

**Conseil économique et social**Distr. générale
8 janvier 2021Français
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 (hybride), 17-19 mars 2021

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 littoral (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.¹ 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.

3. Si les conséquences économiques et sociales de la pandémie de COVID-19 ne devraient épargner aucun pays ou groupe de pays, les pays africains en développement sans littoral sont particulièrement exposés, en raison de leur dépendance vis-à-vis des exportations de produits agricoles, miniers et

* Nouveau tirage pour raisons techniques (15 février 2021).

** 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.



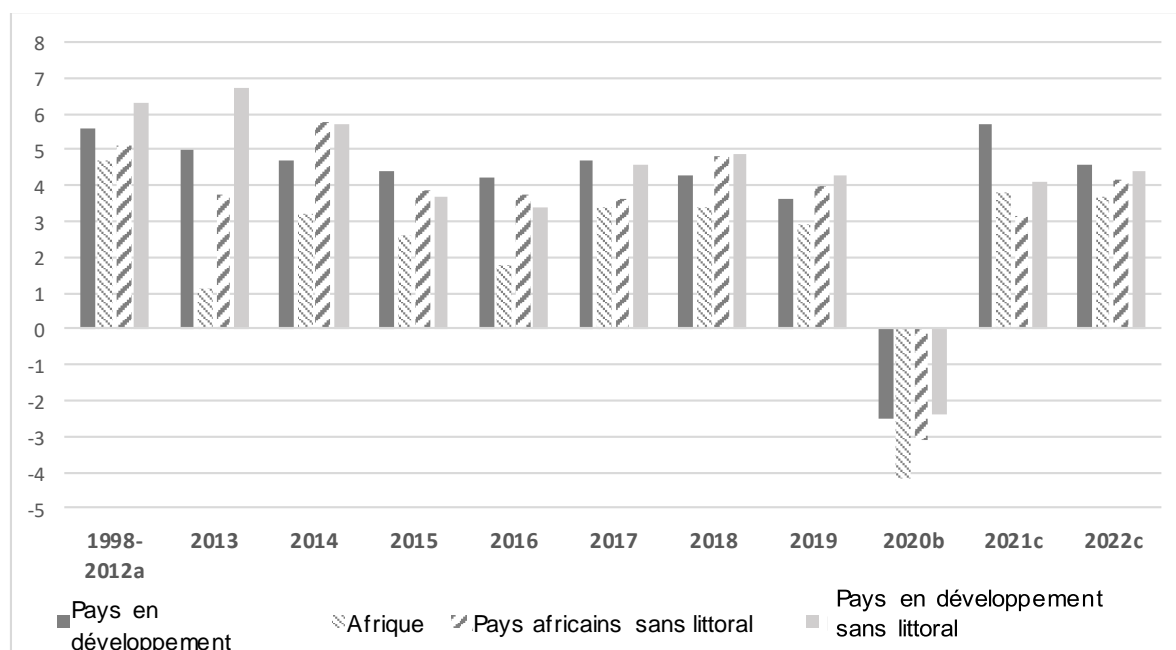
énergétiques. La fermeture des frontières terrestres isole encore davantage les pays africains en développement enclavés des marchés mondiaux, ce qui rend difficile l'atténuation de la crise. Dans le cadre des efforts qu'ils déploient pour se remettre de la pandémie de COVID-19, les pays africains en développement sans littoral devront s'appuyer davantage sur le Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 afin d'accélérer leur reprise économique.

4. 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

5. Le développement socioéconomique des pays en développement sans littoral a enregistré des progrès mitigés. Leur croissance économique a baissé d'une moyenne de 5,1 % en 1998-2012 à 4 % en 2019. Toutefois, selon les estimations, l'ensemble des économies devraient se contracter en 2020, notamment de 2,5 et 3,1 % respectivement dans les pays en développement et les pays africains sans littoral (figure I). Les deux seuls pays africains sans littoral qui devraient enregistrer une croissance en 2020 sont le Rwanda (1,1 %) et le Malawi (0,2 %). Au cours de la même année, le Botswana, le Soudan du Sud et le Zimbabwe devraient présenter les taux de contraction les plus élevés, à savoir respectivement -8,5 %, -7,2 % et -9 ;8 %.

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



Source : Département des affaires économiques et sociales (DAES), Situation et perspectives de l'économie mondiale en 2021. (publication des Nations Unies, numéro de vente E.21.II.C.1).

