. 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. C'est pourquoi le Programme d'action de Vienne souligne la nécessité d'un cadre juridique solide et favorable qui favorise l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles et des documents, y compris l'application intégrale et

effective des conventions internationales relatives au transport et au commerce en transit.

6. L'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) vise à réduire les coûts commerciaux occasionnés par les retards aux frontières et les procédures et processus douaniers. Depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne en 2014, les pays africains en développement sans littoral et de transit ont fait des progrès en vue de la ratification de cet Accord, qui contient des dispositions tendant à accélérer la circulation, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris celles en transit, et qui pourraient réduire les coûts de 12,5 % à 17,5 %. À la fin de novembre 2019, l'Accord avait été ratifié par 13 des 14 pays africains en développement sans littoral membres de l'OMC ; par conséquent, seuls trois pays – le Burundi, l'Éthiopie et le Soudan du Sud – ne l'ont pas encore ratifié. L'Éthiopie met tout en œuvre pour adhérer à l'OMC, mais d'ici là, elle ne pourra pas être partie à l'Accord. Au total, 13 pays africains de transit sur 19 l'ont également ratifié. L'Accord sur la facilitation des échanges est entré en vigueur le 22 février 2017, à la suite de sa ratification par les deux tiers des membres de l'OMC.

7. Le tableau 1 montre le taux de mise en œuvre des différentes dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges dans tous les pays africains, y compris ceux en développement sans littoral. Le taux moyen de mise en œuvre des mesures est de 32,6 % pour l'Afrique et de 33,8 % pour les pays africains en développement sans littoral, ce qui témoigne d'un véritable engagement de leur part. Les domaines dans lesquels ceux-ci sont particulièrement en avance par rapport à la moyenne continentale sont notamment : a) l'article 9 – Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous contrôle douanier – le taux d'exécution dans les pays sans littoral est d'environ 93 %, contre une moyenne continentale de 70,5 % ; b) article 6 – Disciplines concernant les redevances et impositions imposées à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation et les pénalités – le taux d'application est de 38,1 %, contre une moyenne continentale de 31,4 % ; et c) l'article 2 – Possibilité de présenter des observations, renseignements avant l'entrée en vigueur et consultations – le taux de mise en œuvre est de 35,7 %, contre une moyenne continentale de 31,1 %. Les domaines dans lesquels les pays en développement sans littoral sont les plus en retard sont les suivants : a) article 4 – Procédures de recours ou de réexamen – 21,4 %, contre 38,9 % ; b) article 8 – Coopération entre les organismes présents aux frontières – 2,4 %, contre 9,8 % ; et c) article 5 – Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence - 38,1 %, contre 41,7 %).

Tableau 1

Taux de mise en œuvre des dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges, par article (en pourcentage)

