

stering structural ansformation in West frica through regional tegration.

ber 2019

enda

Objectifs de l'intégration régionale & principales actions
ménées

Bilan des actions menées

Infrastructures de transport & Intégration régionale



Objectifs de l'intégration régionale & principales actions ménées

Objectifs de l'intégration régionale & principales actions menées



La stratégie globale de développement du continent africain repose sur l'intégration régionale : libre circulation des biens et des personnes.

L'approche consiste à la création d'une zone de libre-échange ou d'une union douanière caractérisée par l'élimination à l'échelle régionale, de barrières commerciales et des mesures discriminatoires.

L'objectif est d'assurer une plus grande prospérité aux pays membres travers de :

- L'augmentation des échanges ;
- L'augmentation de la taille des marchés qui permet la réalisation d'économie d'échelle ;
- La création d'un environnement économique favorable aux affaires.

L'intégration régionale offre un cadre qui permet de surmonter les obstacles au commerce intra-africain

Objectifs de l'intégration régionale & principales actions menées

En Avril 1980, le plan d'action de Lagos, adopté en réponse à la détérioration de la situation économique en Afrique, a proposé une stratégie pour engager l'Afrique sur la voie du développement durable. L'objectif fondamental du plan de Lagos restait une intégration régionale effective passant par l'autosuffisance, au niveau national et sur le plan collectif.

En juin 1991, le traité d'Abuja, établissant **la Communauté Economique Africaine**, a engagé le continent sur la voie de l'intégration économique. La vision continentale était de créer une communauté économique africaine au terme de six étapes successives avec les communautés économiques régionales comme pierres angulaires.

Au titre de la troisième étape, il y aurait, la création d'une zone de libre échange et la mise en place d'une union douanière dans chaque communauté économique régionale. Cette communauté économique africaine devrait être créée à l'horizon 2027.

Huit CER piliers de l'intégration régionale :

- **L'Union du Maghreb Arabe (UMA),**
- **Le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA),**
- **La Communauté des états sahélo-sahariens (CEN-SAD),**
- **La Communauté économique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC),**
- **La Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CDEAO),**
- **L'autorité gouvernementale pour le Développement (IGAD),**
- **La communauté d'Afrique de l'EST (CAE),**
- **La Communauté de développement de l'Afrique Australe (SADC).**



Objectifs de l'intégration régionale & principales actions menées

feuille de route vers une communauté économique africaine

-  Renforcer les CER existantes et en établir de Nouvelles dans les regions où elles n'existent pas (en 1999)
-  Veiller à consolider chaque CER (élimination progressive des obstacles tarifaires et non tarifaires), harmonisation entre les CER et renforcement de l'integration sectorielle (en 2007)
-  Etablir des zones de libre-échange et une union douanière dans chaque CER (en 2017)
-  Coordonner et harmoniser les systèmes tarifaires et non tarifaires parmi les CER dans le but de créer une union douanière continentale (en 2019)
-  Créer un marché commun africain (en 2023)
-  Etablir une communauté économique africaine, y compris une union monétaire africaine et un parlement panafricain (en 2028)

Objectifs de l'intégration régionale & principales actions menées



vision 2028
vrait avoir

unauté
omique
in

Objectifs de l'intégration régionale & principales actions menées



En 2001, le lancement du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) qui devrait fournir au niveau régionale les biens publics essentiels comme les infrastructures. Cette initiative recouvre divers projets liés aux infrastructures transfrontalières dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des technologies de l'information et de la communication.

En 2012, la création d'une Zone de Libre échange Continentale. En avril 2019, la zone est officiellement en vigueur après sa ratification par 22 pays. Du point de vue du nombre des pays participants, elle est la plus grande zone de libre-échange du monde depuis la création de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC).

La ZLEC devrait permettre :

- D'augmenter le commerce intra-africain ;
- De stimuler l'investissement et l'innovation;
- D'encourager la transformation structurelle des économies africaines;
- De stimuler la croissance économique et la diversification des exportations;
- De rationaliser les régimes commerciaux des CER.

