



Politiques commerciales et intégration régionale en Afrique

Dans les années qui ont précédé la crise mondiale, les échanges internationaux avaient augmenté de manière exponentielle. Même si les pays africains ont également bénéficié de cette expansion, leur part dans le commerce mondial est restée minime : les exportations africaines ne représentent que 3 % environ des exportations mondiales. Cette médiocre performance s'explique en partie par les contraintes internes à l'Afrique qui empêchent le commerce intra-africain mais aussi par des barrières aux échanges implantées en dehors du continent et qui bloquent les produits africains. Alors que l'économie et les échanges mondiaux devraient repartir à un rythme généralement modeste (chapitre 1), les pays africains ont plus que jamais besoin de doper leurs échanges à la fois avec le reste du monde et à l'échelle du continent.

Une conclusion rapide des négociations de Doha et la résolution des questions qui bloquent la signature d'accords de partenariat économique (APE) sont essentielles pour améliorer les perspectives commerciales de l'Afrique à moyen terme, sur le plan régional et international. De fait, le protectionnisme commercial a ressurgi au milieu des différentes mesures adoptées par certains pays avancés en 2009 pour endiguer les effets de la crise financière – et ce, malgré les assurances données à plusieurs reprises, lors des sommets du G20 de Londres et de Pittsburgh, ou pendant les discussions dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les programmes de relance nationaux ont souvent favorisé les secteurs intérieurs, à travers notamment un soutien aux exportations du pays concerné, où ils ont privilégié l'achat, le prêt, la location ou l'investissement dans les biens et services locaux (voir CNUCED, 2009a). Ces mesures sont ouvertement discriminatoires à l'encontre des pays en développement, y compris ceux en Afrique. La relative médiocrité des résultats commerciaux de l'Afrique tient aussi au manque de diversification du commerce africain, à la fois en termes de structure d'échanges que de destinations. La plupart des économies africaines dépendent de leurs exportations d'une poignée de produits agricole et minier (secteur primaire) alors qu'ils importent essentiellement des biens manufacturés des pays avancés. Comme les marchés traditionnels des pays avancés devraient progresser moins vite que les marchés des pays émergents d'Asie et du Moyen-Orient, et moins vite aussi que les marchés africains, le renforcement des relations commerciales avec les marchés les plus dynamiques est crucial.

Plusieurs obstacles empêchent les échanges commerciaux inter-africains. Parmi ces obstacles nous pouvons citer : la déficience des infrastructures de transports, au niveau notamment de l'entretien et de l'interconnexion, l'instabilité politique et l'insécurité au sein des régions ou entre régions, ainsi que les barrières commerciales propres au continent. Après un rappel des dernières évolutions des négociations de Doha, ce chapitre décrit les politiques susceptibles de renforcer l'intégration intra-africaine. Un examen des obstacles à l'épanouissement du commerce intra-africain insiste en conclusion sur la nécessaire amélioration des infrastructures.

Bilan des négociations de Doha en 2009

Il est crucial que les négociations commerciales internationales de Doha aboutissent si l'on veut soutenir les efforts de l'Afrique pour élargir sa participation dans le commerce mondial.

Mais, comme indiqué dans l'édition 2009 des *Perspectives économiques en Afrique* (encadré 1), l'impasse dans laquelle se trouvent les négociations de Doha depuis la réunion ministérielle de Cancún, en 2003, trouve son origine dans l'absence de consensus entre pays de l'OMC sur l'agriculture et l'accès aux marchés pour les produits non agricoles (AMNA).

