

PASSERELLES

Analyses et informations sur le commerce et le développement durable en Afrique

VOLUME 18, NUMÉRO 2 – MARS 2017



Les infrastructures sont-elles la clé de la transformation économique africaine ?

INTERVIEW

Entretien avec le commissaire de la CEDEAO en charge de l'industrie et du secteur privé

DÉVELOPPEMENT

Les infrastructures de transport peuvent-elles promouvoir le développement durable en Afrique ?

EMPLOI

Les infrastructures transfrontalières : quel potentiel de création d'emplois ?



International Centre for Trade
and Sustainable Development



PASSERELLES

VOLUME 18, NUMÉRO 2 – MARS 2017

PASSERELLES

Analyses et informations sur le commerce et le développement durable en Afrique

PUBLIÉ PAR

ICTSD

Centre international pour le commerce et le développement durable

Genève, Suisse

www.ictsd.org

PUBLIEUR

Ricardo Meléndez-Ortiz

RÉDACTEUR EN CHEF

Andrew Crosby

RESPONSABLE ÉDITORIAL

Tristan Irschlinger

SOUTIEN ADDITIONNEL

Fabrice Lehmann

ENDA Cacid

Dakar, Senegal

www.endacacid.org

RÉDACTEUR EN CHEF

Cheikh Tidiane Dieye

ÉDITEUR

Alexandre Gomis

DESIGN

Flarvet

MONTAGE

Oleg Smerdov

PASSERELLES reçoit vos commentaires et prend en considération toute proposition d'article. Nos lignes directrices sont disponibles sur demande. Contactez-nous via passerelles@ictsd.ch ou passerelles@endacacid.org

INTERVIEW

- 4 **Développer les infrastructures pour stimuler la transformation économique : Entretien avec Kalilou Traoré de la CEDEAO**

DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 7 **Les infrastructures de transport peuvent-elles stimuler le commerce et le développement durable sur le continent africain ?**
Christian Kingombe

AFRIQUE

- 12 **Le potentiel des infrastructures transfrontalières en Afrique : quelles perspectives pour l'emploi ?**
Niklas Malchow et Anna Waldmann

CHINE

- 17 **La stratégie chinoise de développement des infrastructures en Afrique est-elle mutuellement bénéfique ?**
Wu Yabin et Bai Xiao

DÉVELOPPEMENT DURABLE

- 21 **Les infrastructures durables, un moteur pour la réalisation des objectifs de développement durable en Afrique ?**
Hans-Peter Egler

DERNIER MOT

- 25 **Infrastructures et développement : donner à l'Afrique une colonne vertébrale**
Cheikh Tidiane Dieye

- 28 **Salle de presse**

- 29 **Publications et ressources**

Les infrastructures sont-elles la clé de la transformation économique africaine ?



Les infrastructures ont un rôle crucial à jouer pour stimuler le développement durable, en particulier dans les pays les plus pauvres où les lacunes en matière d'infrastructures sont les plus grandes. Reconnaisant le besoin urgent de combler ce déficit, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 appelle au développement d'une « infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente (ODD 9.1). Pour que les aspirations de développement de l'Afrique se concrétisent, la mise en place des bonnes infrastructures matérielles et immatérielles doit donc être au centre des priorités des décideurs africains.

D'un point de vue économique, il est extrêmement important de mettre en place des réseaux d'infrastructures fiables et efficaces. Ceux-ci sont nécessaires pour accroître la compétitivité des entreprises africaines et faciliter le mouvement des biens, des services, et des personnes entre les pays et les régions. Des infrastructures appropriées faciliteraient la production, la conduite des affaires, et l'accès aux marchés régionaux et mondiaux, contribuant ainsi à dynamiser l'économie du continent et favorisant sa transformation structurelle.

Bien qu'il soit reconnu depuis longtemps comme l'une des contraintes majeures qui entravent le développement africain, le problème du manque d'infrastructures n'est pas facile à régler. En particulier, l'ampleur et la nature à long terme des projets d'infrastructures exigent des investissements qui sont souvent au-delà des capacités financières des pays africains. S'attaquer à ce problème est primordial, car les besoins de financement du continent en matière d'infrastructures sont estimés à 100 milliards US\$ par année. Dans ce contexte, sur quoi les décideurs africains devraient-ils se focaliser pour développer les infrastructures et maximiser leurs bénéfices ?

Ce numéro s'ouvre par un entretien avec Kalilou Traoré, le commissaire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en charge de l'industrie et de la promotion du secteur privé. Dans ses réponses à nos questions, le commissaire souligne les grandes opportunités, mais également les sérieux défis relatifs au développement des infrastructures, et présente les efforts déployés par la CEDEAO dans ce domaine.

Cet entretien est accompagné de quatre articles. Alors que la contribution de Christian Kingombe explore le rôle des infrastructures de transport dans la réalisation des ODD en Afrique, celle de Niklas Malchow et Anna Waldmann se penche sur le potentiel des infrastructures frontalières en termes de création d'emplois. Yabin Wu et Xiao Lai, quant à eux, examinent la stratégie chinoise de développement des infrastructures en Afrique, et tentent d'identifier ses implications pour les économies africaines. Hans-Peter Egler, enfin, souligne l'importance de développement des infrastructures durable et résilientes, tout en proposant un éclairage sur le rôle des normes de durabilité dans ce domaine.

Continuez à suivre l'actualité sur le commerce et le développement durable en Afrique sur le site web de Passerelles. Vous pouvez aussi nous suivre sur Facebook et Twitter !

INTERVIEW

Développer les infrastructures pour stimuler la transformation économique : Entretien avec Kalilou Traoré de la CEDEAO



Kalilou Traoré est commissaire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en charge de l'industrie et de la promotion du secteur privé.

Passerelles s'est entretenu avec Kalilou Traoré, commissaire de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en charge de l'industrie et de la promotion du secteur privé.

Monsieur le commissaire, il est largement admis que le manque d'infrastructures constitue l'une des plus lourdes contraintes structurelles qui entravent le développement africain. En quoi les infrastructures sont-elles si importantes ?

[Kalilou Traoré] Les infrastructures jouent un rôle capital dans la croissance, la compétitivité, la création d'emplois et la lutte contre la pauvreté. Par infrastructures, il faut entendre les moyens matériels lourds nécessaires à l'activité sociale, économique, politique, scientifique, etc. Cependant, l'accès aux services d'infrastructures de base demeure un sérieux défi dans nombre de pays en développement et particulièrement en Afrique. Selon les statistiques récentes à l'échelle mondiale, au moins 663 millions de personnes n'ont toujours pas accès à de l'eau potable salubre. D'ici à 2025, 1,8 milliard de personnes vivront dans des zones en pénurie d'eau absolue. Environ 60 pourcent des habitants de la planète n'ont pas accès à Internet et 1,2 million de personnes vivent encore sans électricité. Le tiers au moins de la population rurale dans le monde n'est pas desservi par des routes praticables en toutes saisons.

Les infrastructures contribuent ainsi à faciliter l'activité de l'homme, et réduisent en particulier les coûts des diverses opérations économiques et améliorent la qualité de ces opérations, d'où leur rôle fondamental dans la transformation économique du continent africain. Les infrastructures modernes sont particulièrement nécessaires pour l'aménagement du territoire dans les pays et pour réaliser les objectifs de l'intégration régionale au sein des diverses communautés économiques régionales. La faiblesse des infrastructures en Afrique est notoire et entrave lourdement notre capacité à faire face à la compétition mondiale.

D'un point de vue régional, le développement d'infrastructures capables de soutenir le développement économique constitue une priorité pour la CEDEAO. Quelle est l'approche adoptée par la communauté et ses États membres en la matière ? Quels sont les outils développés, et quels sont les grands projets en cours et à venir ?

[KT] Un des objectifs de la vision 2020 de la CEDEAO consiste à mieux connecter les pays entre eux. Ces connections se font en grande partie par des infrastructures économiques et sociales au niveau des routes, des télécoms, de l'énergie, ainsi que du transport maritime et aérien. La CEDEAO a établi des plans directeurs pour la mise en place des infrastructures dans les différents domaines.

Ainsi, le plan directeur dans le domaine de l'énergie prévoit de porter la capacité de production à plus de 10 000 mégawatts d'ici 2020. Plusieurs centrales hydrauliques et thermiques sont en cours de construction. Le plan prévoit également d'accroître l'interconnexion entre les pays, et certains programmes sont déjà en cours, dont notamment le programme CLSG reliant la Côte d'Ivoire, le Liberia, la Sierra Leone et la Guinée. L'extension jusqu'à la Mauritanie et au Maroc du gazoduc maritime qui relie actuellement le Nigeria au Ghana est également prévue. Sur le plan des transports, le plan directeur prévoit de connecter les pays de la région d'ouest en est, notamment par la

construction de la route côtière qui connectera Dakar à Lagos et de la route transsaharienne qui part de Dakar pour rejoindre Kano, au nord du Nigeria. Plusieurs tronçons de ces routes sont déjà opérationnels. Pour ce qui est des télécoms, un important projet régional d'interconnexion par la fibre optique est presque achevé. S'agissant du transport aérien, les règles ont été harmonisées pour assurer la sécurité des transports. Concernant le transport maritime, enfin, la région travaille à la mise en place d'une compagnie régionale de cabotage afin d'offrir une alternative au transport routier le long des côtes et de réduire les coûts.

La CEDEAO organisera au mois de mai 2017 une table ronde des bailleurs pour le financement des projets prioritaires du Programme communautaire de développement. Huit grands projets ont été identifiés dans les domaines des transports, de la santé, de l'eau et de l'agriculture.