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

6. La liberté de transit et l'existence d'installations de transit appropriées sont indispensables pour assurer le développement général des pays en développement sans littoral. 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.

7. 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 les pays de transit ont progressé dans la ratification de l'Accord sur la facilitation des échanges, qui contient des dispositions visant à accélérer la circulation, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris celles en transit, et qui pourraient permettre de réduire les coûts de 12,5 à 17,5 %. A fin décembre 2020, les 14 pays africains en développement sans littoral membres de l'OMC avaient tous ratifié l'Accord sur la facilitation des échanges. L'Éthiopie et le Soudan du Sud mettent tout en œuvre pour adhérer à l'OMC, mais d'ici là, ils ne pourront être parties à l'Accord. Au total, 15 pays africains de transit sur 19 l'ont également ratifié.² L'Accord sur la facilitation des échanges est entré en vigueur le 22 février 2017, après avoir été ratifié par les deux tiers des membres de l'OMC.

8. 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 42,1 % pour l'Afrique et de 35,3 % pour les pays africains en développement sans littoral, ce qui témoigne d'un véritable engagement de leur part. Les domaines dans lesquels les derniers 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 y est d'environ 93 %, contre une moyenne continentale de 84,1 % ; (b) l'article 10.6 - Recours à des courtiers en douane - où le taux d'exécution est de 78,6 %, contre une moyenne de 65,9 % ; et (c) l'article 10.7 - Procédures communes à la frontière - où le taux d'exécution est de 78,6 %, contre une moyenne continentale de 68,2 %. Les domaines dans lesquels les pays en développement sans littoral sont les plus en retard sont les suivants : a) l'article 4 – Procédures de recours ou de réexamen – 28,6 %, contre 52 % ; b) l'article 7.1 – Traitement avant l'arrivée – 21,4 %, contre 45,5 % ; c) l'article 6.3 - Disciplines en matière de pénalité - 21,4 %, contre 45,5 % ; et d) l'article 5.3 - Procédures d'essai - 7,1 %, contre 27,3 %.

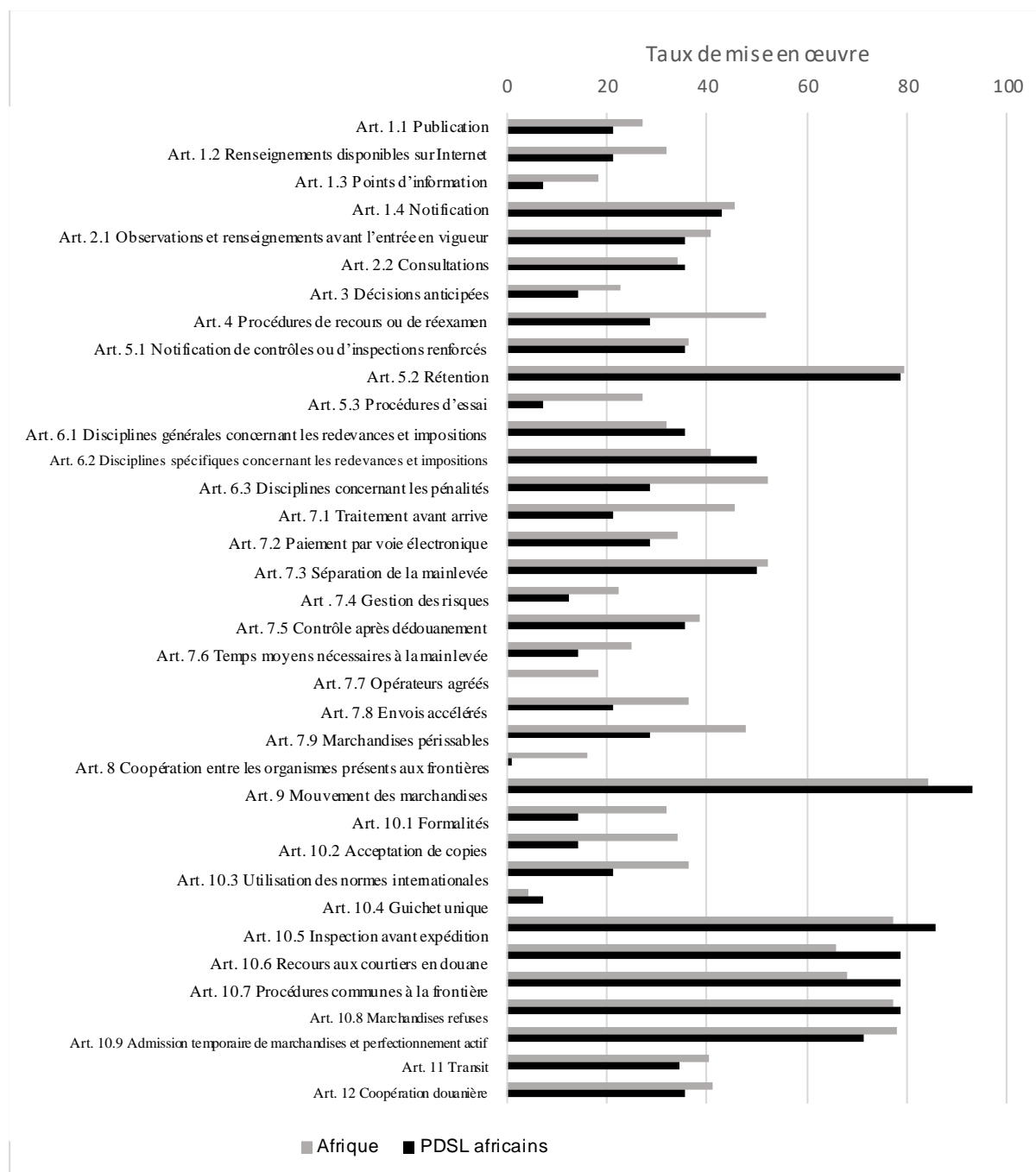
² L'Algérie, l'Érythrée et la Somalie ne sont pas membres de l'OMC et ne peuvent donc être parties à l'Accord sur la facilitation des échanges. La République démocratique du Congo, membre de l'OMC, n'a pas encore ratifié l'Accord sur la facilitation des échanges.