L'année 2009 n'aura permis aucune avancée à cet égard. L'émergence d'une nouvelle architecture mondiale de la gouvernance, où le G20 devient un acteur incontournable, n'a pas facilité les choses puisque les négociateurs de Genève n'ont jamais traduit en actes les signaux politiques envoyés lors des sommets de L'Aquila et de Pittsburgh. De fait, et malgré l'urgence d'une réaction rapide face aux crises économique et financière, les négociations n'ont franchi aucun palier décisif. Les textes sujets à la négociation n'ont pas évolué depuis décembre 2008, et notamment les plus importants, qui portent sur l'agriculture et l'AMNA. Les acteurs multilatéraux n'y ont pas prêté d'attention en 2009. Faute d'engagement suffisant sur ces textes, la 7^e conférence ministérielle de l'OMC – dont certains pays en développement avaient espéré qu'elle serait aussi une réunion de négociation – a finalement été consacrée aux réformes institutionnelles de l'OMC et à la réaction globale face aux crises économique et financière.

Pourtant, comme le soulignent la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (Cenua) et la Commission de l'Union africaine (CUA) dans leur *Rapport économique sur l'Afrique* paru en mars 2010, si aucune percée n'est intervenue sur le fond, la restructuration des processus a des conséquences pour l'Afrique. Ainsi, le risque de réouverture du texte des négociations de décembre 2008 s'est accru lorsque les États-Unis ont demandé des listes d'engagements hypothétiques des projets de modalités, afin de clarifier la manière dont les flexibilités requises par de nombreux pays en développement seraient utilisées. Une autre restructuration importante tient à la montée en puissance des engagements à la fois bilatéraux et multilatéraux, au lieu de poursuivre uniquement la route multilatérale. Ce changement pourrait inciter les membres à procéder à des arbitrages pendant les réunions bilatérales qui,



lorsqu'ils seront traduits à l'échelle multilatérale, ne reflèteront pas forcément les intérêts de chacun. Ce risque est particulièrement grand pour les pays africains qui n'ont pas les moyens de s'engager dans des sessions bilatérales parallèles sur des questions vitales pour eux.

La pression en faveur d'un remaniement de la séquence des négociations fait aussi partie des grandes évolutions observées en 2009 dans le cycle de Doha. Alors que les pays africains considèrent toujours que la séquence adoptée par la décision ministérielle de Hong-Kong à propos des pourparlers sur l'agriculture et l'AMNA reste la solution optimale, des tentatives de réaménagement ont eu lieu en 2009 pour sélectionner et résoudre en priorité certains éléments relevant de différents domaines de négociation. Ainsi, les membres qui estiment que les négociations sur les services sont particulièrement importantes pour eux chercheraient à progresser sur ces points sans forcément résoudre les aspects liés à l'agriculture et à l'AMNA. Un tel réagencement des priorités aurait des conséquences pour les pays africains qui considèrent que leur potentiel de développement à travers le commerce est lié à des résultats positifs pour les négociations relatives à l'agriculture et à l'AMNA.

Malgré les faibles progrès obtenus sur les textes des négociations, certaines évolutions de l'année 2009 méritent d'être soulignées, étant donné leur impact sur les échanges commerciaux actuels de l'Afrique. L'encadré 3.1 revient sur quelques résultats bilatéraux/multilatéraux obtenus pour le commerce des bananes, l'initiative coton et la facilitation des échanges. L'encadré 3.2 décrit les dernières évolutions des APE entre l'UE et les pays africains.