Comment ces efforts s'articulent-ils avec ceux du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) à l'échelle continentale ?

[KT] Le PIDA est le programme principal d'orientation de l'Union africaine (UA), du NEPAD et de la Banque africaine de développement (BAD) en ce qui concerne la programmation, les politiques et les priorités d'investissement dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des technologies de l'information et de la communication entre 2011 et 2030. Le programme vise à mettre en place un cadre d'engagement avec les partenaires du développement du continent africain qui sont disposés à apporter leur soutien aux infrastructures à l'échelle régionale et continentale. La CEDEAO travaille en étroite collaboration avec l'Union Africaine, le NEPAD et la BAD. Des dispositions sont prises pour assurer la cohérence régionale et continentale, notamment dans la perspective de la Zone de libre-échange continentale.

Le rôle crucial des infrastructures en matière de développement est reconnu par les décideurs africains, et ce depuis longtemps. Quels sont les principaux obstacles auxquels leur développement se heurte ?

[KT] On estime à plus de 100 milliards US\$ l'investissement annuel nécessaire à l'Afrique pour combler le déficit en infrastructures dans les prochaines années. Ce sont des montants importants qui ne sont pas supportables par les budgets de nos États, ce qui explique notamment la lenteur de la réalisation des investissements publics. Par ailleurs, les investissements privés sont encore insuffisants. Pour réduire le déficit en infrastructures, il sera nécessaire de décupler les investissements et de recourir davantage au secteur privé. Il est également nécessaire d'améliorer la gouvernance, les capacités et l'efficacité, afin de mieux tirer parti des ressources allouées aux infrastructures.

Comme vous venez de l'expliquer, la mise en place d'un réseau d'infrastructures efficace exige des investissements considérables, et la question du financement est souvent considérée comme un grand défi. En mobilisant mieux ses propres ressources et en les allouant stratégiquement, le continent a-t-il, selon vous, les moyens de s'attaquer à ce défi ?

[KT] Le défi du financement des infrastructures est énorme au regard de l'ampleur du déficit, mais aussi eu égard au coût élevé des matériaux et aux technologies nécessaires. Cela nécessite une mobilisation de tous les moyens nécessaires, que ce soit sur le plan domestique ou international, public ou privé. Au niveau continental, plusieurs études ont suggéré de mobiliser davantage de ressources en exploitant les revenus des matières premières pour financer les infrastructures. C'est dans cette perspective que la CEDEAO a lancé le projet de constitution d'un fonds pour soutenir les projets d'infrastructures dans les domaines de l'énergie et des transports, intitulé FODETE, qui sera alimenté par des prélèvements sur certaines exportations des matières premières. Les études sont terminées et ont été déjà validées sur le plan technique. La validation politique se fera dans les semaines qui viennent. Au niveau des pays et des institutions régionales, des initiatives sont également prises pour faire face aux défis. Cependant, elles connaissent plus ou moins de succès car nos États doivent faire face à de nombreuses contraintes en matière de développement, et ce dans tous les domaines.

Quel rôle les financements provenant de l'étranger, qu'ils soient publics ou privés, peuvent-ils jouer ? Comment les attirer et les utiliser au mieux pour compléter les ressources intérieures ?

[KT] Comme évoqué, la mobilisation des ressources internes ne peut suffire à relever le défi des infrastructures, aussi bien au niveau du financement que du transfert de technologie. Les financements extérieurs sont très exigeants en matière de sécurité de l'environnement des affaires. Ces financements nécessitent le plus souvent la disponibilité d'études de faisabilité qui peuvent s'avérer particulièrement onéreuses. C'est également l'une des raisons du FODETE. Ce fonds aidera à financer les études, afin de faciliter la levée de financements permettant de mener à bien divers projets d'infrastructures.

Notre action, au niveau public, consiste à tout mettre en œuvre pour satisfaire les investisseurs ou institutions financières en vue de mobiliser ces ressources. Par ailleurs, nous travaillons à l'établissement d'un cadre régional de coopération dans le domaine des partenariats public-privé, qui constituent un outil particulièrement important pour le financement des infrastructures. La CEDEAO a également lancé des programmes pour l'amélioration du cadre des investissements, notamment avec le projet de code commun des investissements. Nous avons également mis en place un mécanisme régional de garantie des investissements avec ATI (African Trade Insurance). Tous ces programmes visent à attirer les investissements nécessaires dans la région pour réaliser de grands projets tels que ceux d'infrastructures.

Bien qu'elle ne soit pas nouvelle, la question des infrastructures semble susciter une attention grandissante au niveau multilatéral, avec notamment la mise en place du Forum mondial sur les infrastructures, dont la deuxième édition se tiendra en avril prochain. Selon vous, que faut-il attendre de ce type d'efforts à l'échelle globale ?

[KT] Il faut attendre plus d'engagement et plus de cohérence dans les initiatives de la communauté internationale sur le financement des infrastructures. On sait aujourd'hui qu'on ne peut pas gagner la lutte contre la pauvreté et assurer l'inclusion sociale si la réalisation des infrastructures n'est pas au centre des priorités. C'est pourquoi la réalisation des infrastructures a été identifiée comme une nécessité pour atteindre les Objectifs de développement durable (ODD). Le financement des infrastructures doit donc être une priorité de l'aide au développement et de la coopération internationale, en particulier parce que le niveau des économies de nos pays est tel que l'amortissement des infrastructures nécessite de longues périodes que tous les bailleurs ne sont pas prêts à supporter. Le Forum mondial sur les infrastructures a été mandaté par le Programme d'action d'Addis-Abeba sur le financement du développement en vue d'aider à combler les déficits en matière d'infrastructures. Le forum devra permettre de mieux harmoniser et coordonner les initiatives des partenaires respectifs.

Pour conclure, face à l'ampleur du déficit en infrastructures, qui constitue une véritable chape de plomb pour l'industrie, quelle sera selon vous la clé de la réussite pour la région ?

[KT] L'industrie manufacturière régionale représente moins de 7 pourcent du PIB régional. Malgré tous nos efforts, les industries ne pourront être compétitives que si les infrastructures adéquates sont mises en place. L'industrie est donc l'un des premiers bénéficiaires des infrastructures. En plus des infrastructures générales que constituent les transports, l'énergie et les communications, l'industrie a des besoins spécifiques d'infrastructures pour accélérer l'investissement et accroître la compétitivité. Il s'agit notamment de l'aménagement des zones industrielles et de leur connexion avec les réseaux de services. Par ailleurs, la CEDEAO travaille à la mise en place de l'infrastructure qualité régionale, ce qui va permettre d'harmoniser les normes régionales, de fournir les certifications nécessaires aux entreprises et aux produits, et de connecter les laboratoires d'analyse et de métrologie. Tout cela nécessite d'importants investissements publics et privés. Nous travaillons donc avec plusieurs bailleurs et institutions pour développer différents modes de financement structurés, de financements mixtes, de PPP et de financement participatifs. La CEDEAO compte organiser cette année le premier Salon et Forum industriel de la CEDEAO, qui sera une plateforme d'échanges entre les politiques, les financiers, les industriels et tous les acteurs du développement.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les infrastructures de transport peuvent-elles stimuler le commerce et le développement durable sur le continent africain ?

Christian Kingombe

Le rôle des infrastructures dans le développement économique est largement reconnu. Comment le développement d'un réseau d'infrastructures de transport mieux intégré peut-il soutenir la réalisation des Objectifs de développement durable en Afrique ?

Les responsables des banques multilatérales de développement (BMD) et du FMI ont récemment déclaré conjointement qu'« aucun pays ne s'est développé sans accès à des infrastructures fonctionnant correctement ». Le développement des infrastructures est en effet indispensable à la compétitivité et au commerce, lesquels jouent un rôle crucial dans le développement durable. Cet article examine le rôle des infrastructures de transport en vue de la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) et formule quelques suggestions afin de maximiser ce potentiel.

Surmonter les obstacles

En Afrique, la transformation structurelle et la croissance verte et inclusive, qui sont des conditions préalables à la réalisation de la plupart des ODD, sont freinées par un ensemble de barrières naturelles et humaines. Ces barrières constituent autant d'obstacles à une meilleure intégration régionale et se rattachent au fait que l'Afrique est divisée en 54 espaces économiques, comprenant de nombreux pays dépourvus de littoral (16) et/ou figurant parmi les pays les moins avancés (34). Ces pays sont en outre dispersés entre plus de 30 organisations régionales et sous-régionales qui se chevauchent et forment ce que certains spécialistes ont appelé un véritable « sac de nœuds ».

Compte-tenu de cette architecture complexe, il existe un grand nombre de contraintes infrastructurelles immatérielles qui entravent le processus d'intégration régionale, dont notamment le manque d'harmonisation des politiques, réglementations et procédures qui régissent le commerce comme le développement des infrastructures. De plus, l'insuffisance des infrastructures matérielles continue de peser lourdement sur la compétitivité et les efforts de diversification de l'Afrique. Il existe enfin d'autres contraintes significatives en termes de capacités institutionnelles, administratives et financières, de gouvernance et de coordination des efforts entre la Commission de l'Union africaine (CUA) et les communautés économiques régionales (CER), ainsi qu'entre États membres.