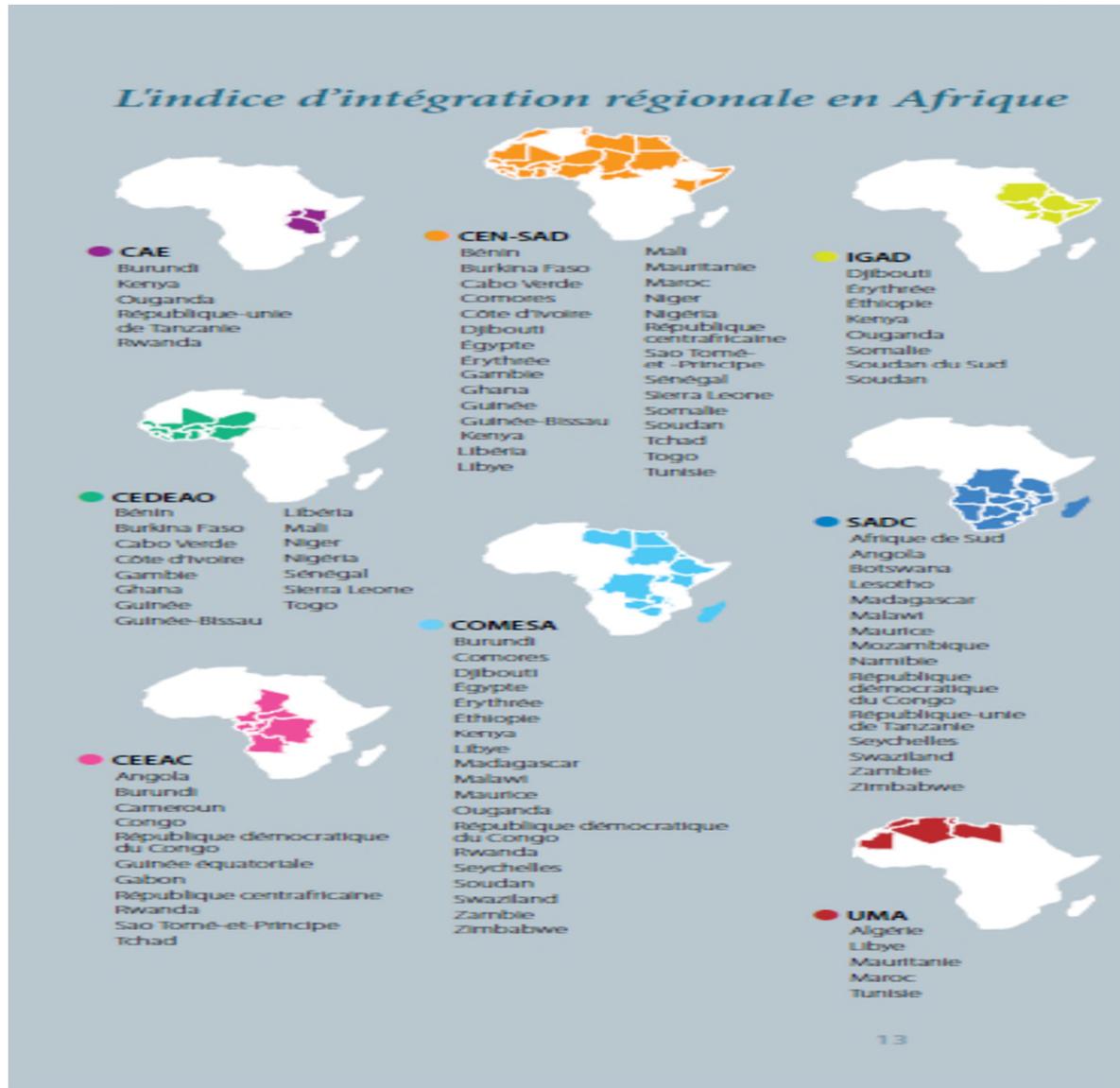


Apporter une impulsion et un dynamisme nouveau à l'intégration économique africaine

