

**Conseil économique et social**Distr. générale
20 janvier 2025Français
Original : anglais**Commission économique pour l'Afrique
Conférence des ministres africains des finances,
de la planification et du développement économique**Cinquante-septième session
Addis-Abeba, 17 et 18 mars 2025Point 4 de l'ordre du jour provisoire*
Tables rondes de haut niveau**Table ronde 1 : Le lien entre la Zone de libre-échange
continentale africaine et le développement des
infrastructures****Note conceptuelle****I. Contexte**

1. Les infrastructures sont essentielles au bon fonctionnement de tout système commercial prospère, et leur rôle dans le développement de l'activité économique et de l'intégration régionale est sans commune mesure. Elles sont encore plus déterminantes dans le contexte de la mise en œuvre de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, censé stimuler le commerce intra-africain¹. La corrélation entre des infrastructures solides, d'une part, et l'augmentation des volumes d'échanges et une croissance économique plus large, d'autre part, est bien documentée. L'importance d'une logistique efficace dans le commerce est telle qu'une simple diminution de 10 % des coûts de transport peut entraîner une augmentation de 6 % des échanges². En outre, une augmentation de 10 % des investissements dans les infrastructures peut accroître les exportations de 5 % dans les pays en développement, ce qui démontre que le développement d'infrastructures stratégiques est un catalyseur efficace pour l'expansion du commerce³.

2. Des infrastructures appropriées et bien développées sont plus qu'un simple facteur de facilitation du commerce. Elles contribuent à une répartition plus large et plus équitable des bénéfices du commerce et permet aux entreprises locales d'avoir accès à des marchés plus importants. En outre, comme ces infrastructures permettent aux consommateurs d'accéder à une plus grande variété de produits à bas prix, elles améliorent directement leur bien-

* E/ECA/CM/57/1.

¹ Voir Nations Unies, Commission économique pour l'Afrique, La ZLECAf – Tout ce que vous devez savoir : foire aux questions et réponses, deuxième édition (Addis-Abeba, 2024).

² Bernard Hoekman et Alessandro, « Trade policy, trade costs, and developing country trade », Policy Research Document de travail n° 4797 (Washington, Banque mondiale, 2008).

³ Yann Duval et Chorthip Utoktham, « Behind-the-border trade facilitation in Asia-Pacific : cost of trade, credit information, contract enforcement and regulatory coherence », Division du commerce et de l'investissement, Document de travail no 02/09 (Bangkok, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, 2009).



être. En revanche, les coûts supplémentaires dus à des infrastructures médiocres peuvent augmenter le prix des biens pour les consommateurs de 75 %⁴.

3. Bien que les effets des infrastructures et de l'intégration régionale sur le commerce et la croissance soient complexes, les études contemporaines montrent que les investissements dans les infrastructures énergétiques et routières ont une incidence positive sur le commerce. Des infrastructures déficientes peuvent retarder de manière importante l'activité économique, réduire la rentabilité et augmenter les coûts de production. Les coûts de transport, par exemple, représentent 40 % du prix final des marchandises en Afrique⁵, ce qui est plus élevé que dans les autres régions. Cette différence dans les coûts de transport souligne la nécessité de combler les déficits d'infrastructures afin d'améliorer la compétitivité globale de la région et de parvenir à sa pleine intégration dans l'économie mondiale.

4. Le succès de la Zone de libre-échange continentale africaine dépendra en grande partie de la capacité à résoudre les problèmes d'infrastructures du continent. Les secteurs du commerce et de la logistique font face à d'importants problèmes du fait de la médiocrité et de la fragmentation des infrastructures. Les réseaux de transports routier, ferroviaire, maritime et aérien en Afrique sont sous-développés et sous-financés. En outre, le taux de remplissage moyen des compagnies aériennes en 2022 était de 71,7 %, soit le taux le plus bas de toutes les régions du monde⁶. Les infrastructures dans le domaine de l'énergie font également défaut, y compris dans les secteurs productifs. Des domaines émergents tels que l'économie numérique et les changements climatiques sont susceptibles d'avoir des répercussions considérables sur les besoins du continent en matière d'infrastructures. La transition numérique offre d'importantes possibilités, et le projet de protocole sur le commerce numérique de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine ainsi que les investissements dans les infrastructures numériques joueront un rôle primordial dans la libération de ce potentiel. Parallèlement, la transition vers une économie à faibles émissions de carbone nécessitera de passer à des systèmes de transport et d'énergie plus durables.