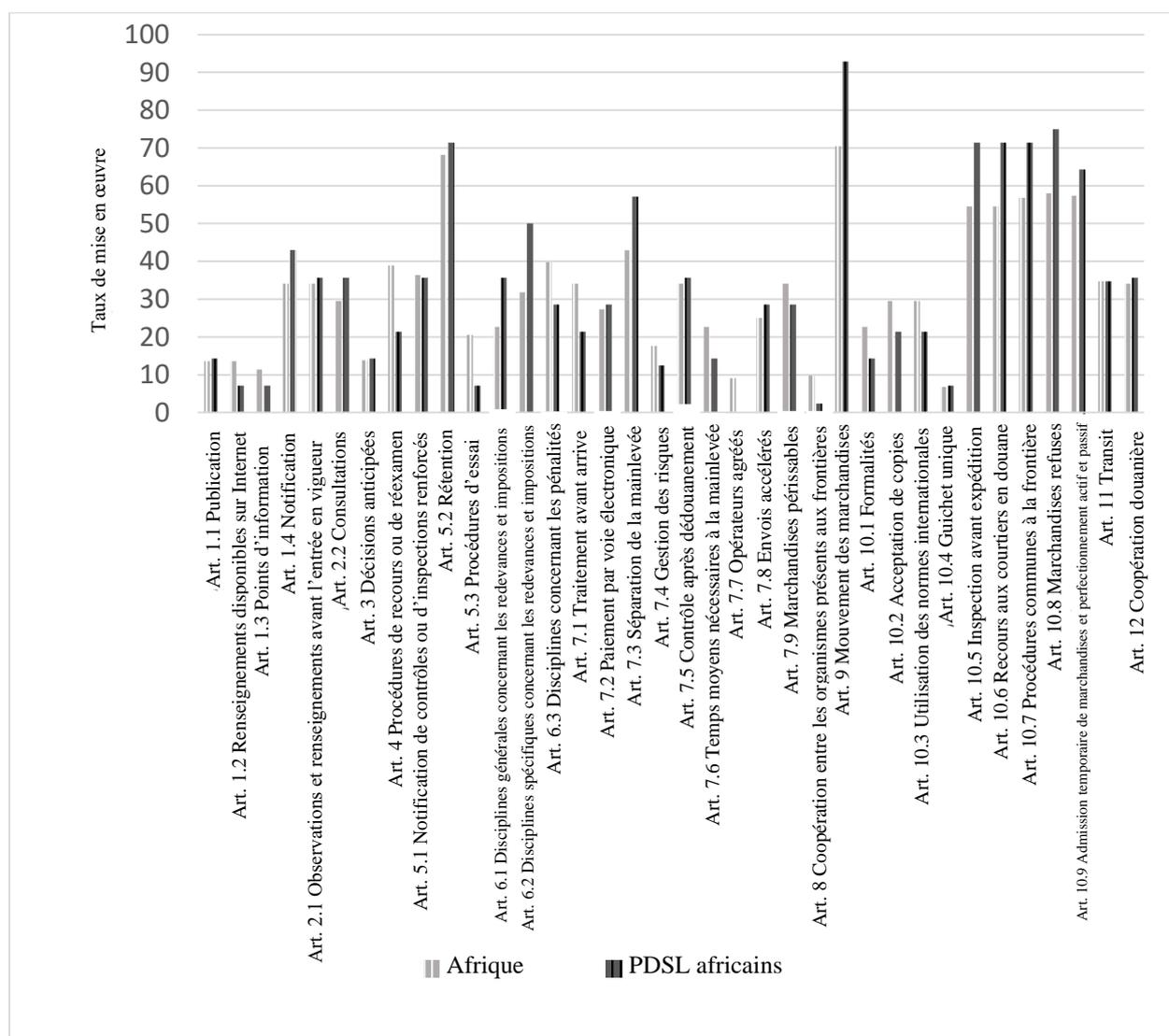
Article	Afrique	PDSL africains
1. Publication et disponibilité des renseignements	18,2	17,9
2. Possibilité de présenter des observations, renseignements avant l'entrée en vigueur et consultations	31,8	35,7
3. Décisions anticipées	13,8	14,3
4. Procédures de recours ou de réexamen	38,9	21,4
5. Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence	41,7	38,1
6. Disciplines concernant les redevances et impositions imposées à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation et les pénalités	31,4	38,1
7. Mainlevée et dédouanement des marchandises	27,4	25,2
8. Coopération entre les organismes présents aux frontières	9,8	2,4
9. Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous contrôle douanier	70,5	92,9
10. Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit	41,1	46,4
11. Liberté de transit	34,7	34,7
12. Coopération douanière	34,1	35,7

Source : CEA, à partir de la base de données de l'Organisation mondiale du commerce relative à l'Accord sur la facilitation des échanges. Disponible à l'adresse suivante : www.tfadatabase.org. Consultée le 19 janvier 2020.

8. Toutefois, des variations existent aussi au sein des articles, comme le montre la figure II, qui présente le taux d'exécution par disposition. Par exemple, dans le cadre de l'article 1, les pays en développement sans littoral dépassent la moyenne continentale en matière de publication et de notification, mais n'atteignent pas la moyenne en ce qui concerne les renseignements disponibles sur Internet et les points d'information. Si, pour l'article 5, ces pays se situent globalement en dessous de la moyenne continentale, ils présentent en revanche un taux d'exécution de 71,4 % en matière de détention, alors que la moyenne africaine est de 68,2 %.

Figure II

Taux de mise en œuvre des dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges, par mesure



9. Il ressort clairement des chiffres ci-dessus que, si la mise en œuvre est bien engagée, il est encore possible d'améliorer la facilitation des échanges sur l'ensemble du continent. S'appuyant sur la dynamique politique qui sous-tend la Zone de libre-échange continentale africaine pour soutenir les réformes politiques et suivre sa mise en œuvre, qui devrait être principalement menée par le secteur privé, la CEA facilite, dans le cadre de la Zone de libre-échange, la création d'un indice national du commerce qui contribuera à améliorer l'environnement des affaires et, en fin de

compte, à faciliter les affaires et le commerce en Afrique et au-delà. Les 16 pays africains sans littoral bénéficieront tous de l'indice proposé.

B. Développement et entretien de l'infrastructure

10. Le déficit d'infrastructures de l'Afrique demeure un obstacle majeur à la croissance, de même que les coûts élevés de la logistique qui en résultent. La logistique, primordiale dans le fonctionnement de la Zone de libre-échange continentale africaine, est d'une ampleur qui demande, en matière d'infrastructures, un investissement et un développement considérables sur l'ensemble du continent, en vue de la réforme structurelle. L'expansion et la modernisation des infrastructures progressent dans les pays africains en développement sans littoral. Cependant, la mise au point de solutions accessibles et prévisibles dans les secteurs des transports, de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC) se heurte encore à l'insuffisance des infrastructures physiques et à des prix élevés. Le transport routier est le mode dominant en Afrique, suivi du chemin de fer, de l'avion et des voies navigables intérieures. Le transport routier assure 80 à 90 % du trafic de passagers et de marchandises, mais le taux moyen d'accès à la route n'est que de 34 % pour les pays africains, contre 50 % dans les autres pays en développement. Si tous les pays africains disposent, à des degrés divers, de routes et de transports aériens, 17 d'entre eux n'ont pas de chemins de fer, et parmi ceux-ci cinq sont des pays sans littoral, à savoir le Burundi, le Lesotho, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad. De même, les cinq pays suivants ne disposent pas de voies navigables : Botswana, Burkina Faso, Eswatini, Éthiopie et Lesotho.