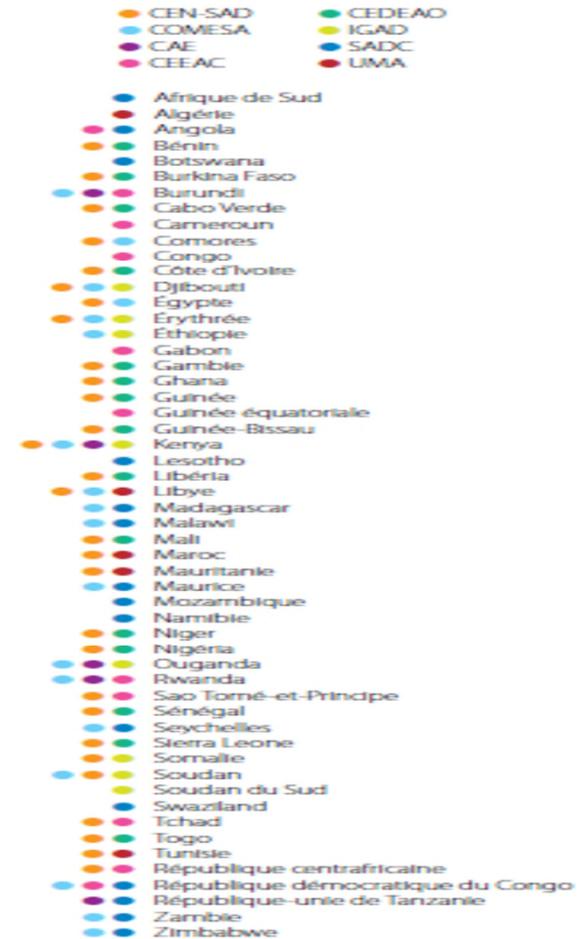
2

Bilan des actions
menées

Plan des actions menées



Certains pays sont membres de plus d'une CER :



Plan des actions menées

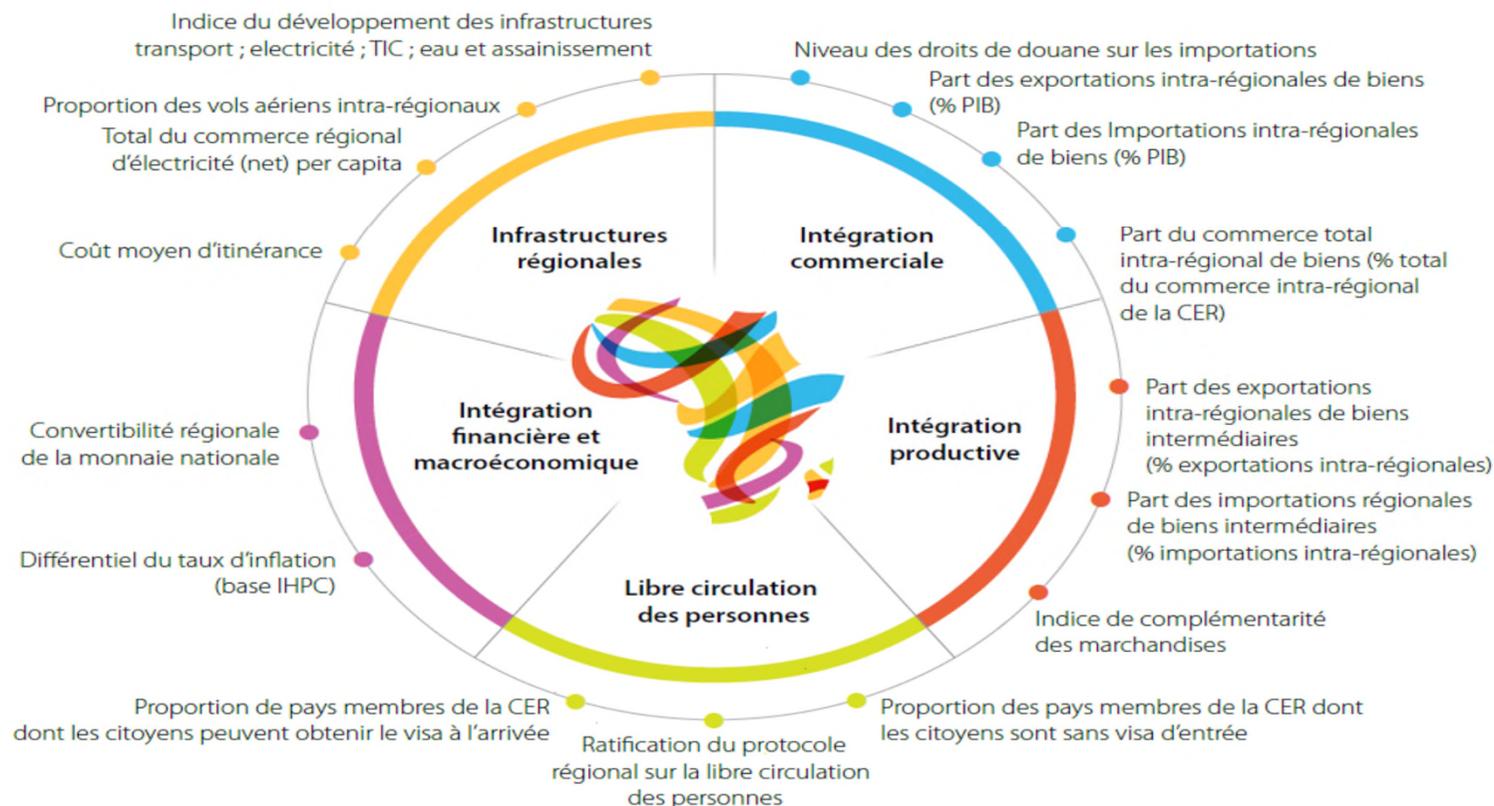
quel est l'état de l'intégration africaine ?