Encadré 3.1 : Évolutions du cycle de Doha ayant un impact pour l'Afrique

Accord sur le commerce des bananes

La soumission d'une nouvelle proposition relative au commerce des bananes, mi-décembre 2009, fait partie des progrès cruciaux pour l'Afrique obtenus dans le cadre des négociations commerciales de Doha. Ce texte a été soumis au nom de l'UE, des États-Unis et de plusieurs pays d'Amérique latine exportateurs de bananes. Pratiquement 20 ans après les litiges relatifs au système de quota de l'UE pour les importations de bananes, ce groupe de pays a préparé un accord général sur le commerce des bananes (GATB), baptisé aussi « l'accord bananes », en cours d'examen par les autres pays membres de l'OMC. S'il est approuvé, cet accord aura d'importantes répercussions pour les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) exportateurs de bananes qui, au titre d'APE avec l'UE, bénéficient d'un accès aux marchés européens en franchise de droits et de quotas. Bien que les tentatives précédentes lancées par le même groupe de pays défendant le GATB, lors de la mini-réunion ministérielle de Genève en 2008, se soient soldées par un échec, elles ont néanmoins ouvert la voie à l'accord actuel. D'après les conclusions d'une étude commandée par le Centre international du commerce et du développement durable (ICTSD), l'accord actuel fera perdre aux exportateurs des pays ACP environ 14 % de parts de marché, au profit de producteurs d'Amérique latine plus compétitifs, comme le Costa-Rica et l'Équateur. Les pays d'Amérique latine gagneront près de 17 % de parts de marché et les consommateurs de l'UE devraient profiter d'une augmentation attendue de 6 % des importations de bananes (Anania, 2009).

Les tarifs douaniers de l'UE appliqués aux pays hors ACP avant l'accord s'élevaient à 176 EUR la tonne, alors que 775 000 tonnes de bananes originaires des pays ACP bénéficiaient d'un accès libre de droits. Avec le GATB, une première réduction de 28 EUR par tonne a pris effet immédiatement. Des réductions progressives de trois à 7 EUR par tonne et par an devraient intervenir entre 2011 et 2017, pour parvenir au final à des tarifs de 114 EUR la tonne. De nouvelles réductions sont attendues avec la conclusion du cycle de Doha ou au plus tard en 2015. Une compensation allant jusqu'à 200 millions EUR est par ailleurs prévue pour les pays ACP afin de les aider à s'adapter à ces pertes de parts de marché (ICTSD, 2009).

À la lumière de cet accord et pour contrer les pertes progressives de parts de marché dans les années à venir, les producteurs africains de bananes pourraient chercher à évoluer et à diversifier leur production vers des produits dérivés de la banane à plus forte valeur ajoutée (comme les flocons de bananes et les bananes séchées) et/ou vers d'autres cultures de rapport. Les deux solutions exigent des investissements et l'acquisition d'une expertise technique. Les producteurs pourraient aussi viser des marchés de niche, comme les produits « bio » ou issus du commerce équitable très en vogue en Europe et aux États-Unis depuis quelques années. À l'instar des produits de la banane à valeur ajoutée, ces marchés sont effectivement plus lucratifs mais imposent des normes d'étiquetage et de production beaucoup plus strictes.

L'accord coton du C4

L'accord coton signé entre les pays du C4 (Bénin, Burkina Faso, Mali et Tchad), les États-Unis et l'UE fait lui aussi partie des évolutions qui touchent directement les pays africains dans le cadre des négociations actuelles de l'OMC. Les producteurs de coton européens et américains bénéficient de subventions qui portent de graves préjudices aux producteurs africains. Ceux-ci représentent quelque 15 millions de personnes en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, qui contribuent à hauteur de 5 à 10 % du PIB de leurs pays respectifs et assurent 15 % des exportations mondiales de coton. Des études sur le marché américain indiquent que les producteurs de coton des États-Unis bénéficient d'une subvention annuelle de 3 milliards USD qui, si elle



était abandonnée, ferait augmenter le prix du coton de 6 à 14 %. La suppression de cette subvention permettrait dès lors aux exportations des producteurs d'Afrique de l'Ouest de gagner entre 5 et 12 % en valeur (Oxfam, 2002).