S'attaquer aux obstacles qui entravent la circulation des biens et des services entre et à travers les pays africains, en résolvant notamment les problèmes liés au chevauchement des CER, contribuerait ainsi fortement à aplanir les difficultés d'intégration régionale de l'Afrique en tant qu'étape préalable à la réalisation des ODD. En particulier, il est absolument nécessaire de développer les investissements dans des réseaux transfrontaliers de transport, d'énergie, d'eau et de TIC qui soient efficaces, homogènes et économiques, ainsi que dans des réformes portant sur les infrastructures administratives, telles que les poste-frontières uniques. Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA, de l'anglais *Programme for Infrastructure Development in Africa*), dont les 51 programmes et projets ont vocation à parfaire l'interconnexion, l'intégration et la transformation du continent africain, constitue une étape importante dans cette direction. La construction, la modernisation et l'entretien d'infrastructures régionales fiables et efficaces pourrait avoir un effet de catalyseur sur le développement, en réduisant les délais, et donc le coût, des transports et des échanges transfrontaliers, encourageant ainsi le développement du commerce, la création d'emplois décents, une croissance verte et inclusive, l'intégration africaine, et en définitive le développement durable. Dans le

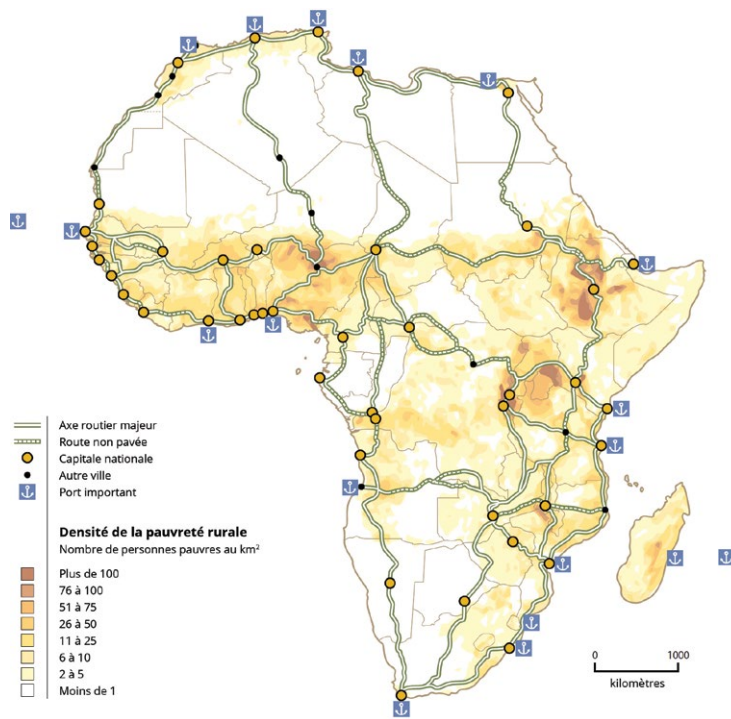
cadre de ce processus, ce sont les régions les plus isolées et dépourvues de ressources qui enregistreraient les gains les plus importants.

Les engagements régionaux auraient également besoin d'être harmonisés avec les accords de coopération et les accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux externes des États membres de l'UA et des CER. Au moment de l'entrée en vigueur de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC le 22 février 2017, après qu'il ait été ratifié par deux-tiers des membres de l'organisation, seuls 19 pays africains avaient soumis leur instrument de ratification. Ceci est regrettable, car les pays africains en général, et les PMA en particulier, figurent parmi les pays qui enregistreront probablement la réduction la plus importante des coûts du commerce résultant de la mise en œuvre de l'AFE, même si la plupart des CER africaines ont déjà des dispositions en place relatives à la facilitation des échanges¹.

Les infrastructures de transport comme moteur de la réalisation des ODD en Afrique

De nombreuses études montrent que l'accès aux transports a un impact significatif sur le caractère inclusif de la croissance, l'accès aux services sociaux et l'intégration régionale. Dans le cadre des ODD, les transports jouent un rôle central : sur les 17 ODD, sept comprennent des cibles qui concernent spécifiquement les transports urbains ou ruraux. Les transports font donc figure d'outil essentiel pour réduire les émissions, favoriser l'équité et réduire la pauvreté². Mais en pratique, le développement des infrastructures routières de l'Afrique reste très insuffisant en termes de quantité, de qualité ou d'accès, en raison peut-être de la géographie économique difficile du continent, et se caractérise également par l'absence de certaines liaisons régionales importantes (cf. figure 1)³. Moins de 20 pourcent du total des routes du continent sont pavées. Une partie importante des réseaux routiers construits pendant les années 70 et 80 sont en mauvaise condition en raison du manque d'entretien⁴. De plus, le système ferroviaire africain, qui joue un rôle essentiel pour le transport des personnes comme des marchandises, est encore plus mal connecté que le système routier, car les différences d'écartement des rails ne permettent pas la connectivité transfrontalière des réseaux ferroviaires et l'utilisation d'un même matériel roulant entre pays voisins⁵.

Figure 1. Principaux ports et axes routiers transafricains



Source : Banque africaine de développement, *Development Effectiveness Review 2012. Promoting Regional Integration.*

C'est dans ce contexte qu'en janvier 2015, la Chine et la CUA ont signé un accord de grande portée qui s'inscrit dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA, avec pour vision pharaonique de relier toutes les capitales africaines par un système de routes, de trains à grande vitesse et de transports aériens. La mise en œuvre de cadres communs pour la construction de réseaux régionaux d'infrastructures (tels que l'Agenda 2063 de l'UA et le PIDA) devrait favoriser le commerce intra-africain, qui se caractérise par un contenu en valeur ajoutée (manufacturière) plus important que le commerce africain avec le reste du monde⁶, stimulant ainsi la création d'emplois (ODD 8) sur le continent et contribuant à la réalisation de nombreux autres ODD grâce à divers mécanismes de transmission. Les retombées positives seraient particulièrement importantes dans les zones rurales isolées, notamment dans les 34 PMA africains, où deux-tiers de la population vit dans des communautés rurales. L'amélioration des réseaux de transports ruraux permet d'offrir de nouvelles opportunités économiques aux petits agriculteurs et aux entreprises rurales non agricoles, grâce notamment aux économies d'échelle potentielles résultant de l'accès aux marchés externes d'intrants et d'extrants, ce qui pourrait ensuite favoriser la mise en œuvre d'un grand nombre d'ODD dans ces régions africaines rurales.

Indépendamment de l'entrée en vigueur déjà mentionnée de l'AFE de l'OMC, et dans le contexte actuel de scepticisme croissant à l'égard des bienfaits du commerce multilatéral, la prochaine phase du développement des capacités de production et d'exportation de l'Afrique devra s'effectuer dans le cadre de ses propres accords commerciaux méga-régionaux, à savoir la Zone de libre-échange tripartite (ZLET) puis la Zone de libre-échange continentale (ZLEC). Ces opportunités importantes d'intégration régionale sont tributaires du réseau des infrastructures de transport, qui jouera donc un rôle déterminant pour la réalisation des ODD sur les treize prochaines années. La facilitation des transports, qui se définit comme la simplification et l'harmonisation des procédures de transport international et des flux d'information qui s'y rattachent, se traduit par des exportations et des importations plus rapides, plus efficaces et plus prévisibles. Mais comme pour le développement des infrastructures physiques, il reste encore beaucoup à faire en Afrique pour réaliser les sept cibles des ODD relatives aux transports. En Afrique, les services d'infrastructure sont deux fois plus chers qu'ailleurs, reflétant à la fois les déséconomies d'échelle de la production et les marges bénéficiaires élevées résultant de l'absence de concurrence.

La mesure la plus importante en vue de surmonter cette difficulté a été prise en octobre 2008, lorsque les chefs d'État et de gouvernement représentant les 26 pays membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) se sont réunis à Kampala pour signer le Protocole d'accord tripartite visant à créer une « grande ZLE » unique couvrant les trois CER. Une approche véritablement développementale a été adoptée dans le cadre du processus d'intégration tripartite, qui repose sur trois piliers : (1) intégration des marchés dans le cadre de la ZLET (ODD 10.a, 17.12 et 17.13), (2) développement des infrastructures pour améliorer la connectivité et réduire les coûts de fonctionnement des entreprises (ODD 8.a) et (3) développement industriel pour répondre aux contraintes de capacité productive (ODD 9). Sur cette base, la ZLET a adopté un « programme tripartite global de facilitation des transports » (CTTFP, de l'anglais *Comprehensive Tripartite and Trade Facilitation Programme*), en vue d'un développement coordonné des transports et des infrastructures. La mise en œuvre du CTTFP se heurte toutefois à un certain nombre de difficultés, telles que la lenteur d'adoption des protocoles au niveau national, le faible niveau de mise en œuvre des ACR et la prolifération des barrières non tarifaires (BNT) liées aux transports. Ces difficultés devront être surmontées pour réduire le coût des transports, stimuler le commerce et garantir l'accès de tous à des transports durables.

Les études existantes viennent appuyer l'idée selon laquelle la facilitation des transports et le développement des infrastructures physiques constituent un réel facteur de développement et de croissance durable, dans le cadre par exemple du développement de l'agriculture et des revenus ruraux⁷. La facilitation des transports et les infrastructures de transport favorisent en particulier la circulation des marchandises, des services et des

personnes, et réduisent les coûts de l'activité économique, ce qui permet à celle-ci de se développer. Sachant qu'il n'est pas encore possible de mesurer l'avancement des cibles liées aux ODD de manière satisfaisante au niveau des CER, de futures études pourraient chercher à analyser dans quelle mesure la résolution des difficultés rencontrées par le CTTFP se rattache à la mise en œuvre des ODD au sein de la ZLET et de la ZLEC.

Quelles priorités pour l'Afrique et la communauté internationale ?