CER	Zone de libre échange	Union douanière	Marché unique	Pays ayant appliqué le protocole sur la libre circulation	Union économique et monétaire
CAE	✓	✓	✓	3 pays sur 5	X
COMESA	✓	X	X	Seul le Burundi a ratifié le protocole	X
CEDEAO	✓	✓	X	Les 15 pays	X
SADC	✓	X	X	7 pays sur 15	X
CEEAC	X	X	X	6 pays sur 11	X
CEN-SAD	X	X	X	Situation mal maîtrisée	X
IGAD	X	X	X	Pas de protocole	X
UMA	X	X	X	3 pays sur 5	X

Plan des actions menées

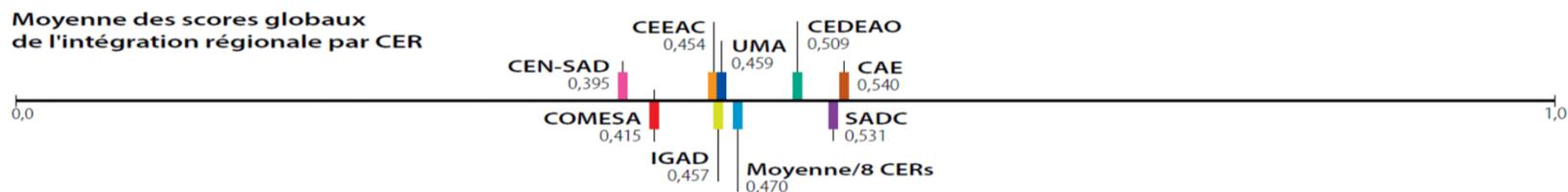
Indice de l'intégration régionale en Afrique

L'indice : cinq dimensions et seize indicateurs



lan des actions menées

en est l'Afrique ?



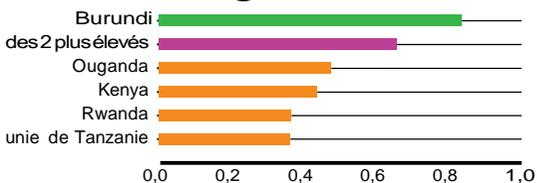
CER	Intégration commerciale	Infrastructures régionales	Intégration productive	Libre circulation des personnes	Intégration financière et macroéconomique
CAE	0,780	0,496	0,553	0,715	0,156
CEDEAO	0,442	0,426	0,265	0,800	0,611
CEEAC	0,526	0,451	0,293	0,400	0,599
CEN-SAD	0,353	0,251	0,247	0,479	0,524
COMESA	0,572	0,439	0,452	0,268	0,343
IGAD	0,505	0,630	0,434	0,454	0,221
SADC	0,508	0,502	0,350	0,530	0,397
UMA	0,631	0,491	0,481	0,493	0,199
Moyenne de huit CERs		0,461	0,384	0,517	0,381

lan des actions menées

en est l'Afrique ?