5. Des investissements substantiels seront nécessaires pour répondre aux besoins en infrastructures de la Zone de libre-échange. La Commission économique pour l'Afrique a estimé qu'il faudrait entre 31,82 milliards et 80 milliards de dollars pour améliorer les liaisons routières essentielles et entre 25,79 milliards et 54,80 milliards de dollars pour améliorer les liaisons ferroviaires essentielles d'ici à 2030 si le continent veut pouvoir faire face à l'augmentation prévue des échanges commerciaux au sein de la Zone de libre-échange. En outre, environ 120,83 milliards de dollars d'investissements supplémentaires en équipements (camions, wagons de train, embarcations maritimes et avions) sont nécessaires pour desservir la Zone. Ces coûts considérables témoignent de l'ampleur du défi à relever. En plus de ces infrastructures matérielles vitales, l'investissement dans les infrastructures douces, à savoir des politiques commerciales harmonisées, des procédures douanières rationalisées, des cadres réglementaires efficaces et la technologie numérique, est tout aussi important pour que les échanges commerciaux puissent avoir lieu au sein de la Zone de libre-échange.

6. Les infrastructures actuelles sont insuffisantes pour faire face à l'augmentation des volumes d'échanges que la Zone devrait générer. Il est donc

⁴ The Economist, « Why it costs so much to move goods around Africa », 26 mars 2022.

⁵ Banque mondiale, « Changer le cours de l'intégration régionale en Afrique », Programme de politiques de transport en Afrique. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.ssatp.org/fr/topics/integration-regionale> (dernière consultation le 22 janvier 2025).

⁶ Association du transport aérien international (IATA), « L'initiative « Focus Africa » de l'IATA pour renforcer la contribution de l'aviation au développement de l'Afrique », Communiqué de presse n° 11, 3 avril 2023.

nécessaire de rapidement mettre en œuvre des initiatives phares telles que le Programme de développement des infrastructures en Afrique, le réseau de la Route transafricaine et le réseau ferroviaire intégré africain. Si le continent veut profiter du dynamisme de la mise en place de la Zone et des opportunités qui en découlent pour développer ses infrastructures de transport, il doit rapidement mettre en œuvre le protocole relatif au commerce des services de l'Accord, dont le transport est l'un des secteurs prioritaires, ratifier le protocole au Traité instituant la Communauté économique africaine relatif à la libre circulation des personnes, au droit de résidence et au droit d'établissement, et lancer le Marché unique du transport aérien africain. Ces trois instruments sont déterminants pour favoriser une plus grande mobilité et l'intégration des infrastructures pour la connectivité transfrontière.

II. Objectifs

7. La table ronde constituera une plateforme de haut niveau permettant aux participants d'examiner les besoins essentiels en matière d'infrastructures pour la mise en œuvre de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine. Les participants devraient partager de nouvelles idées sur les progrès accomplis en matière de développement des infrastructures nationales et régionales et définir des activités et des politiques urgentes qui permettront aux pays de profiter plus rapidement des avantages de l'Accord grâce au développement des infrastructures.

III. Public cible

8. La table ronde s'adresse notamment aux acteurs suivants :

a) Membres du Comité directeur du Programme de développement des infrastructures en Afrique (Commission de l'Union africaine, Banque africaine de développement, secrétariat de la Zone de libre-échange continentale africaine, Agence de développement de l'Union africaine, communautés économiques régionales) ;

b) Hauts fonctionnaires représentant les ministères chargés des finances, de la planification ou du développement économique et les ministères du commerce ;

c) Hauts fonctionnaires représentant les ministères chargés de l'énergie, des technologies de l'information et de la communication et des transports, ainsi que des institutions spécialisées.

IV. Intervenants et modérateur(trice)

9. Les informations concernant les intervenants et le/la modérateur(trice) de la table ronde seront publiées en temps utile.

V. Personnes de référence

10. La principale personne de référence pour la table ronde est M. Yohannes Hailu, économiste à la Division de la technologie, de l'innovation, de la connectivité et du développement des infrastructures de la Commission économique pour l'Afrique. (hailu15@un.org). Les personnes de référence sur le plan technique sont M. Placide Badji (aconkpanle.badji@un.org ; +251 (0) 92 908 4157), économiste à la Division et M. Robert Lisinge (lisinge@un.org ; +251 (0) 91 188 6054 ; +251 (0) 11 544 3443), Directeur de la Division.