La croissance soutenue enregistrée par les économies africaines depuis 2004 a besoin d'être réorientée pour offrir une base plus solide à la transition vers un développement durable. L'Afrique doit en effet intensifier ses efforts de transformation structurelle, dans le cadre notamment de l'intégration régionale, tout en gardant la réduction de la pauvreté et les préoccupations de développement durable au cœur de ses ambitions de développement. L'une des clés de la réussite d'un programme aussi ambitieux réside dans le développement d'un marché régional unique et intégré en matière de transport routier, dans le cadre de politiques harmonisées.

La facilitation des transports et les infrastructures de transport favorisent en particulier la circulation des marchandises, des services et des personnes, et réduisent les coûts de l'activité économique, ce qui permet à celle-ci de se développer.

Renforcer la coordination politique

Le développement d'un marché régional des transports plus concurrentiel, intégré et libéralisé sur le continent africain sera fondamental pour la réalisation des ODD, la mise en œuvre de l'AFE et la mise en place d'accords commerciaux méga-régionaux tels que la ZLET ou la ZLEC en Afrique. L'inefficacité des stratégies de développement du commerce, des transports et des infrastructures et le manque de cohérence des politiques sont souvent le résultat d'une approche fragmentée et au coup par coup en matière d'élaboration des politiques et de consultation du secteur privé. En raison de leurs liens intersectoriels, le manque de coordination des politiques peut venir compliquer la réalisation des ODD. Par conséquent, le développement d'un cadre de gouvernance de la coordination interministérielle et de la consultation des parties prenantes pour l'élaboration des politiques de facilitation du commerce et des transports, tant au niveau national qu'à celui des CER, représenterait une étape importante dans la bonne direction. cela permettrait de garantir la cohérence et la complémentarité des politiques d'intégration régionale, en même temps que le respect des objectifs de développement durable des États membres.

Infrastructures de transport durables dans les pays en situation particulière

Le développement de systèmes d'infrastructures fiables, efficaces et durables, en matière notamment de transports, a une très grande importance pour les pays en situation particulière, tels que les PMA ou les pays en développement sans littoral. Malheureusement, le niveau des investissements nécessaires à la réalisation de projets d'infrastructures régionales de grande envergure dépasse souvent les capacités nationales de ces pays, d'où l'importance de la coopération régionale et de l'assistance internationale, notamment en termes financiers. Cet appui pourrait provenir en partie d'une amélioration des mesures de soutien international pour les adapter aux besoins des pays en situation particulière, comme le suggèrent De Melo et Wagner, qui recommandent d'allouer une partie plus importante des fonds de l'aide pour le commerce aux pays ayant des besoins spécifiques en matière de facilitation des échanges, par exemple pour la mise en place et le renforcement des comités nationaux de facilitation des échanges⁶. Une approche de cette nature, plus ciblée, pourrait également être adoptée pour les infrastructures physiques.

Financement des infrastructures de transport durables : le rôle des PPP

L'augmentation des investissements en infrastructures nécessaire à la réalisation des ODD en Afrique est considérable, sachant que les besoins financiers du continent dans ce domaine sont estimés à près de 100 milliards US\$ par an^①. Bien que la plus grande partie des infrastructures africaines soient financées par les ressources nationales, les gouvernements africains devraient tirer parti du regain d'intérêt des investisseurs et opérateurs privés en vue d'améliorer et d'entretenir le réseau des infrastructures de transport du continent dans les prochaines décennies. Dans cette optique, les gouvernements africains, les banques multilatérales de développement et les autres parties prenantes concernées devraient s'intéresser aux partenariats public-privés (PPP) et autres méthodes de financement novatrices, telles que les instruments de risque qui assurent un certain volume de transactions, en vue d'attirer l'investissement privé pour soutenir le développement des infrastructures et la réalisation des ODD.

Les opinions et interprétations exprimées dans cet article sont celles de l'auteur et n'engagent en aucun cas le Graduate Institute de Genève ou le CSEND. L'auteur souhaite remercier Raymond Saner et Thibaut Mourgues pour leurs commentaires et conseils.

-
- ① OMC, « *How does the TFA cut red tape at the border for easier trade* », 2017
 - ② Institute for Transportation & Development Policy, « *The Role of Transport in the Sustainable Development Goals* », 2015
 - ③ Cf. Centre d'information virtuel du PIDA (VPiC) : <http://www.au-pida.org/>
 - ④ Kingombe, Christian, « *An Enquiry into the Causes and Nature of the Transmission Mechanisms between Labour-Based Rural Roads, Sustainable Growth, and Agricultural Trade in Zambia's Eastern Province* », thèse de doctorat, Université de Londres, 2011.
 - ⑤ Groupe de la banque africaine de développement, *Africa in 50 Years' Time: The Road Towards Inclusive Growth*, septembre 2011
 - ⑥ Groupe de la banque africaine de développement, « *Intra-African Trade: An Analysis* », Mimeo, 2012
 - ⑦ Cf. par exemple: *Rapport 2015 sur les pays les moins avancés : Transformer l'économie rurale*, CNUCED, 2015.
 - ⑧ Jaime De Melo et Laurent Wagner, « Comment l'Accord sur la facilitation des échanges peut aider les PMA à réduire les coûts du commerce », Initiative E15, ICTSD et le Forum économique mondial, janvier 2016.
 - ⑨ « Africa needs \$100 billion annually to close infrastructure financing gap – AfDB », *Premium Times*, 13 décembre 2015



Christian Kingombe

Chargé de recherche senior au Centre for Finance and Development du Graduate Institute de Genève, adjoint de recherche au Centre for Socio-Eco-Nomic Development (CSEND), et co-fondateur et associé-gérant de 4IP LLC.

AFRIQUE

Le potentiel des infrastructures transfrontalières en Afrique : quelles perspectives pour l'emploi ?

Niklas Malchow et Anna Waldmann

Comment l'Afrique peut-elle exploiter le potentiel des infrastructures transfrontalières pour éliminer les principaux goulets d'étranglement de l'économie, stimuler l'intégration régionale et le commerce intra-africain et créer des emplois pour la population croissante du continent ?

Les infrastructures transfrontalières (ITF) sont une condition clé de l'intégration régionale des économies enclavées et de la facilitation des échanges de biens et de services. Dans le secteur de l'énergie, les usines hydroélectriques favorisent la stabilité des marchés régionaux d'électricité, afin de distribuer une électricité financièrement accessible au moyen de lignes de transport transfrontalières. Dans le secteur des transports, la mise en place de réseaux routiers et ferroviaires transfrontaliers est nécessaire à la création de corridors régionaux de développement économique. Les ITF constituent donc une réponse efficace à certains des obstacles majeurs qui entravent l'intégration régionale et la transformation économique de l'Afrique.

Par rapport aux infrastructures nationales, les ITF présentent des risques et des avantages transnationaux, s'accompagnent d'une importante complexité structurelle à grande échelle et nécessitent de coordonner de nombreux acteurs clés dispersés entre différents pays et différents niveaux de gouvernance. Les coûts et les avantages des projets peuvent se répartir de manière inégale entre pays, ce qui complique l'appropriation et l'implication au niveau de chaque pays. De plus, alors qu'une part importante du coût de l'intégration et des infrastructures régionales doit être assumée à court terme, les gains nationaux et régionaux résultant du développement des ITF peuvent mettre du temps à se matérialiser, notamment pour les économies les moins avancées et les pays de petite taille.

En conséquence, certaines de ces difficultés initiales peuvent amener différents acteurs à sous-estimer les gains multidimensionnels liés aux ITF, ce qui peut nuire à leur développement. Pour répondre à ce problème de mauvaise représentation, le présent article aborde la question sous l'angle de la création d'emplois pour souligner l'une des promesses centrales du développement des ITF : la libération d'opportunités socio-économiques et la promotion d'un développement durable sur le continent africain.

Les trois dimensions de la création d'emplois

Pour illustrer l'importance des infrastructures régionales en tant que moteur du développement socio-économique, nous analysons trois dimensions de la création d'emplois : l'effet direct sur l'emploi, l'effet indirect sur l'emploi et l'effet d'entraînement (*spill-over*). Nous mettons davantage l'accent sur cette troisième dimension, car les deux premières sont largement évoquées par ailleurs, et l'effet d'entraînement exige une analyse nuancée pour faire ressortir les avantages socio-économiques plus larges des ITF.

L'effet direct sur l'emploi correspond aux emplois créés pendant les phases de préparation, de construction, d'exploitation et d'entretien d'un projet d'infrastructure. Une société de construction embauche par exemple 1 000 personnes pour la construction d'une ligne de transport reliant trois pays, puis un concessionnaire en embauche 300 pour l'exploitation et l'entretien pendant un contrat de 20 ans.

L'effet indirect sur l'emploi correspond aux emplois créés par l'intermédiaire des biens et services nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructures, comme par exemple les emplois au sein de la chaîne d'approvisionnement. Dans l'exemple précédent, la société qui construit la ligne de transport achète du ciment et des câbles pour la construction

et des équipements techniques pour l'exploitation et l'entretien, ce qui crée des emplois dans d'autres secteurs de l'économie.

L'effet d'entraînement sur l'économie régionale correspond aux gains macroéconomiques résultant des services fournis par les infrastructures, à savoir l'impact économique global. La ligne de transport ainsi construite améliore les conditions économiques de la région en offrant aux entreprises locales un accès à l'électricité qui soit régulier et financièrement abordable. Cela peut conduire à la création d'un pôle économique qui incite les fabricants à investir dans des usines en raison d'un approvisionnement stable en électricité et de l'existence d'infrastructures de transport. Ces résultats de marché bénéficient également aux agriculteurs, car la baisse des coûts de transport et les échanges commerciaux supplémentaires entraînent des gains de productivité et une augmentation des revenus.