Facilitation des échanges

En décembre 2009, le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges est parvenu à un accord sur un projet de texte en vue des négociations de 2010. Cet accord tient compte de toutes les propositions avancées par les différentes délégations. Il a servi de point de départ aux négociations engagées en février 2010 sur le contenu du futur accord sur la facilitation des échanges qui devra être adopté par les pays membres de l'OMC (ICTSD, 2010*b*). Les délégations africaines devraient profiter de ces négociations pour plaider en faveur de l'ajout de dispositions spécifiques et d'un traitement préférentiel, mais aussi de mesures d'assistance technique et de renforcement des capacités afin de les aider à respecter leurs engagements dans le cadre de cet accord. En outre, elles pourraient faire entendre leurs préoccupations en matière d'aide pour le commerce, notamment en ce qui concerne les infrastructures pour le commerce qui sont l'un des principaux obstacles aux échanges africains (Foster et Briceño-Garmendia, 2010).

Encadré 3.2 : Accords de partenariat économique entre l'UE et les pays africains : bilan de l'année 2009

Si la situation évolue comme prévu, l'Afrique devrait bientôt être partie à quelque 26 accords commerciaux régionaux. Ces accords concernent 14 groupements régionaux ; cinq APE ; des zones de libre-échange entre l'UE et les pays d'Afrique du Nord ; et des accords commerciaux entre la SACU, l'UE et le Mercosur (Communauté économique des pays de l'Amérique du Sud). Sur ces 14 groupements régionaux, l'UA en reconnaît huit, qui seront les piliers de la future Communauté économique africaine (CEA). Mais les accords commerciaux régionaux africains les plus délicats sont de nature Nord-Sud, et notamment les APE, étant donné la présence des PMA dans les sous-groupes africains. C'est la raison pour laquelle les négociations relatives aux APE pourraient déterminer l'ordre du jour du développement du continent pendant encore de nombreuses années.

Contrairement aux attentes, aucun accord global sur les APE n'a été obtenu en 2009. Certains litiges toujours en suspens ont interdit la conclusion des cinq APE en cours de négociation dans la région. Certains redoutent que la signature d'APE complets selon les termes définis dans les APE provisoires conclus à la fin de l'année 2007 ne perturbent considérablement le projet d'intégration régionale de l'Afrique, le mouvement en faveur d'une coopération Sud-Sud et la stratégie d'industrialisation du continent. En outre, le programme de développement de certains pays pourrait être sérieusement compromis étant donné les profonds ajustements auxquels devront procéder les économies africaines pour pouvoir s'intégrer dans le nouveau cadre des APE. L'absence de convergence entre les regroupements régionaux des APE et les communautés économiques régionales (CER) continue de créer des difficultés, vu l'absence d'harmonisation et de coordination des règles d'accès aux marchés de l'UE octroyées aux différentes sous-régions. De même, l'intensification nécessaire de la coopération Sud-Sud, qui pourrait passer par des accords commerciaux préférentiels, reste problématique à cause de la clause de la nation la plus favorisée qui figure dans les APE intérimaires. La possible libéralisation supplémentaire due aux efforts visant à se conformer aux dispositions de l'OMC régissant les accords commerciaux régionaux pourrait aussi fragiliser les industries africaines naissantes. L'absence d'accord concernant l'adéquation des fonds alloués pour le développement vis-à-vis du niveau d'ajustements économiques requis reste déterminante pour la conclusion d'APE complets.

Il faudra reconnaître explicitement le lien entre le cycle de négociations de Doha et les APE. La question de savoir si le cycle de Doha doit être achevé avant de conclure des APE complets reste d'actualité – et ce d'autant plus que les APE complets prévoient la possibilité de finaliser des accords dans des domaines importants comme les services et les règles, en cours de négociations dans le cycle de Doha. De même, la question fondamentale des APE et de l'intégration régionale de l'Afrique devra être résolue. Étant donné la dynamique d'intégration visiblement engagée en Afrique – comme en témoignent le projet de zone de libre-échange entre le Comesa (Marché commun d'Afrique australe et d'Afrique orientale), la CAE (Communauté de l'Afrique de l'Est) et la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe) ou encore le programme minimum d'intégration (MIP) de l'UA – les APE devront tenir compte de ces évolutions (CEA et UA, 2009).