11. La Route transafricaine, qui est au cœur de la connectivité régionale du continent, est longue de 54 120 km répartis en neuf couloirs. Toutefois, elle pâtit de tronçons manquants et du mauvais entretien de certains segments clés. Le pourcentage de routes pavées reste faible en Afrique, qui regroupe 50 % des pays en développement sans littoral ; il était estimé en 2015 à environ 13 % pour l'ensemble du continent, hors Afrique du Nord. Le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS) a calculé la densité du réseau ferroviaire et du réseau routier pavé (km) par unité de superficie terrestre (km²). Le tableau 2 montre, dans les pays africains en développement sans littoral, une densité routière et ferroviaire nettement inférieure à celle des pays en développement de transit et à la moyenne mondiale. Le Bureau du Haut Représentant a également estimé que, pour atteindre la moyenne mondiale en matière de densité du réseau routier pavé et du réseau ferroviaire, les pays africains en question doivent construire 107 000 km de routes et 20 700 km de voies ferrées supplémentaires, pour un coût d'environ 23 milliards de dollars, ce qui dépasse la capacité de nombre d'entre eux. En conséquence, il faut leur apporter un soutien accru pour le développement et l'entretien des infrastructures de transport.

Tableau 2

Densité du réseau routier pavé et du réseau ferroviaire des pays en développement sans littoral

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

Source : UN-OHRLLS (2018). Financing Infrastructure in the Transport Sector in Landlocked Developing Countries : Trends, Challenges and Opportunities.

Disponible à l'adresse suivante : http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2018/09/LLDCs_Report_18_digital_Final.pdf . Consultée le 30 janvier 2020.

12. Traduisant les idées en mesures concrètes, la CEA a organisé au Zimbabwe un atelier de sensibilisation sur le Protocole ferroviaire de Luxembourg, qui pourrait permettre de mobiliser des milliards de dollars d'investissements privés dans l'industrie ferroviaire africaine. Les pays africains s'efforcent d'améliorer la quantité et la qualité des infrastructures de transport (ports, routes, chemins de fer, voies navigables et ports intérieurs), mais ils reconnaissent que l'essentiel des retards associés à la circulation des marchandises à destination et en provenance des ports est due à une série d'obstacles non tarifaires au commerce, à savoir les procédures aux frontières, les dysfonctionnements en transit (barrages routiers) et la mauvaise facilitation des opérations douanières. Pour surmonter 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. L'application intégrale de ces mesures devrait progressivement donner aux pays en développement sans littoral un meilleur accès à la mer, dans les plus brefs délais possibles, et entraîner une réduction des coûts de revient de leurs importations et de leurs exportations. Il s'ensuivra une amélioration de leur compétitivité régionale et mondiale.

13. 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 recommande 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 de ce système sont : de solides institutions de gestion des corridors et la mise en œuvre des outils de facilitation des échanges de l'OMC et de l'Organisation mondiale des douanes, tels qu'un guichet unique national, une gestion coordonnée des frontières, des postes frontières à guichet unique et des certificats électroniques pour les 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 corridors.²

14. 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. Les volumes de fret aérien et de passagers de