Comment les infrastructures régionales stimulent-elles le développement durable ?

Globalement, le développement des ITF se traduit par des économies mieux intégrées. Un corridor de transport permet de dynamiser les marchés régionaux existants, de créer de nouveaux marchés et de soutenir la création de chaînes de valeur dans le cadre des pôles commerciaux et de services qui se créent le long du couloir. Cela peut conduire au développement des échanges intra-africains et à des gains de productivité, qui encourageront la diversification économique du continent et permettront aux économies africaines de devenir des pays industrialisés à revenu intermédiaire. Pendant cette période de développement des capacités productives, il est nécessaire de développer un certain nombre de compétences pour tirer parti des opportunités d'emploi ainsi créées. Malheureusement, les effets à moyen et long terme des ITF sur l'emploi et la croissance sont souvent ignorés dans l'élaboration des politiques.

Le développement de services d'infrastructures fiables est essentiel pour stimuler le commerce intra-africain, diversifier la production économique et développer l'emploi en générant des opportunités pour les entreprises.

Les infrastructures régionales peuvent ainsi jouer un rôle décisif dans la réalisation de deux Objectifs de développement durable (ODD) importants et interconnectés : « promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous » (ODD 8) et « bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation » (ODD 9). Elles peuvent également contribuer de manière plus indirecte à la réalisation d'un grand nombre d'autres ODD.

Pourquoi donner la priorité aux infrastructures transfrontalières ?

La réalisation de l'ambition des pays africains de transformer, développer et industrialiser leurs économies, comme le formule l'Agenda 2063 de l'Union africaine, passe par des services d'infrastructures fiables, qui sont essentiels pour stimuler le commerce intra-africain, diversifier la production économique et développer l'emploi en générant des opportunités pour les entreprises. Comme l'a récemment souligné le vice-président pour l'Afrique de la Banque mondiale, M. Makhtar Diop, un tel scénario est réalisable grâce à des « programmes complets » qui encouragent le développement des infrastructures et la création de chaînes de valeur régionales¹.

Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA, de l'anglais *Programme for Infrastructure Development in Africa*) est un programme de cette nature, qui se concentre sur la mise en place de corridors pour l'énergie et les transports et de réseaux de télécommunications. Il trouve ses fondements dans l'Agenda 2063 et a été

Pays enclavés

L'Afrique compte plus de pays dépourvus de littoral que n'importe quelle autre région du monde (16) et se classe également au premier rang en termes de longueur des frontières terrestres par rapport aux frontières totales (84 pourcent).

récemment présenté lors du Forum économique mondial de 2017 comme l'une des nombreuses stratégies panafricaines qui apportent des solutions concrètes aux importants défis qui entravent l'industrialisation et le commerce intra-africain. Avec le soutien du gouvernement allemand, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD, de l'anglais *New Partnership for Africa's Development*), développe actuellement une méthodologie d'évaluation de l'impact direct et indirect des projets du PIDA en matière d'emploi, ainsi qu'un guide sur la manière d'optimiser la création d'emplois et le développement des compétences pendant le cycle de vie des projets d'infrastructures.

Pour lutter contre les principaux goulets d'étranglement économiques, une approche prometteuse consiste à développer des corridors régionaux de développement économique intégrant des infrastructures matérielles (telles que les infrastructures de transport, des technologies de l'information et de la communication (TIC) ou de l'énergie) et immatérielles, telles que la réglementation du commerce et des douanes ou les « postes frontière uniques », pour galvaniser l'activité économique régionale, relier les zones rurales aux opportunités économiques et générer de nouvelles opportunités d'emploi. Les couloirs régionaux de transport forment un élément clé des corridors régionaux de développement économique. Ils se composent des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires, qui se diffusent généralement à partir d'un port pour assurer l'intégration régionale des économies de l'arrière-pays. L'Afrique compte plus de pays dépourvus de littoral que n'importe quelle autre région du monde (16) et se classe également au premier rang en termes de longueur des frontières terrestres par rapport aux frontières totales (84 pourcent en longueur)②. Les ITF et les corridors régionaux de développement économique permettent donc non seulement de générer des gains économiques considérables résultant de l'intégration régionale, mais également de rattacher les économies enclavées aux marchés régionaux et mondiaux.

Créer de nouvelles chaînes de valeur et accélérer la croissance grâce aux corridors régionaux de transport

Lorsqu'un corridor régional de transport devient opérationnel, ses infrastructures routières, ferroviaires et portuaires déclenchent des effets d'entraînement qui peuvent servir de catalyseur à un processus général de développement socio-économique à l'échelle régionale. D'après la théorie économique, lorsque les coûts du transport diminuent, le trafic augmente, et le commerce des biens et des services s'intensifie. Grâce à la réduction des obstacles au commerce et à de meilleures opportunités de marché, de nouveaux centres commerciaux et de services se créent le long du corridor. D'un côté, les corridors régionaux de transport peuvent favoriser la création de nouvelles entreprises, et de l'autre, ils peuvent également relier les pôles industriels et agricoles existants aux nouveaux marchés transfrontaliers. De la même manière, les axes routiers peuvent rattacher des zones agricoles au secteur manufacturier, ouvrant ainsi également la porte à de nouvelles chaînes de valeur. Le nouveau corridor peut ainsi générer des gains significatifs de compétitivité et de productivité, ouvrir la voie à de nouvelles opportunités économiques et aboutir ainsi à une augmentation du PIB régional et national.

Pour prendre un exemple pratique, le « corridor central », un système de transport dit « multimodal » (associant route, rail et port) et programme phare du PIDA, part du port de Dar es Salam et relie la Tanzanie à la République démocratique du Congo ainsi qu'au Burundi, au Rwanda et à l'Ouganda, trois pays dépourvus de littoral, grâce à des services de transport intégrés. Dans les ports africains, le délai moyen de traitement d'un conteneur est de 20 jours, contre trois à quatre jours dans d'autres grands ports internationaux③. Grâce au programme infrastructurel du corridor central, le délai moyen de traitement des conteneurs dans le port de Dar es Salam devrait passer de 29 à 9-11 jours tandis que sa capacité doublera, passant de 600 000 à 1,2 millions d'unités « équivalent vingt pieds » (conteneurs normalisés) par an④. L'élargissement du pont reliant le Rwanda à la Tanzanie permet le passage de chargements de 400 tonnes, au lieu de 56 tonnes précédemment, et le nombre de contrôles officiels aux frontières devrait passer de 17 à trois grâce aux postes frontières uniques. Le corridor central ouvre la porte à de nouvelles chaînes de valeur pour les producteurs nationaux et à de nouvelles opportunités de développement économique.

En plus du besoin d'infrastructures physiques adaptées, la réponse à la question cruciale des infrastructures immatérielles (dans le cadre notamment des postes frontière uniques, du traitement portuaire et de la logistique) peut conduire à d'importants gains de productivité et de compétitivité, comme l'illustre le projet du corridor central. Ces gains peuvent à leur tour enclencher un processus plus large de développement socio-économique et de transformation structurelle générale. Pour libérer tout le potentiel économique régional du corridor central, plusieurs éléments sont en train d'être mis en place.

Les retombées économiques au niveau régional

Les pôles commerciaux et de services sont susceptibles de se transformer en parcs industriels à forte intensité de main d'œuvre et de stimuler ainsi l'emploi et la croissance économique. S'il est mis en place comme prévu, le parc industriel de Hawasa en Éthiopie devrait ainsi créer 60 000 emplois et générer près d'un milliard de dollars d'exportations annuelles de vêtements⁵. Les parcs industriels peuvent également continuer de se développer pour se transformer en véritables pôles de croissance rassemblant différentes industries. Ces pôles bénéficient aux zones périphériques par le biais des retombées indirectes en termes de technologie, de connaissances ou de transferts institutionnels, et peuvent ainsi encourager la croissance économique des États ou régions avoisinantes⁶. Il est important de noter que les ITF jettent les bases de ce processus en encourageant la participation du secteur privé et l'investissement financier, qui sont nécessaires à la création de nouvelles usines ou branches d'activité du secteur privé, qui peuvent, grâce aux infrastructures d'énergie, de transport et de TIC, finir par se transformer en corridors régionaux de développement économique complètement intégrés, rassemblant parcs industriels et pôles de croissance.

Les corridors régionaux de transport offrent un potentiel considérable en termes de création d'emplois, que ce soit par le biais d'effets directs, indirects ou d'effets d'entraînement.

Les corridors régionaux de transport offrent un potentiel considérable en termes de création d'emplois, que ce soit par le biais d'effets directs, indirects ou d'effets d'entraînement. Ces opportunités d'emploi, qui peuvent concerner la construction de routes, l'exploitation et l'entretien de centrales électriques, le commerce régional d'électricité, l'exploitation d'équipements techniques ou la création de petites et moyennes entreprises, exigent des compétences spécifiques. À ce titre, les trois dimensions de la création d'emplois exigent que les institutions publiques et privées développent une main d'œuvre dotée des compétences techniques et entrepreneuriales nécessaires afin de tirer le meilleur parti de ces nouvelles opportunités d'emploi. Cet aspect est par exemple illustré par une initiative récente de la CEDEAO, qui réalise actuellement une étude de faisabilité dans le but de maximiser la création d'opportunités économiques pour les femmes au sein de la chaîne de valeur de l'énergie⁷.