Principales mesures prises en 2009 en faveur de l'intégration régionale

Malgré quelques progrès, le commerce intra-africain reste faible et ne représente en moyenne qu'environ 10 % du total des exportations du continent. De nombreux facteurs expliquent cette contre-performance, comme la structure économique des pays africains qui freine la diversification de l'offre, l'indigence des politiques institutionnelles, la médiocrité des infrastructures, le caractère embryonnaire des marchés financiers et l'incapacité à mettre en application des protocoles commerciaux. En outre, les performances commerciales de l'Afrique sont particulièrement faibles par rapport aux autres ensembles commerciaux en dehors du continent. Ainsi, les échanges entre nations du sud-est asiatique (Anase) représentent environ 60 % des exportations totales de ces pays. Il en va de même pour les pays membres de l'Accord de libre-échange nord-américain (Alena), où les échanges intrarégionaux représentent 56 % du total des exportations. Il n'est donc guère étonnant que les économies de l'Anase et de l'Alena obtiennent d'aussi bons résultats.

Malgré leur détermination à démanteler les barrières aux échanges afin de créer un marché commun dans le cadre d'accords entre régions et entre pays des différentes régions, les pays africains se heurtent encore à de nombreux obstacles internes et externes. Ceux-ci sont pour l'essentiel la conséquence des facteurs déjà évoqués. Sans compter que 15 pays d'Afrique sont totalement enclavés et ont beaucoup de mal à se ménager un accès direct à la mer. L'absence d'ouverture sur la mer, la distance et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux ainsi que le coût élevé du transit freinent considérablement les progrès socio-économiques des pays en développement enclavés – une réalité qui les condamne à des taux de pauvreté plus élevés.

Actuellement, la CUA met l'accent sur le MIP, conformément aux recommandations des conférences des ministres africains de l'intégration (COMAI). Il s'agit notamment de rationaliser les ressources et d'harmoniser les activités et les programmes des communautés économiques régionales (CER). Le MIP s'inscrit dans une entreprise plus ambitieuse – l'avènement de la Communauté économique africaine consacrée par le traité d'Abuja et l'acte constitutif de l'UA.

Par ailleurs, avec le soutien de la CEA, de la BafD et des CER, la CUA a fait des progrès considérables dans la mise en place de trois institutions financières panafricaines : la Banque centrale africaine (BCA), le Fonds monétaire africain (FMA) et la Banque africaine d'investissement (BAI). La BafD a également progressé dans la création d'un cadre institutionnel propice à la convergence macro-économique et financière sur le continent. La banque s'est également mobilisée pour l'élaboration d'un Programme de développement des infrastructures en Afrique (PDIA) à l'échelle du continent et pour la conception d'un modèle d'APE censé servir de guide lors de négociations pour ce type d'accord. Ce dernier point sera particulièrement utile pour améliorer la cohérence entre les différents APE en cours de négociation ainsi que les autres accords régionaux déjà appliqués (CEA et UA, 2009).

Communautés économiques régionales, zones de libre-échange et unions douanières : état des lieux

Dès son origine, la Communauté économique africaine a été envisagée comme un processus progressif à mettre en place en six étapes. Elle est en actuellement à la troisième phase, qui prévoit la création d'une zone de libre-échange (ZLE) et d'une union douanière dans chacun des blocs régionaux d'ici 2017. Cependant, les progrès des huit CER reconnues par l'UA en termes de ZLE et d'unions douanières sont très variables.

Si des ZLE sont déjà pleinement opérationnelles pour la Communauté des États sahélo-sahariens (Cen-Sad), la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Cédéao), le Marché commun d'Afrique australe et orientale (Comesa), la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA), le processus est plus ou moins au point mort pour l'Union du Maghreb arabe (UMA) et l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD). Certains pays membres n'ont pas encore adhéré à leurs ZLE respectives, ce qui a des répercussions importantes sur les flux commerciaux intra-CER.