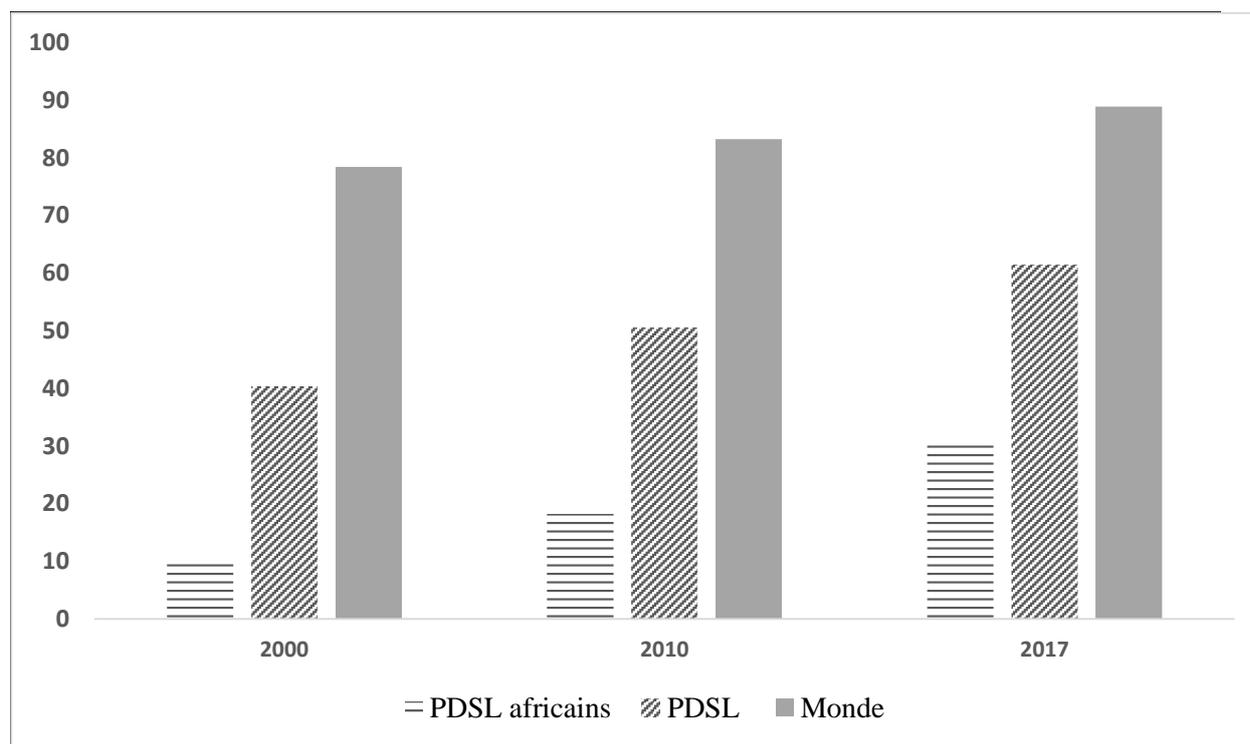
2 Voir Union africaine (n.d.). Support to PIDA PAP for the Start-up of Smart Corridor Activities – Design and Costing of at Least One Pilot Smart Corridor for Implementation. Disponible à l'adresse suivante : https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support_to_pida_pap_for_the_start-up_of_smart_corridor_activities-e.pdf. Consulté le 19 janvier 2020.

ces pays représentaient respectivement environ 62 % et 46 % du volume total de fret et de passagers en 2016 des pays en développement sans littoral. Ethiopian Airlines a transporté la plus grande partie du fret aérien (95 %). Au nombre des obstacles rencontrés par le secteur des transports aériens de ces pays 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.

15. 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 (République-Unie de Tanzanie) et à Lusaka]. Trois transporteurs – Ethiopian Airlines, Kenya Airways et South African Airways – continuent de dominer le marché africain, bien que des transporteurs renaissants, tels que RwandAir, se soient engagés sur une voie de forte croissance. Si les trois transporteurs dominants continuent de desservir un plus grand nombre de pays, ils ont aussi augmenté considérablement les fréquences sur leurs marchés africains traditionnels.

16. En ce qui concerne les infrastructures énergétiques, 30 % des personnes vivant dans les pays africains en développement sans littoral avaient accès à l'électricité en 2017, soit une augmentation de 7 points de pourcentage par rapport à 2014, date à laquelle le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 avait été adopté. Toutefois, le pourcentage de pays africains de cette catégorie ayant accès à l'électricité reste inférieur à celui de l'ensemble des pays en développement sans littoral et du monde, comme l'indique la figure III. En outre, il y existe un important écart en la matière entre le milieu rural et le milieu urbain. En moyenne, 61,6 % des citoyens avaient accès à l'électricité en 2016, contre 13,5 % seulement 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'efforts pour améliorer l'accès à l'énergie durable dans ces pays. L'Éthiopie bénéficie de l'initiative de la CEA relative à l'objectif de développement durable 7, qui consiste à améliorer l'accessibilité et le caractère abordable des énergies renouvelables en Afrique.

Figure III
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> . Consulté le 29 janvier 2020.

17. 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 Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), la Communauté de l'Afrique de l'Est (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 Communauté de développement de l'Afrique australe (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, de 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 quelques cas de réussite enregistrés en 2018.³ 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 des longues périodes de gestation des projets d'énergie, le rythme d'achèvement de ces projets a été d'une lenteur frustrante. Pour venir davantage en aide aux pays en développement sans littoral, ainsi qu'à d'autres pays, plusieurs régions ont adopté les options les moins coûteuses des plans

³ Rapport d'activité du PIDA 2018. Disponible à l'adresse : www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html . Consulté le 26 janvier 2020.