Tableau 1
Taux de mise en œuvre des dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges, par article (en pourcentage)

<i>Article</i>	<i>Afrique</i>	<i>Pays africains en développement sans littoral</i>
1. Publication et disponibilité des renseignements	30,7	23,2
2. Possibilité de présenter des observations, renseignements avant l'entrée en vigueur et consultations	37,5	35,7
3. Décisions anticipées	22,7	14,3
4. Procédures de recours ou de réexamen	52,0	28,6
5. Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence	47,3	40,5
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	41,7	38,1
7. Mainlevée et dédouanement des marchandises	35,6	23,6
8. Coopération entre les organismes présents aux frontières	16,3	1,2
9. Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous contrôle douanier	84,1	92,9
10. Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit	52,6	50,0
11. Liberté de transit	40,4	34,7
12. Coopération douanière	41,0	35,7

Source : Commission économique pour l'Afrique (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 <https://tfadatabase.org> (consultée le 15 janvier 2021).

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



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-pays des affaires 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. Des progrès s'accomplissent en matière d'expansion et de modernisation des infrastructures 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 transport aérien, 16 d'entre eux n'ont pas de chemin de fer, et parmi ceux-ci quatre sont des pays sans littoral, à savoir le Burundi, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad. De même, les cinq pays sans littoral 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 ; il était estimé en 2015 à environ 13 % pour l'ensemble du continent, hors Afrique du Nord. Le Bureau de la Haute-Représentante des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a calculé la densité du réseau ferroviaire et du réseau routier pavé (km) par unité de superficie terrestre (km²). Il ressort du tableau 2 que les densités des réseaux routiers et ferroviaires sont beaucoup plus faibles dans les pays africains en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit et que la moyenne mondiale. Selon les estimations du Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, pour atteindre la densité mondiale moyenne des réseaux routiers pavés et des réseaux ferroviaires, les pays africains en développement sans littoral doivent construire 107 000 km de routes et 20 700 km de voies ferrées supplémentaires pour un coût d'environ 23 milliards de dollars, ce qui dépasse les capacités de nombre d'entre eux. En conséquence, il faut leur apporter un soutien accru en matière de développement et d'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
Pays africains en développement sans littoral	19,1	3,6
Pays en développement de transit	191,4	8,6
Monde	151,0	9,5

Source : Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, "Financing Infrastructure in the Transport Sector in Landlocked Developing Countries : Trends, Challenges and Opportunities", 2018. Disponible à l'adresse <http://unohrrls.org/custom-content/uploads/2018/09/landlocked-developing-countries-Report-18-digital-Final.pdf> (consultée le 15 janvier 2021).