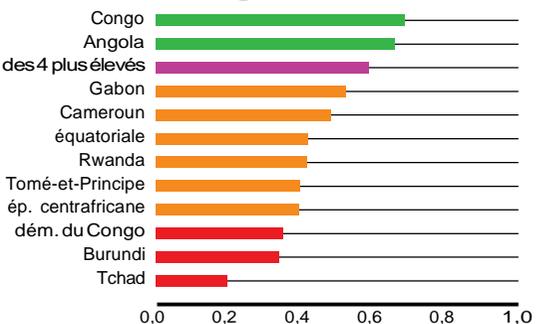
des scores par pays

frastructures régionales



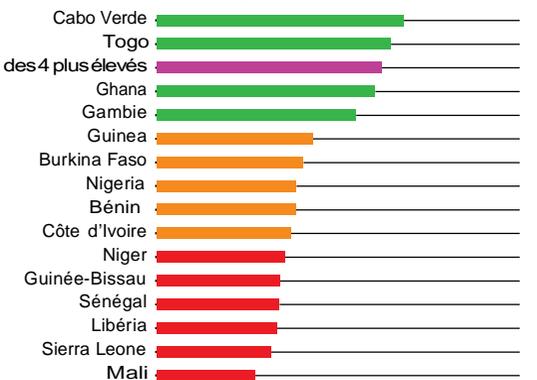
des scores par pays

frastructures régionales



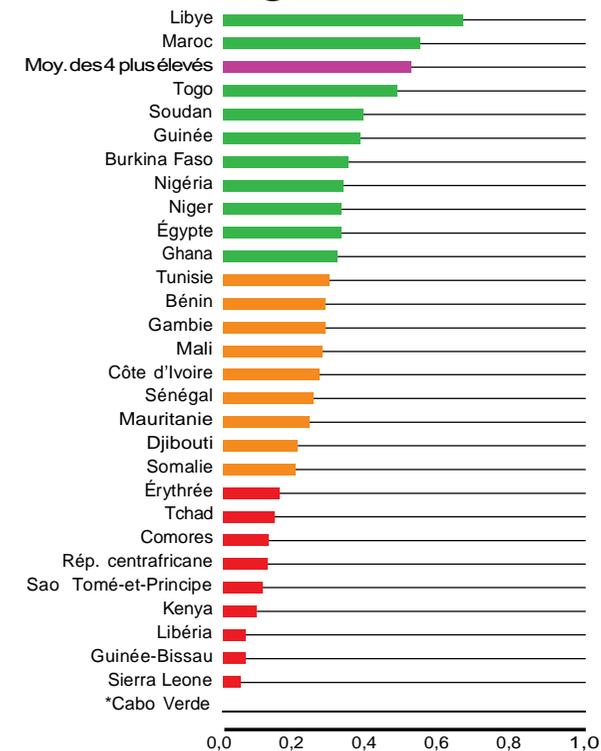
des scores par pays

frastructures régionales



source : CEA 0,0 0,2 0,4 0,6 0,8 1,0

CEN-SAD : scores par pays en infrastructures régionales



- Pays de performance élevée - le score est plus élevé que la moyenne des pays
- Pays de performance moyenne - le score est dans la moyenne des pays
- Pays de performance faible - le score est inférieur à la moyenne des pays
- Moyenne des pays les plus performants dans la CER

- Les scores sont calculés de 0 (bas) à 1 (élevé).
- Moyenne avec un intervalle de confiance de 95 %

* Données complètes non disponibles pour le calcul.

3

Infrastructures de
transport et intégration
régionale

frastructures de transport et intégration régionale

elques constats :

La part du commerce intra-africain reste faible et n'a pas sensiblement évolué ces dernières années, soit 14,8 % en 2017 (CNUCED, 2019);

Le commerce intra-régional représente environ 12 % du total des importations africaines en 2017, contre approximativement 5 % en 1990 (Performances intra-régionales en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays d'Asie : 60 %, 40 % et 30 %);

La carence en infrastructure (routes, électricité, chemins de fer, ports, aéroports) occupe une importante place dans la faiblesse du commerce intra-africain,

Le secteur routier est l'un des sous-secteurs infrastructurels les plus atteints par ce déficit: les coûts de transport et les délais d'acheminement des marchandises le long des corridors routiers sont deux à trois fois supérieurs à ceux des autres régions du monde ;

La plupart des infrastructures ferroviaires datent de l'époque coloniale et sont aujourd'hui vétustes alors qu'environ une vingtaine de pays africains, surtout sans accès au littoral ne disposent pas de réseau ferroviaire;