énergétiques régionaux et ouvert la voie au commerce de l'électricité entre les pays par des accords de transport d'énergie. Néanmoins, la plupart des États continuent à rechercher l'autosuffisance énergétique à long terme. Dans sa fonction de groupe de réflexion, la CEA a organisé en 2019 une formation à la modélisation énergétique dans le cadre du renforcement des capacités des décideurs africains pour l'élaboration de politiques fondées sur des données probantes, et l'Éthiopie en a été l'un des pays bénéficiaires.

18. En ce qui concerne les TIC, les pays africains en développement sans littoral ont enregistré une augmentation des abonnements à la téléphonie mobile cellulaire, passant de 64,3 pour 100 personnes en 2014 à 66,6 pour 100 personnes en 2016. La proportion moyenne d'utilisateurs d'Internet dans ce groupe de pays est passée de 12 à 16,4 pour 100 personnes sur la période 2014-2016. Toutefois, ces moyennes sont très faibles par rapport à la moyenne mondiale et à celle de l'ensemble des pays en développement sans littoral. 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-ensembles qui comprennent le cellulaire mobile et le haut débit fixe. Selon ses données, les pays africains en développement sans littoral ont réussi à réduire les prix de ces services au fil du temps, le sous-ensemble du cellulaire mobile chutant de 21,5 % du revenu national brut (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. Les prix élevés des TIC permettent difficilement à ces pays d'exploiter les avantages de l'économie numérique et, en particulier, l'optimisation des technologies émergentes qui facilitent les échanges 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 donc redoubler d'efforts pour réduire les coûts élevés du haut débit dans ces pays africains. 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 de ces pays, comme le Rwanda, sont les premiers à exploiter le commerce numérique par le biais du commerce électronique.

C. Financement des infrastructures

20. Le financement des infrastructures est indispensable pour lancer la croissance dans les pays en développement sans littoral et il 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 financement des 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 de ressources internes. Le projet de centrale hydroélectrique Ruzizi III (Burundi, République démocratique du Congo et Rwanda), est le premier projet régional de partenariat public-privé dans le domaine de l'énergie en Afrique. Devant bénéficier de financements commerciaux (dette et capitaux propres) à hauteur de plus de 50 % et d'une prise de participation majoritaire du secteur privé, il offre des enseignements précieux sur la manière de structurer les financements commerciaux et les attirer pour assurer l'exécution des projets en temps voulu. Le Grand barrage éthiopien de la Renaissance (6 000 MW), qui est achevé à près de 70 %, et les projets Gibe III (1 870 MW) en Éthiopie ont été financés avec succès par des ressources nationales.⁴ La plupart des communautés économiques régionales ont élaboré des stratégies de mobilisation des ressources visant à renforcer la capacité de financement

⁴ Ibid.

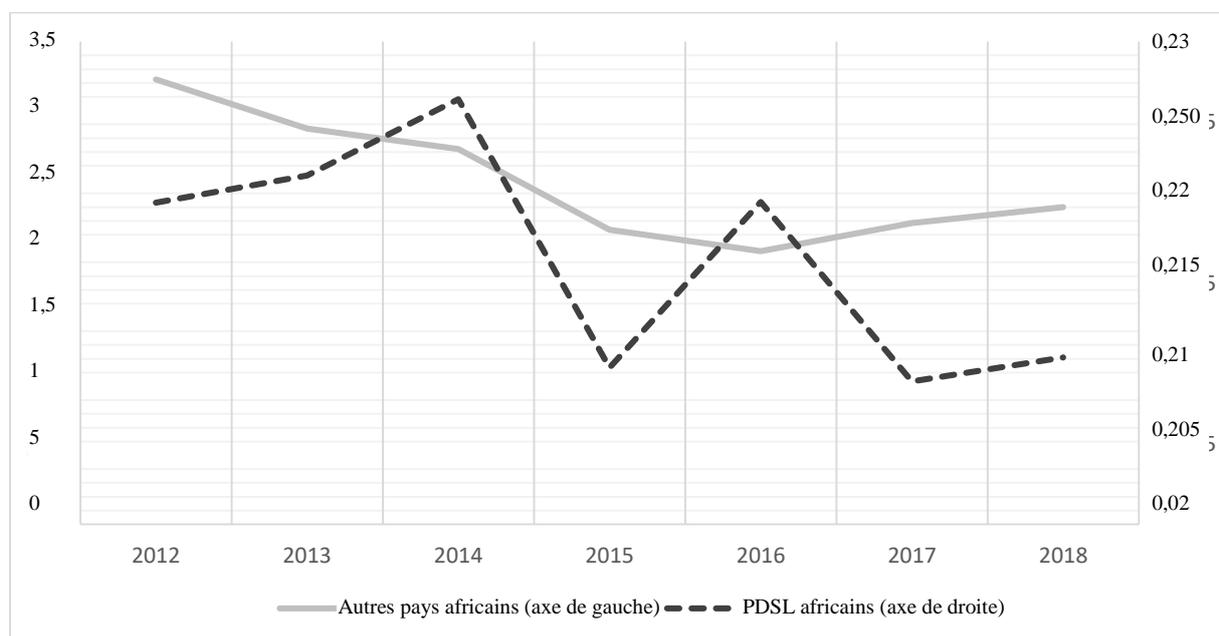
des infrastructures et autres projets de développement des États membres. Pour s'efforcer de rendre leurs infrastructures plus durables, les pays en développement sans littoral ont dû accroître leur capacité d'entretien des infrastructures à l'aide de mesures de recouvrement intégral des coûts fondées sur le principe de l'utilisateur payeur, de la mise en place de fonds routiers dont les recettes sont exclusivement consacrées à l'entretien des routes et de l'instauration de pratiques de bonne gouvernance dans les entreprises publiques.