Les résultats attendus sont plus variés pour ce qui est des unions douanières, sans doute parce que ce type d'accords exige la mise en place d'un tarif extérieur commun (TEC). Or, le TEC est plus difficile à établir que la négociation de préférences commerciales entre membres. Dans le cas de l'UMA, de la Cen-Sad et de l'IGAD, la situation est bloquée pendant qu'au sein de la Cédéao, les choses évoluent lentement. La Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la CDAA sont encore moins avancées, qui n'envisagent que depuis cette année de créer leurs unions douanières.

De leur côté, le Comesa et la CAE ont instauré avec succès des unions douanières même si, dans le cas du Comesa, elle a pris effet plus tard que prévu, en juin 2009. Un TEC pour tous les pays du Comesa sera appliqué pendant les trois ans à venir et, d'ici 2015, toutes les barrières tarifaires et les obstacles à la circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux auront disparu.

La décision d'avancer dans le projet à long terme qui prévoit de créer une ZLE entre trois CER – le Comesa, la CAE et la CDAA – et qui concernerait alors 26 pays africains fait partie des grandes évolutions observées en 2009. Des tentatives d'harmonisation des ordres du jour régionaux du Comesa, de la CAE et de la CDAA sont prévues, signe d'une volonté commune de parvenir à une plus grande



cohérence entre les CER. Cette évolution est particulièrement cruciale pour les pays qui sont à la fois membres du Comesa et de la CDAA et qui, dès que l'union douanière de la CDAA deviendra effective, rencontreront de grosses difficultés pour se plier aux exigences de leurs deux unions douanières d'appartenance. Enfin, la CAE a lancé son marché commun, qui consacre la libre circulation des biens, des services, de la main-d'œuvre et des capitaux ainsi que, à compter de juillet 2010, le droit d'établissement – avant la création d'une union monétaire prévue pour 2012. Ces évolutions exigeront également des efforts considérables de coordination et de convergence au sein de l'accord tripartite (CEA et UA, 2009).

L'intégration régionale a donc progressé en Afrique en 2009. Mais les obstacles aux échanges intra et inter-CER au sein des régions persistent. Il est donc impératif que les CER et, en particulier, les pays membres respectent les décisions de l'UA de renforcer l'intégration régionale à travers un accroissement des flux de production et d'échanges entre pays africains.

Commerce et infrastructures

La faiblesse des infrastructures et des politiques institutionnelles dans bon nombre de pays africains est en partie responsable de l'apathie des échanges à l'intérieur du continent. Ainsi, 29,7 % seulement des routes africaines sont revêtues et le réseau ferré est très limité. Ces facteurs renchérissent considérablement les coûts de transport sur le continent par rapport au reste du monde. À titre d'exemple, l'expédition d'un véhicule du Japon à Abidjan coûte 1 500 USD alors qu'il faut déboursier 5 000 USD pour expédier le même véhicule entre Addis-Abeba et Abidjan.

En outre, la quantité de barrages et de points de contrôle sur les routes africaines augmente les coûts de transport et explique les retards considérables enregistrés dans les livraisons.

Sans oublier qu'ils limitent la liberté de circulation des biens, des personnes, des intrants et des investissements. L'impéritie de la plupart des administrations africaines des douanes contribue à freiner les échanges au sein du continent et vers l'extérieur. Les réglementations douanières multiplient les documents à fournir, qui doivent être traités manuellement parce que la plupart des bureaux de douane ne sont pas informatisés ni équipés en technologies de l'information et de la communication (TIC). Sans compter que les procédures sont obsolètes, opaques, imprévisibles et incohérentes. Tous ces dysfonctionnements créent des retards qui augmentent les coûts de transaction. Ainsi en Afrique australe, il n'est pas rare de devoir attendre 24 heures avant de pouvoir franchir une frontière.