Garantir une exploitation complète du potentiel des infrastructures transfrontalières

Pour illustrer les gains potentiels découlant des infrastructures transfrontalières, le but cet article est de présenter les importants gains en matière d'emploi liés au développement des ITF en Afrique. Garantir une exploitation optimale de ce potentiel nécessitera de sensibiliser les principales parties prenantes africaines et internationales au fait que le développement des ITF constitue un processus intersectoriel, à multiples facettes, qui peut répondre de manière intégrée à de nombreux défis de politique publique. Cela peut se faire en contextualisant les ITF dans leur chaîne plus large d'impact, en termes notamment de création d'emplois et de développement des compétences, d'intégration économique au niveau régional, de diversification des économies et des sources de

revenus, d'industrialisation ou de développement durable. L'approche holistique offerte par les corridors régionaux de développement économique constitue par exemple une manière prometteuse de concrétiser et d'exploiter les avantages des ITF.

Sans être un remède miracle, le développement des ITF jouera un rôle crucial pour réaliser les ODD 8 et 9 et soutenir la réalisation d'autres ODD. Il s'agit pourtant d'un domaine souvent négligé, qui a besoin de figurer en meilleure place dans les programmes continentaux, régionaux et nationaux de planification politique à moyen et long terme. Pour être efficaces, les réseaux de coordination à tous niveaux, dont notamment les organisations continentales et régionales, doivent avoir un rôle accru de médiateurs honnêtes et de coordinateurs du développement des ITF. Cela ne sera possible que si la contribution potentielle des ITF au développement durable, en termes notamment d'élimination de contraintes structurelles clés et d'effet de stimulation à multiples facettes, est largement reconnue. Reste à savoir si le potentiel des ITF en termes de création d'emplois et de développement peut s'avérer un levier politique efficace pour susciter l'engagement national et lever les différents obstacles pendant les phases de préparation et de mise en œuvre.

Les opinions exprimées dans cet article sont celles des auteurs et ne représentent pas celles de l'institution à laquelle ils sont affiliés.

- ❶ Diop, Makthar et Ehidiamen, Jennifer, « Q&A: The World Bank's Makthar Diop on how to accelerate economic growth in Africa », Devex, février 2017.
- ❷ Forum économique mondial, *African Strategic Infrastructure Initiative Managing Transnational Infrastructure Programmes in Africa – Challenges and Best Practices*, mai 2014.
- ❸ Rogers, David, « Africa Ports Revolution. Setting the scene for economic take-off », *Global Construction Review*, février 2017.
- ❹ Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency, *Achievements on the Central Corridor in the past 3 years*. Tanzania Ports Authority, « *Dar Es Salaam Port Expansion Project* », présentation en date d'avril 2015
- ❺ Mato, Helen. "Ethiopia: Hawasa Industrial Park – journey towards industrialization." *All Africa*, July 2016.
- ❻ Ogunleye, Eric Kehinde. "Structural Transformation in Sub-Saharan Africa: The Regional Growth Poles Strategy." Paper presented at the African Economic Conference, October 2013.
- ❼ Groupe de la banque africaine de développement : *NEPAD-IPPF supports African countries to strengthen regional infrastructure* [le Fonds de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD aide les pays africains à renforcer leurs infrastructures régionales], février 2017.



Niklas Malchow

Ancien consultant auprès de la Deutsche Gesellschaft für International Zusammenarbeit (GIZ – Agence allemande pour la coopération internationale).



Anna Waldmann

Cheffe de programme, Infrastructure Development in Africa (PIDA), Deutsche Gesellschaft für International Zusammenarbeit (GIZ – Agence allemande pour la coopération internationale).

CHINE

La stratégie chinoise de développement des infrastructures en Afrique est-elle mutuellement bénéfique ?

Wu Yabin et Bai Xiao

Pillage ou enrichissement mutuel ? Éclairage sur l'ampleur toujours croissante des investissements chinois dans le domaine des infrastructures en Afrique.

L'Afrique est riche en ressources naturelles et sa population en âge de travailler est suffisamment importante pour lui permettre de développer son économie. Pourtant, malgré les progrès rapides de l'urbanisation, la faiblesse des infrastructures représente un obstacle majeur à son développement. En vue d'accélérer le développement socio-économique, il existe une demande insatiable d'infrastructures nouvelles et améliorées, dont le financement provient pour la plupart de l'extérieur. En 2015, le total de ces financements a atteint 83,4 milliards US\$, dont 20,9 milliards US\$ en provenance de la Chine^①.

Avec l'intensification ces dernières années de la stratégie d'investissement à l'étranger de la Chine, l'ampleur globale des investissements directs de la Chine en Afrique a considérablement augmenté. Ces investissements comprennent des voies ferrées, des autoroutes, des ports, des champs de pétrole et de gaz et des centrales électriques (cf. tableau 1 pour ces dernières), alors que les investissements provenant des États-Unis et d'Europe se concentrent principalement dans le secteur de l'énergie et de l'électricité. Sur 322 projets d'infrastructures de grande envergure lancés avant juin 2013 en Afrique, près de 12 pourcent avaient été entrepris par des entreprises chinoises et 37 pourcent par des entreprises européennes ou américaines^②.

Le montant des contrats récemment conclus par des entreprises chinoises en Afrique a atteint 75 milliards US\$ en 2014, ce qui est 40 fois supérieur au chiffre de 2000^③. Parmi ces contrats, le marché de la ligne ferroviaire côtière remporté par China Railway Construction Corporation Ltd au Nigéria s'élève à 11,97 milliards US\$ au total, le montant de contrat unitaire le plus élevé dans l'histoire des activités d'ingénierie de la Chine à l'étranger. La première phase de l'autoroute Addis-Abeba – Adama, d'une longueur totale de 78 kilomètres, a été terminée en mai 2014. Conçue et réalisée par China Communications Construction, il s'agit de la première autoroute éthiopienne et de la première d'une telle envergure et qualité en Afrique de l'Est. L'appel d'offres pour la construction d'un nouveau pont sur la rivière Cuanza en Angola a été remporté conjointement par une société angolaise, China Road, et une société portugaise, Bridge Corporation, en novembre 2014. Le montant total du projet s'élève à environ 110 millions US\$, ce qui en fait le premier marché de travaux publics majeur remporté par une société à capitaux chinois en collaboration avec des sociétés étrangères depuis l'afflux en 2003 de sociétés à capitaux chinois en Angola.

L'approche chinoise en matière d'investissement dans le développement des infrastructures en Afrique diffère de l'approche occidentale. Alors que celle-ci met l'accent sur le modèle de « démocratie d'abord », la Chine s'efforce de stimuler la croissance économique des pays bénéficiaires par le biais du développement des infrastructures. Par conséquent, de son propre point de vue, l'Occident s'interroge souvent sur les motivations qui sous-tendent l'investissement de la Chine en Afrique et son soutien aux projets de construction. Ces interrogations portent généralement sur les trois aspects suivants.

Tableau 1: Nombre de projets liés à l'électricité avec une participation chinoise en Afrique subsaharienne entre 2010 et 2020

	Capacités de production			Capacités de transport et de distribution		
	Projets terminés	Projets en cours	Projets prévus et financés	Projets terminés	Projets en cours	Projets prévus et financés
Afrique de l'Est	14	9	5	10	10	1
Afrique de l'Ouest	17	4	2	6	2	2
Afrique centrale	8	5	2	5	1	2
Afrique australe	15	7	8	4	5	1
Total	54	25	17	25	18	6
		96			49	

Source : OCDE/IEA, *Boosting the Power Sector in Sub-Saharan Africa: China's Involvement*, juillet 2016

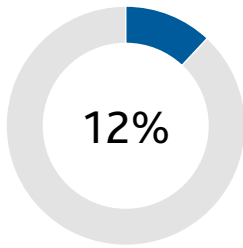
L'investissement chinois en matière d'infrastructures vole-t-il des emplois aux africains ?

La collaboration sino-africaine dans le développement des infrastructures repose sur le concept de bénéfice mutuel des chaînes de valeur mondiales. Les projets d'ingénierie entrepris par la Chine concernent des infrastructures dont l'Afrique a fortement besoin. La Chine introduit ainsi des industries compétitives dont l'Afrique a urgemment besoin pour son industrialisation et emploie et forme un grand nombre de travailleurs et de techniciens locaux pour la construction de ces infrastructures. L'investissement international qui suit le développement des infrastructures stimule non seulement l'emploi local, mais génère également d'autres retombées positives, telles que le développement des compétences, l'expérience d'encadrement et le transfert de technologies, qui contribuent également à réduire le chômage important dont souffre l'Afrique. Selon des statistiques non officielles, les sociétés à capitaux chinois employaient plus de 26 000 personnes en Afrique du Sud à fin 2015, dont 24 000 salariés locaux (90 pourcent du nombre total de salariés). La présence chinoise en Afrique remonte à plus de dix ans, et s'est traduite à ce jour par la création de six centres de formation, qui forment plus de 12 000 personnes par an.

S'agit-il d'une forme de « néo-colonialisme » qui facilite le pillage des ressources ?

La Chine a besoin de ressources parce qu'elle est un acteur industriel majeur et l'un des principaux fournisseurs du marché mondial. La coopération économique entre l'Afrique et la Chine est source d'avantages et de bénéfices mutuels. L'investissement chinois dans le développement des infrastructures africaines n'est assorti d'aucune condition politique, comme l'a déclaré le premier ministre chinois Li Keqiang : « La Chine ne s'engagera pas dans la voie du colonialisme comme d'autres pays l'ont fait et n'autorisera pas la réémergence du colonialisme en Afrique. Pour l'Afrique et la Chine, le mot 'collaboration' signifie opportunités et bénéfices mutuels ». Un nombre croissant d'occidentaux réalisent que les projets de développement de la Chine en Afrique s'inscrivent dans le cadre d'une stratégie diplomatique publique qui vise à établir des relations amicales et à gagner un soutien international pour l'avenir.