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 de surface (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 piètre facilitation des opérations douanières. Pour résoudre ces difficultés, la plupart des communautés économiques régionales privilégient les projets de corridor 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 sur les corridors. L'application intégrale de ces mesures devrait progressivement donner aux pays en développement sans littoral un meilleur accès à la mer, avec des délais d'exécution améliorés, et entraîner une réduction des coûts de débarquement de leurs importations et de leurs exportations. Une amélioration de leur compétitivité régionale et mondiale devra s'ensuivre.

13. Selon les estimations du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), les dysfonctionnements des couloirs du Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique 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 (automatisation du trafic), 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, et ce d'autant plus en période de pandémie, la réduction de la corruption et les interventions empiriques visant à rationaliser les corridors.³

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. Le volume du fret aérien de ces pays et le nombre de leurs passagers représentaient environ 62 et 46 %, respectivement, des chiffres totaux enregistrés par les pays en développement sans littoral en 2016. Ethiopian Airlines a transporté la plus grande partie du fret, représentant 95 % du fret aérien total des pays africains en développement sans littoral. Parmi les défis auxquels est confrontée l'industrie du transport aérien des pays en développement sans littoral, on peut citer : l'ampleur des investissements nécessaires au développement et à l'entretien des infrastructures ; la nécessité de réhabiliter et de remplacer les anciennes flottes et de moderniser les aéroports et les terminaux ; la piètre qualité des infrastructures aéroportuaires ; le manque de ressources physiques et humaines et de nouvelles technologies ; la faiblesse de connectivité ; et le manque d'infrastructures 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 implique la libéralisation complète de l'accès au marché des services de transport aérien intra-africain, ainsi que des tarifs, des fréquences de vol et des capacités ; la suppression des restrictions à la propriété ; et le libre exercice des cinq libertés des droits de trafic pour les services aériens réguliers et de fret.

15. Il est encourageant de constater que de nombreux pays africains ont soit construit de nouveaux aéroports pour remplacer les anciens, soit réhabilité plusieurs de leurs aéroports. (Par exemple, l'Éthiopie achève la construction d'un nouveau terminal à son aéroport international de Bole et, au Rwanda, l'aéroport international de Bugesera est en voie d'achèvement). Trois transporteurs - Ethiopian Airlines, Kenya Airways et South African Airways - continuent de dominer le marché africain, bien que les transporteurs renaissants comme 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.

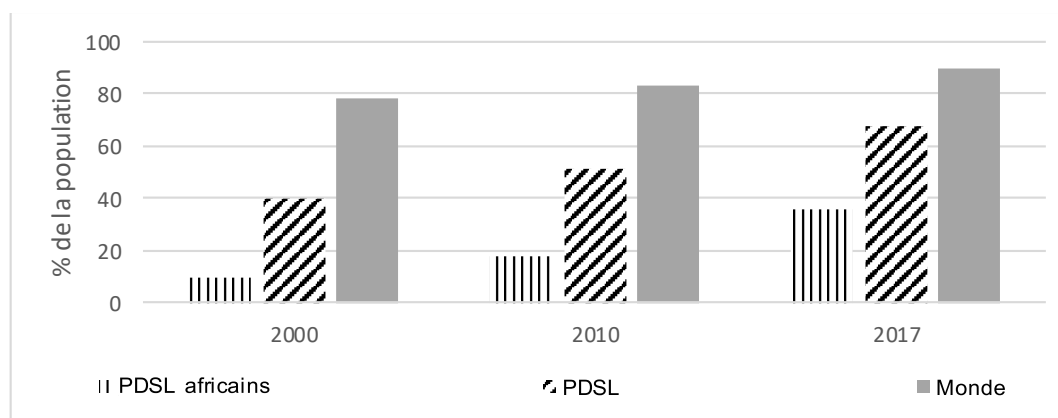
16. Selon l'Association du transport aérien international, les pertes d'emplois dans l'aviation et les industries connexes pourraient augmenter de 3,5 millions de personnes en raison de la pandémie, ce qui représenterait plus de la moitié des 6,2 millions d'emplois liés à l'aviation dans la région et 400 000 de plus que l'estimation précédente. En outre, le trafic de 2020 devrait chuter de 54 % (plus de 80 millions de voyages de passagers) par rapport à 2019.