Les systèmes de règlement et d'assurance, encore embryonnaires, sont un autre obstacle aux échanges. En outre, la plupart des pays africains ne disposent pas de systèmes de financement du commerce extérieur, de services d'assurance à l'exportation ou de facilités de crédit à l'exportation. Faute d'harmonisation régionale, intrarégionale et nationale des réglementations monétaire et financière, les devises africaines ne sont pas convertibles entre elles. Au niveau des assurances, un gouffre sépare les besoins des exportateurs et les services et produits disponibles.

Le commerce africain ne pourra pas réellement progresser dans l'état actuel des infrastructures du continent. L'Afrique a besoin d'infrastructures physiques sûres, fiables, efficaces, bon marché et pérennes pour étayer son activité économique et fournir des services sociaux essentiels, en particulier pour les pauvres. En outre, l'Afrique doit développer ses infrastructures énergétiques – réseaux électriques, oléoducs et gazoducs – pour faciliter le commerce transfrontalier de l'énergie et, ce faisant, améliorer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement. Les échanges entre pays gagneraient aussi à la mise en place de voies navigables sur des fleuves ou lacs communs, pour assurer le transport des biens et des personnes.

Désireux de relever ces défis, les pays africains se sont lancés dans des programmes de consolidation des infrastructures sur le continent, avec l'appui des CER. Ils s'efforcent de mettre en place un réseau intégré de routes, de voies ferrées, de transport maritime, de voies navigables intérieures et d'aviation civile. En outre, les CER élaborent et mettent en place des lois, des normes, des réglementations et des procédures harmonisées pour assurer la fluidité des échanges de biens et de services et abaisser le coût des transports. Le PDIA – lancé par la BAfD, la CUA, les CER et le secrétariat du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (Nepad) – a vocation à améliorer les infrastructures en Afrique (le secrétariat du Nepad synchronise la mise au point du cadre stratégique à moyen et long termes [MLTSF] du partenariat ainsi que les plans directeurs pour le développement des infrastructures sur le continent). Sous l'égide du PDIA, plusieurs études seront réalisées afin d'apporter aux décideurs africains les outils analytiques et décisionnels requis pour formuler des politiques, des programmes de développement des infrastructures prioritaires ainsi que les stratégies et les processus nécessaires à cet effet.

Le manque de financement fait également partie des gros obstacles au développement des infrastructures en Afrique. Des estimations récentes de la Banque mondiale fixent à environ 93 milliards USD le volume annuel des investissements nécessaires pour développer les infrastructures en Afrique dans les dix prochaines années – soit plus du double des précédentes estimations de la CEA. Ces investissements permettront de construire de nouvelles centrales électriques, des lignes de transport d'énergie transfrontalières, un réseau continental de fibre optique et des câbles sous-marins, des routes praticables en toute saison pour accéder aux terres agricoles, des réseaux d'eau et d'assainissement et des TIC. Par conséquent, il faudra augmenter les programmes de soutiens financiers ciblés sur



le développement des infrastructures en Afrique. La Banque mondiale, l'UE, la BAfD et d'autres organismes multilatéraux doivent accroître leur financement pour le développement des infrastructures africaines, dans la mesure où les gouvernements nationaux n'en ont pas les moyens. Il faut aussi prévoir un soutien plus important au Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) et à la facilité pour les projets de développement des infrastructures (IPPF) du Nepad.

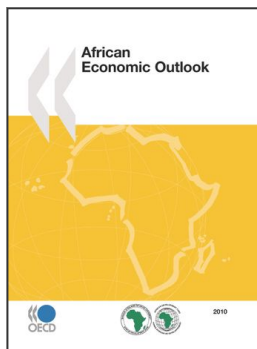
Afin de pallier les obstacles aux échanges de biens et de services sur le continent, les décideurs pourraient s'inspirer des recommandations et stratégies suivantes, susceptibles de renforcer le développement des infrastructures en Afrique :