D. Commerce international et facilitation des échanges

21. La part des exportations de marchandises des pays africains en développement sans littoral dans les exportations mondiales reste relativement stable mais faible (environ 0,22 %), comme l'indique la figure IV. En 2018, elle était d'environ 0,21 %, en légère augmentation par rapport à 2017, où elle était de 0,20 %. Le Rapport économique sur Afrique 2015 : l'industrialisation par le commerce⁵ souligne que le commerce intra-africain peut servir de base à l'industrialisation en raison de son grand contenu industriel. En 2016, 30 % du commerce intra-africain des pays africains en développement sans littoral portait sur des produits manufacturés, ce qui confirme ce point de vue. Bien qu'il y ait de grandes différences entre eux, les pays africains en développement sans littoral (à l'exception de l'Éthiopie et du Niger) ont vu leur part d'exportations de produits manufacturés augmenter, si on ne tient compte que du commerce intra-africain. Leur part du commerce intra-africain était aussi relativement élevée, se situant à 29 %, contre une moyenne continentale de 18 %.⁶

Figure IV

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



Source : Calculs de la CEA à partir de la base de données CNUCEDtat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Disponible à l'adresse suivante : <http://unctadstat.unctad.org/EN/> . Consultée le 24 janvier 2020.

22. En 2017, les commissions régionales des Nations Unies ont produit la deuxième édition de l'Enquête mondiale sur la facilitation du commerce et le

⁵ Publication des Nations Unies, numéro de vente F.15. II. K.2.

⁶ Rapport d'activité du PIDA 2018. Voir la note de bas de page 3.

commerce sans papier.⁷ 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 sur le continent, le retard des pays africains par rapport au reste du monde est manifeste. Pour les pays retenus en 2017, le taux de réalisation global était d'environ 51 %, alors que la moyenne mondiale se situait à 60 %. Les résultats des pays en développement sans littoral reflètent largement la tendance régionale évoquée ci-dessus. Il est intéressant de noter que la plupart des pays africains en développement sans littoral ont fait état d'un taux relativement élevé de mise en œuvre des mesures de transparence. Beaucoup de ces pays affichaient des taux supérieurs à la moyenne régionale.

E. Intégration et coopération régionales

23. Il y a assez d'éléments pour soutenir que l'intégration régionale est un des principaux moyens par lesquels le continent africain peut accroître sa compétitivité, diversifier sa base économique et créer suffisamment d'emplois pour sa population jeune et en urbanisation rapide. Dans la mise en œuvre de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, le commerce intra-africain est appelé à continuer à se développer, car l'intégration régionale permet de manière efficace de réduire les barrières commerciales, d'ouvrir la voie et de créer un environnement propice au fonctionnement du secteur privé. L'intégration régionale est également cruciale pour attirer davantage d'investissements directs étrangers dans de nombreux pays africains. Pour les pays en développement sans littoral, elle joue un rôle plus large à l'appui des efforts qu'ils déploient pour réaliser des économies d'échelle dans les investissements d'infrastructures transfrontaliers et pour réduire les coûts de transit en appliquant des procédures de transit harmonisées et consolidées.

24. L'intégration économique de l'Afrique a franchi un nouveau cap le 30 mai 2019, date à laquelle l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine est entré en vigueur pour les 24 pays ayant déposé leurs instruments de ratification. La Zone de libre-échange est entrée dans sa phase opérationnelle à Niamey le 7 juillet 2019. À ce jour, l'Accord a été ratifié par 29 pays, dont 9 en développement sans littoral.⁸ Sa mise en œuvre devrait se traduire par la réduction des droits de douane et l'élimination des obstacles non tarifaires, puisque l'Accord comporte des dispositions susceptibles de profiter aux pays en développement sans littoral telles que celles concernant la facilitation du commerce, le transit et la coopération douanière. Ces dispositions sont intégrées dans les cinq instruments opérationnels suivants : règles d'origine, forum de négociation en ligne, surveillance et élimination des barrières non tarifaires, système de paiements numériques et Observatoire africain du commerce. L'Accord pourrait également faciliter l'intégration de ces pays dans les chaînes de valeur régionales et accroître leurs capacités commerciales. Le soutien de la CEA aux pays en développement sans littoral s'est concentré sur la sensibilisation et les consultations autour des questions relatives à la Zone de libre-échange continentale africaine, y compris l'élaboration de stratégies au Tchad, au Malawi, au Niger, en Zambie et au Zimbabwe. Les stratégies en question permettent d'identifier les principales opportunités commerciales, les contraintes et les mesures nécessaires pour que le pays concerné tire pleinement profit des marchés nationaux, régionaux et mondiaux. Afin de montrer comment rendre opérationnelle la Zone de libre-échange continentale africaine, la CEA et ses partenaires ont lancé un projet pharmaceutique à l'échelle de la Zone dans des pays pilotes, l'Éthiopie et le Rwanda, qui en sont bénéficiaires. Le projet comprend trois volets : la mise en commun des achats de médicaments et de produits, la facilitation de la production pharmaceutique locale, et la garantie de normes de qualité des