17. Pour ce qui est des infrastructures énergétiques, 36 % des personnes vivant dans les pays africains en développement sans littoral avaient accès à l'électricité en 2018, 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 des personnes ayant accès à l'électricité dans ces pays reste inférieur à celui de l'ensemble des pays en développement sans littoral du monde, comme le montre la figure III. En outre, il existe un

³ Voir Union africaine (sans date). 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 <https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-support-to-pida-pap-for-the-start-up-of-smart-corridor-activities-e.pdf> (consultée le 15 janvier 2021).

important écart en la matière entre le milieu rural et le milieu urbain des pays africains en développement sans littoral. En moyenne, 69,1 % des citoyens avaient accès à l'électricité en 2018, contre 23,6 % 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'effort 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 des énergies renouvelables et à les rendre plus abordables en Afrique.

Figure III
Pourcentage de la population ayant accès à l'électricité



Source : Banque mondiale, base de données des indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse <http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators> (consultée le 15 janvier 2021).

18. 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 d'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 2020, l'achèvement du Grand Barrage de la Renaissance en Éthiopie a marqué un tournant important dans la production d'électricité en Afrique de l'Est.⁴ Pour accroître la capacité de production d'électricité en Afrique, un certain nombre de projets d'énergie renouvelable ont été mis au point dans presque tous les pays, y compris les pays en développement sans littoral. En raison de leurs longues périodes de gestation, le rythme d'achèvement des projets d'énergie a été d'une lenteur frustrante. Pour venir davantage en aide aux pays en développement sans littoral, ainsi

⁴ PIDA, "2018 PIDA progress report", sans date. Disponible à l'adresse www.tralac.org/documents/resources/african-union/2509-2018-pida-progress-report-summary-update/file.html (consultée le 15 janvier 2021).

qu'à d'autres pays, différentes régions ont adopté les options les moins coûteuses des plans énergétiques régionaux et ouvert la voie au commerce de l'électricité entre les pays par des accords de transport d'énergie. Néanmoins, la plupart des États continuent à rechercher l'autosuffisance énergétique à long terme. Assumant 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. La CEA a également mis au point une méthodologie pour évaluer l'ouverture, l'attrait et la préparation du secteur africain de l'électricité et son attractivité pour les investisseurs privés dans le cadre des efforts visant à renforcer l'environnement réglementaire des États membres en vue de la mobilisation des investissements privés dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures.

19. S'agissant des TIC, les pays africains en développement sans littoral ont enregistré une augmentation du nombre des abonnés à la téléphonie cellulaire mobile de 64,3 pour 100 habitants en 2014 à 72,8 pour 100 habitants en 2018. La proportion moyenne d'utilisateurs d'Internet dans ce groupe de pays est passée de 12 à 18,4 pour 100 personnes sur la période 2014-2017. Ces moyennes sont toutefois très faibles par rapport à la moyenne mondiale et à la moyenne de l'ensemble des pays en développement sans littoral. 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 décomposant son analyse en sous-ensembles qui comprennent le cellulaire mobile et le haut débit fixe. Tenant compte de ces données, les pays africains en développement sans littoral sont parvenus 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 à 16,7 % en 2019 et celui du haut débit fixe de 323 à 130 % du RNB par habitant pendant la même période.

20. Les prix élevés des TIC permettent difficilement à ces pays de tirer parti des avantages de l'économie numérique et, en particulier, de 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 redoubler d'effort pour réduire les coûts élevés du haut débit que subissent les pays africains en développement sans littoral. En outre, pour tirer parti de l'économie numérique, en particulier par le commerce numérique, les pays africains en développement sans littoral doivent élaborer de nouvelles politiques concernant, entre autres, l'identité numérique, la sécurité des données et leur confidentialité. Certains pays en développement sans littoral, comme le Rwanda, sont en train de montrer la voie à suivre en matière d'exploitation du commerce numérique par le commerce électronique.

21. Parmi les effets de la pandémie de COVID-19, on peut citer l'accélération du passage à l'économie numérique. Les cours se faisant désormais en ligne et les réunions en présentiel sur des plateformes virtuelles, on ne saurait trop insister sur la nécessité d'un accès aux TIC à des prix abordables. Pour tirer parti de cette conjoncture de demande croissante d'accès aux TIC, les pays africains en développement sans littoral doivent s'engager activement dans les prochaines négociations sur la Zone de libre-échange continentale africaine, qui retiennent les télécommunications comme l'un des cinq secteurs clés. Cette démarche doit être menée avec un objectif clair en tête : l'accès universel.