Dans un article daté de juillet 2016, David Dollar, chercheur au sein de Brookings, arrivait à la conclusion que la présence chinoise en Afrique était en train d'évoluer, les ressources humaines venant progressivement remplacer les ressources naturelles en tant que centre des priorités⁴. Les entreprises chinoises mettent davantage l'accent sur les nombreuses retombées sociales de l'investissement, en termes notamment de transferts de technologie, de renforcement des capacités et, en fin de compte, d'amélioration des conditions de vie. Dans une autre étude publiée en 2015, des chercheurs arrivaient aux conclusions suivantes⁵. Premièrement, l'investissement chinois à l'étranger est avant tout motivé par la recherche de profits. Il s'agit d'un choix économique rationnel dans le cadre de la mondialisation, la Chine ayant à l'esprit l'important potentiel de marché de l'Afrique et développant sa collaboration internationale en conséquence. Deuxièmement, l'investissement direct de la Chine en Afrique connaît peut-être une croissance rapide, mais son volume reste relativement faible, à environ 3 pourcent du total. Troisièmement, les investissements des entreprises chinoises dans le domaine des ressources naturelles sont limités par rapport à ceux dans le secteur des services, qui occupent une position de



Sur 322 projets d'infrastructures de grande envergure lancés avant juin 2013 en Afrique, près de 12 pourcent avaient été entrepris par des entreprises chinoises et 37 pourcent par des entreprises européennes ou américaines.

premier plan, tandis que les investissements dans le secteur manufacturier sont également importants.

Cet investissement chinois s'inscrit-il dans une logique de durabilité ?

La voie ferrée reliant la Tanzanie à la Zambie est souvent citée comme exemple d'investissement infrastructurel non durable de la part de la Chine. Bien que marquant le début des investissements chinois dans le secteur ferroviaire africain et jouant un rôle historique inégalé, elle a fini par être laissée à l'abandon, après un cercle vicieux d'insuffisance d'entretien et de budgets, de perte de techniciens, de capacité de transport constamment réduite et de lourdes pertes. D'un côté, l'investissement chinois en Afrique possède un net avantage concurrentiel : la Chine offre des prix plus bas pour les investissements en infrastructures, qui s'expliquent principalement par le fait que les entreprises chinoises font usage de technologies matures et d'une ingénierie efficace dans ce domaine, ce qui réduit considérablement les délais de construction sans pour autant compromettre la qualité. De plus, de nombreux produits de base proviennent de Chine et sont moins chers que les produits locaux. Le coût du financement est également plus favorable : les taux d'intérêt des prêts chinois aux pays africains sont plus bas que les taux locaux. D'un autre côté, l'incertitude liée à l'ampleur considérable et à la nature à long-terme des investissements en infrastructures, la complexité des différents facteurs politiques, juridiques et culturels en jeu dans le pays d'accueil, ainsi que la vive concurrence existant au niveau international engendrent des difficultés significatives pour la durabilité de l'investissement chinois en Afrique.

Le taux de croissance économique de l'Afrique est aujourd'hui inférieur aux prévisions en raison de la faiblesse de l'économie mondiale, des doutes pesant sur la mondialisation économique et de la baisse des cours internationaux des matières premières. La collaboration sino-africaine est un atout, en matière notamment de développement des infrastructures, et devrait être une source d'espoir et d'optimisme. Lors du Forum sur la coopération Chine-Afrique en décembre 2015, la Chine a annoncé son soutien pour les « dix plans majeurs de collaboration » ainsi qu'une enveloppe de 60 milliards US\$ dans des domaines tels que l'industrialisation, la modernisation de l'agriculture, les infrastructures, la finance, le développement vert, le commerce et l'investissement, la réduction de la pauvreté, la paix et la sécurité. Lors du sommet du G20 l'an dernier à Hangzhou, le président chinois Xi Jinping a proposé de mettre en place une alliance internationale pour l'inter-connectivité des infrastructures et l'intensification des investissements monétaires et du soutien intellectuel destinés aux projets de développement des infrastructures, de façon à accélérer le processus d'interconnexion et d'intercommunication dans le domaine des infrastructures à l'échelon mondial. Cette initiative, ainsi que la proposition chinoise de création d'une Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures en 2013, illustre la détermination du pays à promouvoir le développement des infrastructures en tant que bien public mondial, dans le cadre notamment d'investissements et de financements des infrastructures.

Les atouts de la Chine en matière développement, notamment en termes de capitaux, de technologies, de marchés, d'entreprises, de talents et d'expérience, étroitement associés aux ressources naturelles, à l'immense population et au potentiel commercial de l'Afrique, ne peuvent que produire des résultats de développement prometteurs pour le peuple chinois, le peuple africain et le monde dans son ensemble.

Perspectives d'avenir : quelles priorités pour l'Afrique ?

Pour conclure, les recommandations suivantes permettraient aux décideurs politiques africains de tirer le meilleur parti des investissements chinois dans le développement des infrastructures, de façon à favoriser un développement durable du continent.

En premier lieu, les pays africains doivent saisir l'opportunité sans précédent de collaboration entre la Chine et l'Afrique pour la planification et la promotion du développement des infrastructures et de la coopération industrielle, de façon à accélérer l'industrialisation et la modernisation de l'agriculture. Le financement ne doit se produire

qu'à l'issue d'une évaluation scientifique de la tolérance au risque de chaque partie de façon à limiter les risques d'insolvabilité.

En second lieu, la stabilité politique et la continuité constituent le fondement d'une collaboration couronnée de succès entre la Chine et l'Afrique en matière de développement des infrastructures. Pour attirer les investissements dont ils ont besoin, y compris en provenance de Chine, les pays africains doivent mettre en place des politiques d'investissement attrayantes et tournées vers l'avenir, tout en offrant un environnement macro-économique et des conditions d'exploitation politiquement stables, favorables aux entreprises et ouvertes. Il est nécessaire que certaines politiques préférentielles complémentaires soient en place pendant les phases initiales durant lesquelles certains risques doivent être gérés, dont notamment l'opacité des politiques, la corruption et les soucis de sécurité.

Troisièmement, la réussite des projets dépend de la manière dont ils sont gérés et entretenus par les gouvernements africains. Il est souhaitable, lorsque cela est possible, que la Chine puisse assurer la gestion des opérations de suivi pendant un certain temps. Dans de nombreux cas d'échec, le problème est imputable à un transfert rapide de l'autorité aux parties locales dès la fin du projet.

Enfin, les pays africains doivent améliorer la qualité de la formation de leurs techniciens locaux et s'efforcer de les retenir. Cet aspect est non seulement déterminant pour la réussite des projets d'infrastructures, mais jette également les bases de l'industrialisation future de l'Afrique. La ligne ferroviaire Tanzanie–Zambie devrait servir de leçon, après que les techniciens formés par la Chine aient fini par émigrer vers d'autres pays tels que l'Afrique du Sud. La situation a été aggravée par la dégradation continue de la qualité de l'enseignement en Tanzanie depuis les années 80, qui a entraîné des lacunes dans le processus de formation des techniciens, avec de graves conséquences.



Yabin Wu

Doyen et professeur adjoint à l'Institut de recherche sur les chaînes de valeur mondiales de l'Université de commerce internationales et d'économie, à Pékin.



Xiao Bai

Étudiante de troisième cycle à l'Université de commerce international et d'économie de Shanghai.

- ❶ The Infrastructure Consortium for Africa, *Infrastructure Financing Trends in Africa 2015*, novembre 2016
- ❷ « Current Situation and Prospects of China 's Infrastructure Investment in Africa », *Oriental Morning Post*, 16 décembre 2014
- ❸ « Relations between New Infrastructure Construction Policies in Africa and China », *Xinhua Expatriate Labor Service Center*, 8 février 2017.
- ❹ Dollar, David, *China's Engagement with Africa: From Natural Resources to Human Resources*, Washington, DC: John L. Thornton China Center at Brookings, 2016.
- ❺ Chen, Wenjie *et al.*, « Why is China investing in Africa? Evidence from the firm level », *Brookings Institution*, 2015

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les infrastructures durables, un moteur pour la réalisation des objectifs de développement durable en Afrique ?

Hans-Peter Egler

Au vu des défis auxquels l'Afrique doit faire face en termes de développement, les infrastructures durables et résilientes peuvent-elles ouvrir la voie à la réussite des objectifs de développement durable sur le continent ?

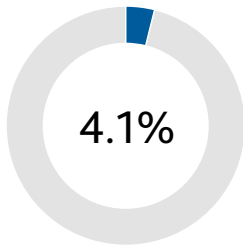
La réussite des Objectifs de développement durable (ODD) dépend en grande partie des infrastructures : selon l'OCDE, plus de 80 pourcent des ODD dépendent d'une manière ou d'une autre du développement des infrastructures. En raison de la nature à long-terme des infrastructures, de leurs avantages pour la société et de leur impact indéniable sur l'environnement, la mise en place et le maintien de systèmes d'infrastructures durables et robustes joueront un rôle crucial pour garantir un développement durable, notamment sur le continent africain qui dispose de ressources abondantes. Les infrastructures durables permettent d'atténuer les risques environnementaux, économiques et sociaux tout en améliorant l'optimisation des ressources et en accroissant les bénéfices générés. Mais pour que ce potentiel devienne réalité par le biais du développement de projets d'infrastructures durables et résilientes, le secteur privé, les schémas directeurs, les marchés publics et les partenariats public-privé (PPP) ont un rôle décisif à jouer.