- approfondir les marchés financiers régionaux pour une meilleure mobilisation de l'épargne locale et une plus grande intégration financière régionale ;
- améliorer l'accès aux financements à long terme, en créant des instruments spéciaux pour les investissements dans les infrastructures, par exemple des obligations pour les infrastructures ;
- renforcer les dispositifs de partenariat public/privé (PPP) en impliquant le secteur privé dans le financement et la mise en œuvre de projets mais aussi dans l'élaboration des politiques et l'application des règles ;
- poursuivre les initiatives visant à améliorer le climat des investissements en Afrique pour accroître la participation du secteur privé, en adoptant des réformes juridiques, réglementaires et institutionnelles ;
- militer activement pour l'Afrique en tant que destination des investissements, dans la mesure où un environnement propice ne suffira pas à lui seul à augmenter les flux d'investissement ;
- viser une croissance économique durable et un relèvement général des niveaux de vie. Pour ce faire, les gouvernements doivent instaurer un environnement économique stable pour les entrepreneurs. Des finances publiques stables et la maîtrise de l'inflation permettraient en effet aux entrepreneurs de répondre à une augmentation régulière de la demande avec des coûts de production stables ;
- considérer comme une double priorité la simplification des procédures douanières et l'harmonisation des *pro forma* exigés. Il s'agit de normaliser les documents conformément aux pratiques et aux directives en usage dans le monde entier et de les adapter à un traitement informatisé. Les administrations des douanes doivent privilégier le professionnalisme et l'intégrité mais aussi rendre leurs procédures plus transparentes et davantage orientées sur le service. En outre, ces services doivent se rapprocher des services fiscaux et des autres organismes publics concernés.



Références

- Anania, G. (2009), « Bananas, Economic Partnership Agreements and the WTO », *Bridges Monthly*, Vol. 13, No. (3), pp.19-20.
- CEA et UA (2008), *État de l'intégration régionale en Afrique III : vers l'intégration monétaire et financière en Afrique*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba.
- CEA et UA (2009), *Rapport économique sur l'Afrique 2009 : développer l'agriculture en Afrique par des chaînes de valeur régionales*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba.
- CEA et UA (2010), *Rapport économique sur l'Afrique 2010 : promouvoir une croissance économique forte et durable pour réduire le chômage en Afrique*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba.
- CEA et UA (à paraître), *Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba.
- CNUCED (2009a), *Rapport sur le commerce et le développement 2009*, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, New York et Genève.
- CNUCED (2009b), *Le développement économique en Afrique (Rapport 2009) – Renforcer l'intégration économique régionale pour le développement de l'Afrique*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève.
- Foster, V. et C. Briceño-Garmendia (dir. pub.) (éd. 2010), *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*, Agence française de développement et Banque mondiale, Washington, DC.
- ICTSD (2009), « EU, Latin Americas Call Truce in Long-Running Banana War », *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 13, N° 43, pp. 1-3.
- ICTSD (2010a), « Preference Erosion List Marks 'New Era' in WTO Farm Talks », *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 14, N° 1, pp. 1-3.
- ICTSD (2010b), « Trade Facilitation Draft Text Holds Promise for Developing Countries », *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 14, N° 1, pp. 5-6.
- OMC (2009), *Rapport sur le commerce mondial 2009 : les engagements en matière de politique commerciale et les mesures contingentes*, Organisation mondiale du commerce, Genève.
- ONU (2010), *Situation et perspectives de l'économie mondiale 2010*, Organisation des Nations Unies, New York.
- Oxfam (2002), « Cultivating Poverty. The Impact of US Cotton Subsidies on Africa », *Oxfam Briefing Paper*, N° 30.



Extrait de :
African Economic Outlook 2010

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/aeo-2010-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE/Banque africaine de développement/Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (2010), « Politiques commerciales et intégration régionale en Afrique », dans *African Economic Outlook 2010*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/aeo-2010-6-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :
<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.