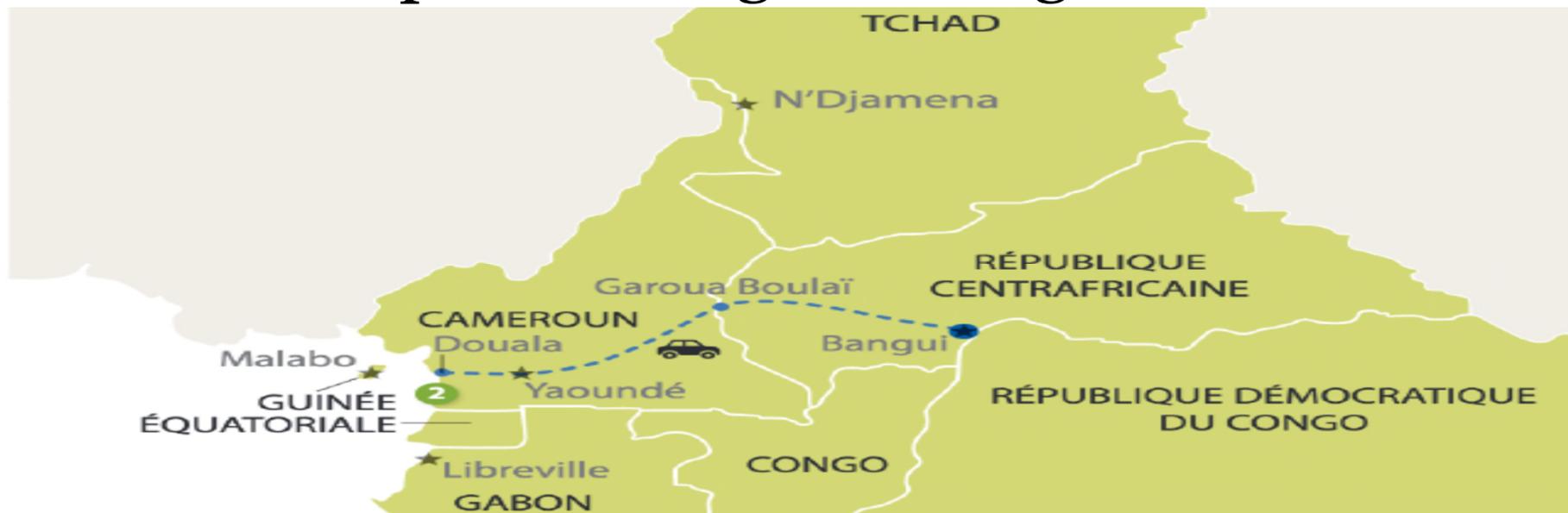
niveau des ports

La connectivité maritime du continent africain est inférieure à la moyenne mondiale (délais de traitement et coûts de passage portuaire) ;

Grande disparité dans les infrastructures portuaires entre les différentes régions (Afrique du nord vs Afrique subsaharienne)

Les ports sont de petites tailles (Port du Togo 1,05 million d'EVP vs +20 millions d'EVP pour le port de Ningbo-Zhoushan)

frastructures de transport et intégration régionale



2

Douala – Bangui

- Long de 1 500 km, ce corridor est le principal axe routier sur le segment : Douala – Yaoundé – Bonis – Bertoua – Garoua-Boulai – Bangui ;
- Les délais de route peuvent atteindre facilement de 5 à 8 jours, entrecoupés de nombreux points de contrôle et de stations de pesage.
- Ce corridor et le corridor Douala – N'Djamena sont desservis par un peu plus de 5 000 camions.
- L'accord existant prévoit 60% de camionneurs camerounais et 40% de camionneurs centrafricains. Cependant, seulement cinq transporteurs centrafricains ont été observés.

Section Douala – Garoua Boulai – Beloko - Bangui

- Paiement de la douane à Bangui après préliquidation au port de Douala ;
- Interpellation permanente des forces de l'ordre pour des problèmes de cartes de séjour ;
- Dispositions réglementaires prévoyant juste de deux check points le long du corridor Douala – Bangui et deux également le long du corridor Douala – Ndjamenas ;
- 60 postes de contrôle observés entre Douala et Garoua Boulai ;
- Chaque camionneur verse systématiquement entre 6 USD et 10 USD à chaque poste ; soit un montant variant entre 360 USD et 600 USD ;
- Pas d'aires de repos aménagées pour les transporteurs, présentant ainsi des risques d'accidents.