C. Financement des infrastructures

22. Le financement des infrastructures est un facteur clef de l'accélération de la croissance économique dans les pays en développement sans littoral et suppose que les projets soient élaborés 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 apporte des enseignements précieux sur la manière de structurer et d'attirer les financements commerciaux 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.⁵ La plupart des communautés économiques régionales ont élaboré des stratégies de mobilisation de ressources visant à renforcer la capacité de financement des infrastructures et autres projets de développement des États membres. Pour rendre leurs infrastructures plus durables, les pays en développement sans littoral ont dû accroître leur capacité d'entretien des infrastructures à l'aide de mesures de recouvrement intégral des coûts fondées sur le principe de l'utilisateur payeur, de la mise en place de fonds routiers dont les revenus sont exclusivement consacrés 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

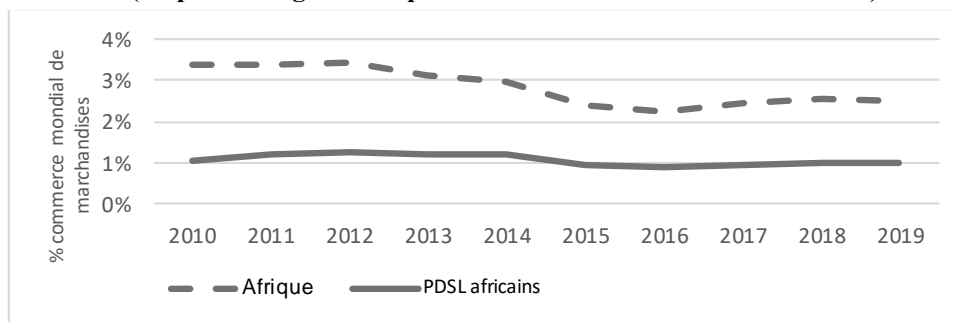
23. La part des exportations de marchandises des pays africains en développement sans littoral dans les exportations mondiales reste relativement stable, mais faible (environ 1 %), comme l'indique la figure IV. En 2019, elle était d'environ 1,01 %, en légère augmentation par rapport à 2018, où elle était de 0,99 %. Il ressort du *Rapport économique sur l'Afrique 2015 : l'industrialisation par le commerce* que le commerce intra-africain peut servir de base à l'industrialisation en raison de son grand contenu industriel.⁶ En 2019, 50 % du commerce intra-africain des pays africains en développement sans littoral portaient sur les produits manufacturés, ce qui confirme ce point de vue. La part des pays africains en développement sans littoral dans le commerce intra-africain était également très faible, se chiffrant à 6 % contre une moyenne continentale de 16 %.⁷

⁵ Ibid.

⁶ Publication des Nations Unies, numéro de vente E.15.II.K.2.

⁷ Calculs de la CEA à partir des données de l'UNCTADStat. Disponible à l'adresse <http://unctadstat.unctad.org/fr/index.html>. (consultée le 18 décembre 2020).

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 UNCTADstat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Disponible à l'adresse <https://tfadatabase.org> (consultée le 15 janvier 2021).

24. En 2017, les commissions régionales de l'ONU ont produit la deuxième édition de l'Enquête mondiale sur la facilitation du commerce et le commerce sans papier.⁸ Bien que la taille de l'échantillon (16 pays africains, dont sept 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 cadrent dans une large mesure avec la tendance régionale évoquée plus haut. Il est intéressant de constater que la plupart des pays africains en développement sans littoral ont présenté des taux de réalisation relativement élevés en ce qui concerne les mesures de transparence. Nombre de ces pays affichaient des taux supérieurs à la moyenne régionale.

E. Intégration et coopération régionales

25. 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 essentielle pour attirer davantage d'IED 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 par l'application de procédures de transit harmonisées et consolidées.

26. 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

⁸ Disponible à l'adresse https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/Global%20Report%20Final_26%20Oct%202017.pdf (consultée le 30 janvier 2020).

dans sa phase opérationnelle à Niamey le 7 juillet 2019. À ce jour, on compte 32 ratifications, dont 11 concernent des pays en développement sans littoral.⁹ 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 relatives à la facilitation du commerce, au transit et à 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 obstacles non tarifaires, système de paiements numériques et Observatoire africain du commerce. L'Accord pourrait également faciliter l'intégration des pays en développement sans littoral dans les chaînes de valeur régionales et accroître leurs capacités commerciales. L'appui de la CEA aux pays en développement sans littoral a été essentiellement axé 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 de recenser 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 en étant bénéficiaires. Le projet comprend trois volets : la mutualisation des achats de médicaments et de produits, la facilitation de la production pharmaceutique locale, et la garantie de normes de qualité des médicaments et des produits pour atteindre les objectifs de développement durable et les aspirations énoncées dans l'Agenda 2063.