⁷ Disponible à l'adresse suivante : www.unescap.org/resources/trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-global-reports-2017 . Consulté le 30 janvier 2020.

⁸ Burkina Faso, Tchad, Eswatini, Éthiopie, Mali, Niger, Rwanda, Ouganda et Zimbabwe.

médicaments et des produits pour atteindre les objectifs de développement durable et les aspirations énoncées dans l'Agenda 2063.

F. Transformation économique structurelle

25. L'industrialisation joue un rôle important en tant que moteur d'un développement inclusif et durable. Dans de nombreux pays africains, y compris ceux en développement sans littoral, la part de l'industrie manufacturière dans le produit intérieur brut (PIB) et l'emploi s'amenuise, et le secteur des services est le principal moteur de la croissance économique, passant de 45 % de la valeur ajoutée en 2000 à 50 % en 2016.⁹ Dans le même temps, l'industrie manufacturière et l'agriculture ont vu leurs parts respectives passer de 13 % et 28 % à 10 % et 26 % sur la même période. Après pratiquement deux décennies de recul, la part de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB de l'ensemble des pays africains s'est inversée en 2007, mais continue à diminuer dans les pays en développement sans littoral. C'est le signe que ces pays ont une capacité limitée de production et d'exportation de produits manufacturés. Leur dépendance à l'égard des produits de base les rend vulnérables à l'instabilité de leurs cours. En conséquence, il faudrait redoubler d'efforts pour promouvoir la valeur ajoutée, la diversification et l'industrialisation.

26. Les interventions de la CEA dans les pays en développement sans littoral consistent notamment à améliorer leur compétitivité et donc à accroître leur insertion dans les marchés régionaux et internationaux par le développement de chaînes de valeur régionales et mondiales, le renforcement des capacités commerciales et l'utilisation des énergies renouvelables et la promotion de l'efficacité énergétique – par exemple, l'initiative liée à l'objectif de développement durable 7, dont l'Éthiopie est bénéficiaire.

G. Moyens de mise en œuvre

27. La mobilisation de ressources toujours plus importantes pour atteindre les objectifs du Programme d'action de Vienne en vue de la réalisation des objectifs de développement durable est particulièrement difficile pour les pays en développement sans littoral, car ce sont les pays africains les plus endettés. À ce jour, la dette publique moyenne totale de ces pays représente 39,7 % du PIB. À l'inverse, celle des autres pays africains ne représente en moyenne que 15,2 % du PIB. Le fardeau de la dette réduit les options dont disposent les pays en développement sans littoral pour financer leurs programmes de développement. En 2017, ces pays ont perçu 17,9 milliards de dollars d'aide publique au développement, soit une augmentation réelle de 24 % depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne. Cependant, cette aide a été inégalement répartie, trois pays ayant encaissé 46 % du montant total. En 2017, les pays africains en développement sans littoral ont reçu des apports d'IDE de 8,2 milliards de dollars, soit 0,58 % du total mondial de ces flux et 36,2 % des flux en direction de l'ensemble des pays en développement sans littoral. Ce dernier chiffre représente une augmentation de 10,2 % des flux d'IDE en direction des pays africains en développement sans littoral, par rapport aux autres pays de la même catégorie. En 2017, ces pays africains ont reçu des transferts de fonds chiffrés à 5,34 milliards de dollars, soit 1,6 milliard de moins que le montant enregistré en 2014. Ces envois de fonds sont inégalement répartis, les trois premiers bénéficiaires se répartissant 58,8 % du montant total en 2016.

⁹ Calculs de la CEA à partir des données de la Banque mondiale (2018). Base de données des Indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse suivante : <http://datatabank.worldbank.org/data/reports> . Consultée le 19 janvier 2020.