Coûts d'ordre sécuritaire :

- Problème d'insécurité entre Garoua Boulai et Bangui nécessitant le déplacement en convoi et sous escorte ONU ou des Forces armées centrafricaines trois fois par semaine ;
- Paiement des frais d'escorte de 50 USD par camion et par voyage tant au départ de Garoua Boulai que de Bangui ;
- Versement de 10 USD par conducteur aux rebelles centrafricains au départ de Garoua Boulai et ce malgré la présence de l'escorte onusienne ou centrafricaine.

Coûts en raison de la non-application de la réglementation du contrôle des charges à l'essieu

- Aux stations de pesage ou pont bascule, peu de sanctions ou de pénalités en cas de surcharge ;
- Non-opérationnalité des structures de délestage des produits en cas de surcharge ;
- Les conducteurs paient les pénalités 50 USD par tonne de surplus pour continuer le trajet, dégradant le patrimoine routier ;
- Disparité entre le poids réel contenu dans le bordereau de livraison (BL) au départ de la marchandise en Europe et le poids enregistré dans chaque station de pesage.

Section Douala – Bangui

- le poste frontalier de Beloko tant du côté camerounais que centrafricain, chaque conducteur doit s'acquitter de la somme de 32 USD pour franchir la frontière, sans reçu ;
- Exigence d'un laissez passer à chaque personne traversant la frontière tant du côté camerounais que centrafricain, moyennant le paiement d'une somme variant de 12 à 20 USD.

frastructures de transport et intégration régionale

elques initiatives en cours....

niveau de l'Union Africaine

Des efforts d'harmonisation des politiques et stratégies, des normes et standards en matière des infrastructures : définition des itinéraires du réseau d'autoroutes africaines d'environ 56.000 Km, avec des normes spécifiques en matière de sécurité routière, d'économie et d'environnement ;

En Janvier 2018, la Commission de l'Union Africaine a lancé le premier projet phare de son Agenda 2063 : le Marche Unique du Transport Aérien en Afrique - MUTAA (le marché compte 31 Etats membres et couvre plus de 80% du trafic aérien avec une inclusion de l'ensemble des plus grandes compagnies du continent);

Introduction du concept « SMART corridor » : levée des contraintes immatérielles et institutionnelles en utilisant les opportunités numériques pour déployer des Systèmes de transport intelligents (ITSs) pour éliminer les lenteurs et les risques, puis fluidifier les formalités aux frontières en vue de baisser sensiblement le cout des transports et de la logistique;

Accompagnement de certains programmes - PIDA (Programme pour le développement des infrastructures en Afrique) objectif est de promouvoir le développement socio-économique en Afrique grâce à la mise en œuvre des réseaux intégrés d'infrastructures régionales.

frastructures de transport et intégration régionale

elques initiatives en cours ...

niveau de la BAD : Quelques projets créateurs d'intégration

Le projet de dorsale à fibre optique d'Afrique centrale, de plus de 1000 km entre la République centrafricaine, le Cameroun et le Congo, et d'un coût de 33, 28 millions d'euros;

Plus de deux millions de personnes bénéficieront des retombées du corridor entre le Malawi, la Zambie, et le nord du Mozambique : Intégration par la connectivité des voies de communication.

La route Addis-Abeba-Nairobi-Mombasa de 1 000 km, a donné une impulsion de près 400 % aux échanges entre l'Éthiopie et le Kenya. Au total, environ 14 millions de personnes ont eu accès à des services améliorés de transport, grâce à la priorité programmatique « Intégrer l'Afrique »;

niveau de la CEEAC

Etude de faisabilité concernant le pont rail route reliant Brazzaville à Kinshasa ;

Etude du corridor multimodal majeur comprenant la route entre Ouesso, Bangui et Ndjamena et la navigation sur le fleuve Congo et ses affluents, l'Oubangui et la Sangha;

Etude du pont sur le Ntem destiné à relier le Cameroun et la partie continentale de la Guinée Equatoriale ;

Merci

com

© 2019 PricewaterhouseCoopers Cameroun. Tous droits réservés. PricewaterhouseCoopers cameroun est membre de PricewaterhouseCoopers International Ltd, une entité de droit anglais. PwC désigne la marque sous laquelle les entités membres de PricewaterhouseCoopers International Ltd rendent leurs services professionnels. PwC peut également faire référence à l'une ou plusieurs des entités membres de PricewaterhouseCoopers International Ltd dont chacune est une entité juridique distincte et indépendante.