27. Le 14 septembre 2020, la CEA a organisé un webinaire sur le thème « Maintenir les chaînes d'approvisionnement en place : importance de la coopération entre les PMA et leurs partenaires de transit ». La rencontre s'est achevée par une table ronde animée par plusieurs décideurs de divers partenaires sur la manière de promouvoir un commerce sûr en temps de pandémie de COVID-19 où les frontières sont fermées. Les débats ont notamment porté sur le lien avec les travaux en cours entre la CEA, la Commission de l'Union africaine et l'Agence de développement de l'Union africaine — Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique sur la facilitation du commerce en temps de pandémie de COVID-19 (qui comprennent un rapport et un ensemble de lignes directrices en cours d'élaboration sur la facilitation du commerce au niveau continental). La table ronde sert également de plateforme pour mettre en lumière la situation unique à laquelle sont confrontés les pays africains en développement sans littoral dans l'atténuation des effets de la pandémie de COVID-19, notamment en ce qui concerne le maintien des flux commerciaux des biens essentiels (denrées alimentaires, énergie et produits médicaux).

⁹ Burkina Faso, Eswatini, Éthiopie, Lesotho, Mali, Niger, Ouganda, Rwanda, Tchad, Zambie et Zimbabwe.

F. Transformation économique structurelle

28. L'industrialisation joue un rôle important en tant que moteur d'un développement inclusif et durable. Dans nombre de pays africains, y compris les pays en développement sans littoral, la part de l'industrie manufacturière dans le PIB et dans l'emploi s'amenuise et le secteur des services constitue le principal moteur de la croissance économique, avec une valeur ajoutée en hausse passée de 45 % en 2000 à 47 % en 2018.¹⁰ Dans le même temps, le secteur manufacturier enregistrait une croissance de 13 à 23 %, et l'agriculture, une baisse de 28 % à 22 % au cours de la même période. Après une période d'effritement qui a duré près de deux décennies, la part de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB de l'ensemble des pays africains a connu une inversion de tendance en 2007, qui a fini par toucher les pays africains en développement sans littoral. Cette évolution atteste de la capacité croissante des pays en développement sans littoral à produire des biens manufacturés et à les exporter. La dépendance de ces pays à l'égard des produits de base les rend vulnérables à l'instabilité de leurs cours. En conséquence, il faudrait redoubler d'efforts pour promouvoir la valeur ajoutée, la diversification et l'industrialisation.

29. 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, l'utilisation des énergies renouvelables et la promotion de l'efficacité énergétique — on peut mentionner par exemple l'initiative liée à l'objectif de développement durable 7, dont l'Éthiopie est bénéficiaire.

G. Moyens de mise en œuvre

30. 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 54 % de leur PIB. En revanche, celle des autres pays africains représente en moyenne 60 % de leur PIB. Le fardeau de la dette réduit les options dont disposent les pays africains, qu'il s'agisse de pays en développement sans littoral ou non, pour financer leurs programmes de développement. Avec la pandémie de COVID-19, il entrave sérieusement la capacité des pays africains en développement sans littoral à mener des campagnes de vaccination efficaces à grande échelle. En 2018, les pays africains en développement sans littoral ont reçu 18,8 milliards de dollars d'aide publique au développement (APD), soit 17,5 % de plus en termes réels depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne. Cependant, cette aide a été inégalement répartie, quatre pays ayant encaissé 46 % du montant total.¹¹ En 2019, les pays africains en développement sans littoral ont reçu des apports d'IED de 7,7 milliards de dollars, soit 0,5 % du total mondial de ces flux et 35,2 % des flux en direction de l'ensemble des pays en développement sans littoral. Par rapport à l'Afrique en 2019, les pays africains en développement sans littoral ont reçu 17,1 % de tous les flux d'IED vers le continent. En 2019, les pays africains en développement sans littoral ont reçu des envois de fonds d'un montant total de 8 milliards de dollars, soit

¹⁰ Calculs de la CEA à partir des données de la Banque mondiale, base de données « Indicateurs du développement dans le monde ». Disponible à l'adresse <http://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators> (consultée le 15 janvier 2021).

¹¹ Éthiopie, Mali, Ouganda et Soudan du Sud.