H. Programmes de renforcement des capacités entrepris par la CEA à l'appui du Programme d'action de Vienne

28. En mars 2019, le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la CEA ont produit un rapport à mi-parcours dont les recommandations ont enrichi la réunion régionale africaine d'examen à mi-parcours du Programme d'action de Vienne, qui s'est tenue en mars 2019 à Marrakech, au Maroc. Les objectifs de la réunion étaient d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en Afrique et d'en faire le bilan de manière exhaustive, notamment en identifiant les principales réalisations, les contraintes rencontrées, les nouveaux défis et les opportunités présentées. La réunion a aussi permis d'identifier et de partager les meilleures pratiques et les approches innovantes permettant d'accélérer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et la réalisation des objectifs de développement durable dans la région. En outre, les participants à la réunion ont adopté la résolution contenant des recommandations concrètes visant à poursuivre les progrès réalisés pour répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et accélérer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et la réalisation des objectifs de développement durable.

29. La résolution de mars 2019 sur le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a alimenté les délibérations lors de l'examen mondial à mi-parcours en décembre 2019 du Programme d'action de Vienne. En marge de cet examen mondial de haut niveau, la CEA – en partenariat avec le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Banque africaine de développement et la Mission des Nations Unies en Égypte – a organisé une manifestation parallèle pour discuter des besoins de développement toujours croissants des pays en développement sans littoral et des pays les moins avancés d'Afrique, en mettant l'accent sur la manière de surmonter les contraintes de ressources financières (telles que les budgets et les capacités d'emprunt limités) qui continuent de ralentir le rythme de réalisation des nobles objectifs énoncés dans le Programme d'action de Vienne et le Programme d'action d'Istanbul, pour ces catégories respectives de pays. Les recommandations politiques émanant de la manifestation parallèle portant sur la manière de renforcer la mobilisation des ressources pour faire avancer le Programme d'action de Vienne et le Programme d'action d'Istanbul, et soutenir la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de l'Agenda 2063 dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral d'Afrique, dans le contexte de la Zone de libre-échange continentale africaine, façonneront le programme de travail de la CEA pour l'avenir.

IV. Conclusions et recommandations

30. Les pays africains en développement sans littoral font des efforts et des progrès en vue de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. Toutefois, ces progrès étant, il est nécessaire de redoubler d'efforts pour y parvenir d'ici 2024 et réaliser les objectifs de développement durable d'ici 2030. L'accent doit être mis davantage sur les défis particuliers liés à l'enclavement, afin que ces pays ne soient pas laissés pour compte.

31. Les recommandations suivantes sont proposées à la trente-neuvième réunion du Comité d'experts de la Conférence des ministres africains des finances, de la planification et du développement économique :

a) Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont encouragés à favoriser la coopération, à appliquer effectivement les conventions et accords internationaux et régionaux pertinents (tels que l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine) ;

b) Les partenaires internationaux de développement, les organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales sont encouragés à soutenir les pays en développement sans littoral et les pays de transit en leur apportant une assistance technique, financière et en matière de renforcement des capacités, afin qu'ils puissent appliquer effectivement les accords internationaux et régionaux pertinents visant à faciliter le commerce ;

c) Les organes régionaux et leurs membres sont encouragés à donner la priorité aux programmes de développement des infrastructures intéressant les pays en développement sans littoral, car les priorités des autres pays étant souvent différentes, il s'ensuit que les intérêts des pays en développement sans littoral ne sont pas pris en compte ;

d) Les partenaires de développement, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, le secteur privé et les autres parties prenantes devraient envisager d'aider les pays en développement sans littoral à développer l'infrastructure des TIC et veiller à ce que des politiques et des cadres juridiques et réglementaires appropriés soient mis en place pour soutenir le développement des TIC et combler la fracture numérique. Ainsi seront renforcés les efforts que déploient ces pays pour tirer parti des possibilités offertes par le commerce électronique ;

e) Il est essentiel d'intégrer davantage le Programme d'action de Vienne dans les programmes de développement aux niveaux national et régional, y compris les programmes comprenant le cloisonnement dans chaque région dotée d'un budget réservé, afin de s'attaquer aux goulets d'étranglement dans les transports et la facilitation des échanges au profit des pays en développement sans littoral, en fixant des objectifs et des points de référence précis devant être revus régulièrement ;

f) Les pays africains en développement sans littoral sont encouragés à se concentrer sur le renforcement de leurs capacités dans les produits modernes à plus forte valeur ajoutée, les secteurs à haute productivité et l'industrialisation du secteur agricole ; ils devraient continuer à utiliser les technologies nouvelles et existantes pour augmenter la valeur de leurs produits finis et s'intégrer aux chaînes de valeur régionales et mondiales ;

g) Les pays africains en développement sans littoral devraient poursuivre les progrès engagés vers la mise en place de cadres réglementaires économiquement porteurs, qui sont indispensables pour construire un socle industriel solide et attirer les investissements. Les partenaires de développement sont invités à fournir une assistance technique et financière et à contribuer au renforcement des capacités à l'appui de ces efforts.