1 milliard de plus qu'en 2014. Ces envois de fonds sont inégalement répartis, les quatre principaux pays bénéficiaires ayant reçu 66,3 % des flux en 2019.¹²

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

31. En mars 2019, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la CEA ont produit un rapport à mi-parcours dont les recommandations ont été prises en compte lors de 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 recensant les principales réalisations, les contraintes rencontrées, les nouveaux défis et les opportunités présentées. La réunion a aussi permis de mettre au jour 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.

32. 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 débats lors de l'examen mondial à mi-parcours du Programme d'action de Vienne en décembre 2019. En marge de cet examen mondial à mi-parcours de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, la CEA — en partenariat avec le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Banque africaine de développement et la Mission des Nations Unies en Égypte — a organisé une manifestation parallèle pour examiner les besoins de développement toujours croissants des pays africains en développement sans littoral et des pays les moins avancés. Cette manifestation a été particulièrement axée sur la manière de surmonter les contraintes de ressources financières (notamment les budgets et les capacités d'emprunt limités) qui ont continué à ralentir le rythme de réalisation des nobles objectifs énoncés respectivement dans le Programme d'action de Vienne et le Programme d'action d'Istanbul pour ces catégories 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 de soutenir la réalisation du Programme 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, aideront la CEA à formuler son programme de travail de pour l'avenir.

33. En juin 2020, la CEA s'est associée au système des Nations Unies pour un appel commun à l'action des gouvernements en vue de faciliter le transit et le transport vers et depuis les pays en développement sans littoral pendant la pandémie. Cette démarche vient s'ajouter aux divers webinaires organisés tout au long de l'année 2020 pour diffuser les produits de connaissance qui ont permis de mettre en œuvre des politiques et de mener des campagnes de

¹² Mali, Ouganda, Soudan du Sud et Zimbabwe.

sensibilisation pour atténuer les crises dans les pays en développement sans littoral.

IV. Conclusions et recommandations

33. 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 sont lents, il convient de redoubler d'efforts pour y parvenir d'ici 2024 et réaliser les objectifs de développement durable d'ici 2030. Il faut s'attacher davantage à résoudre les difficultés particulières des pays en développement sans littoral découlant de leur enclavement pour faire en sorte qu'ils ne soient pas laissés de côté.

34. Les recommandations ci-après 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 ratifier et 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 et financière et un appui au renforcement de leurs capacités, afin qu'ils puissent appliquer efficacement les accords internationaux et régionaux pertinents visant à faciliter le commerce ;

c) Les organes régionaux et leurs membres sont encouragés à privilégier les programmes de développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral, les autres pays ayant souvent des priorités différentes qui font 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 doivent envisager d'aider les pays en développement sans littoral à développer leurs infrastructures de technologies de l'information et des communications et contribuer à la mise en place de politiques et de cadres juridiques et réglementaires appropriés pour faciliter le développement des technologies de l'information et des communications et combler le fossé numérique. Cette démarche devrait permettre à ces pays de mieux 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, notamment dans les programmes prévoyant le cloisonnement des activités dans chaque région par des budgets sanctuarisés pour faire face aux goulets d'étranglement dans les transports des pays en développement sans littoral et la facilitation du commerce en leur faveur, avec des objectifs et des points de référence précis à réexaminer périodiquement.

f) Les pays africains en développement sans littoral sont encouragés à mettre l'accent sur le renforcement de leur capacité à produire des biens modernes à haute valeur ajoutée, sur les secteurs à haute productivité et sur l'industrialisation du secteur agricole. En outre, ils doivent continuer d'exploiter les technologies nouvelles ou existantes dans la production de biens manufacturés afin d'ajouter de la valeur à leurs produits et de s'arrimer aux chaînes de valeur régionales et mondiales.

g) Les pays africains en développement sans littoral doivent continuer d'améliorer leurs cadres réglementaires tendant à favoriser l'essor des entreprises, lesquels sont indispensables pour mettre en place une base industrielle solide et attirer les investissements. Les partenaires de développement sont invités à apporter une assistance technique et financière et à contribuer au renforcement des capacités à l'appui de ces efforts.

h) Les gouvernements africains doivent réagir à la présente pandémie non seulement en réduisant au minimum les perturbations du transport régional et international, mais aussi en voyant dans la crise une opportunité de réorienter les opérations de transport de marchandises régionales et internationales vers une voie plus durable. Ce faisant, ils devraient tirer parti des atouts des différents modes de transport et s'attaquer aux obstacles auxquels les pays en développement sans littoral sont confrontés tout au long des chaînes d'approvisionnement.