Les infrastructures durables et résilientes comme fondement des ODD

Les infrastructures telles que les réseaux de télécommunication, les systèmes de transport, les installations de traitement de l'eau et des déchets, les hôpitaux ou les écoles sont indispensables pour garantir un développement économique et social efficace. L'humanité est fortement tributaire des services fournis par ces formes d'infrastructures. Mais au-delà des bénéfices incontestables qu'elles génèrent, elles ont également un impact significatif sur l'environnement, en particulier en termes de perte de biodiversité et de détérioration du bien-être humain. Les aspects de durabilité et de résilience prennent une importance croissante dans le développement et le financement des projets d'infrastructure, et pourraient faire de ceux-ci le fondement d'un développement durable. À la lumière des deux tendances suivantes, il devient encore plus important d'intégrer ces aspects cruciaux à la planification des infrastructures en Afrique.

En premier lieu, la population du continent est en train d'exploser. En second lieu, elle connaît une énorme transition démographique des zones rurales aux zones urbaines. Après l'Asie, l'Afrique est la région qui affiche le rythme d'urbanisation le plus rapide dans le monde. La population totale des zones urbaines africaines devrait passer de 400 millions de personnes en 2010 à près de 1,26 milliards d'ici 2050¹. Selon le McKinsey Global Institute, le nombre de ménages vivant en zone urbaine devrait augmenter au rythme de 4,1 pourcent par an d'ici 2025 en Afrique subsaharienne². Ces prévisions de croissance font ressortir l'importance d'une meilleure gestion urbaine, d'un renforcement des institutions et d'un nouveau paradigme pour la planification et la mise en œuvre des projets d'infrastructures.

Mais à l'heure actuelle, l'Afrique ne possède pas de solutions d'infrastructures adaptées et durables pour répondre à ces défis croissants. À titre d'exemple, 80 pourcent de l'agriculture africaine dépend encore de la pluie plutôt que de réseaux d'irrigation. Les centrales de production d'électricité, tout comme les services de santé ou d'enseignement, sont également insuffisants. Cette situation menace non seulement la satisfaction des besoins de base de la population à l'heure actuelle, mais compromet également la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Les



Selon le McKinsey Global Institute, le nombre de ménages vivant en zone urbaine devrait augmenter au rythme de 4,1 pourcent par an d'ici 2025 en Afrique subsaharienne.

infrastructures durables et résilientes pourraient contribuer de manière significative à la réalisation des ODD et d'autres objectifs de développement durable fixés par des accords internationaux, tels que le maintien de la hausse des températures à moins de 2 degrés Celsius au niveau global d'ici la fin du siècle. Grâce notamment à de meilleurs ports, axes routiers et autres moyens de transport, les infrastructures durables et résilientes peuvent fluidifier le mouvement des biens, des services et des personnes, améliorer la connectivité économique, et renforcer ainsi les économies africaines en soutenant leur intégration au commerce international et aux chaînes de valeur mondiales. Leur développement peut donc, en définitive, créer davantage d'emplois et offrir la possibilité de meilleurs revenus à une population africaine en pleine croissance.

Un nouvel élément à prendre en compte : les solutions fondées sur la nature

Les solutions fondées sur la nature (SFN) sont des solutions complémentaires de plus en plus reconnues qui apportent de nombreux avantages aux projets d'infrastructures en améliorant leur niveau de durabilité et de résilience. Ces solutions sont d'autant plus importantes pour l'Afrique qu'elles apportent une réponse à de nombreux problèmes actuels du continent. Les SFN sont des systèmes naturels (marécages, forêts ou mangroves par exemple) capables de remplacer des infrastructures artificielles conventionnelles (telles que des digues ou des stations de traitement de l'eau) tout en jouant un rôle essentiel pour la santé des écosystèmes et le bien-être de la population. Les SFN présentent d'importants avantages économiques, car elles permettent de réduire les coûts de construction, de maintenance et d'exploitation tout en générant des gains financiers³. Dans de nombreux cas, les SFN sont également susceptibles de générer davantage de bénéfices indirects et de fonctionner plus longtemps que des infrastructures artificielles conventionnelles.

Les qualités des SFN sont particulièrement précieuses dans le contexte de la trajectoire future de l'Afrique en matière de développement. Elles peuvent par exemple contribuer de manière significative à la restauration des sols, à la réhabilitation des espaces verts, au développement de jardins maraîchers et à la prévention des maladies. Elles réduisent également les risques de catastrophes en raison de leur capacité à consolider les sols, à contenir les inondations et à générer des microclimats dans les agglomérations. Elles aident également à purifier les sources d'eau et à améliorer la capacité de rétention des sols.

De nouveaux outils pour intégrer les aspects de durabilité à la planification

Comment les aspects de durabilité et de résilience des projets d'infrastructures peuvent-ils être démontrés aux urbanistes, aux promoteurs, aux investisseurs et aux décideurs ? Existe-t-il des outils capables d'analyser les projets d'infrastructures pour évaluer leurs qualités, leurs risques et leurs avantages pour les parties prenantes ?

Les approches normalisées facilitent le « *benchmarking* » en permettant de comparer différents projets d'infrastructures entre pays ou secteurs et en créant un langage commun entre les principales parties prenantes. Des normes crédibles sont donc indispensables. En collaboration avec la banque française d'investissement Natixis, la fondation GIB a travaillé avec un large éventail de parties prenantes de différentes régions du monde et différents secteurs pour définir une norme qui réponde à ces objectifs. La « norme pour des infrastructures durables et résilientes » (SuRe®, de l'anglais *Standard for Sustainable and Resilient Infrastructure*) a été lancée lors de la COP21 à Paris en décembre 2015. Elle offre un outils de certification des projets en termes de durabilité et de résilience, en intégrant les indicateurs de performance de l'IFC et les conventions internationales applicables (Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe, Convention sur la diversité biologique, Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et déclaration de l'OIT sur les principes et droits fondamentaux au travail) à ses évaluations de performance. La fondation GIB a également incorporé les solutions fondées sur la nature à cette norme, garantissant ainsi des avantages qui dépassent le champ d'application immédiat des ODD. La norme SuRe® crée un cadre de référence commun entre le secteur public, les promoteurs des projets et le secteur financier. Des outils complémentaires, axés sur l'évaluation des engagements d'emprunt et des risques

d'impayés sur la dette, sont également nécessaires pour canaliser des flux financiers plus importants en provenance des investisseurs institutionnels vers les infrastructures durables et résilientes. La fondation GIB travaille donc également avec les acteurs du marché pour développer de tels outils.

Comment ces outils et d'autres peuvent-ils aider les villes africaines à gérer et surmonter les difficultés auxquelles elles sont confrontées ? En premier lieu, ils facilitent le choix de critères d'attribution de marché qui soient adaptés, la comparaison entre les projets d'infrastructures et le processus de sélection des projets. En second lieu, ils garantissent la prise en compte des critères environnementaux, sociaux et relatifs à la gouvernance, améliorant ainsi la qualité des infrastructures et la gestion du risque tout en augmentant les bénéfices générés. En troisième lieu, ils préparent les projets à l'examen des bailleurs de fonds potentiels, qui se concentrent de plus en plus sur ces critères dans leur analyse des projets. À ce titre, l'implication d'investisseurs privés permet à ces projets d'accéder à des financements privés.

Les infrastructures durables réduisent les risques et génèrent plus de bénéfices

La prise en compte des implications sociales, économiques et environnementales d'un projet d'infrastructure contribue à réduire les risques et s'avère particulièrement rentable lorsque cela est fait au début du processus de développement. Un exemple parlant est celui de la construction d'un barrage pour la production d'énergie renouvelable, qui fait peser des risques sur la biodiversité et l'écosystème local, ainsi que sur l'habitat de la population autochtone. Un tel projet pourrait menacer la population piscicole et conduire au déplacement de la population autochtone locale. Les mesures d'atténuation passent par le dialogue avec les parties concernées : préparation, information et négociation avec les communautés autochtones avant que les décisions de déplacement soient prises et meilleure évaluation de l'impact sur la biodiversité et les écosystèmes pouvant conduire à une éventuelle redéfinition du projet en question.

L'intégration des aspects de durabilité et de résilience aux projets d'infrastructures offre des avantages en termes d'économies d'énergie et de réduction des coûts d'entretien et de réparation, ainsi qu'une approche environnementale proactive, qui favorise la protection de l'environnement et de la biodiversité, grâce notamment à la réduction des émissions de CO₂. La construction et la modernisation d'infrastructures offre de nombreuses opportunités en termes d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques, car ces projets sont généralement construits pour durer des décennies et influencent quotidiennement les moyens d'existence, les modes de vie et les comportements de consommation d'un grand nombre de personnes. Les habitations construites dans le respect des normes d'efficacité énergétique, les parcs éoliens qui remplacent les centrales électriques au charbon, les installations novatrices de traitement de l'eau et des déchets ou les systèmes de transports publics aident à économiser d'importantes quantités d'émissions de gaz à effet de serre pendant toute leur durée de vie, en augmentant par exemple la part des énergies renouvelables dans la consommation et en protégeant les puits de carbone.

L'utilisation d'outils novateurs, tels que la norme SuRe®, pour évaluer la durabilité et la résilience des projets d'infrastructures présente de nombreux avantages pour les différentes parties prenantes concernées : elle aide les financiers à repérer les opportunités d'investissement durable (concernant notamment les infrastructures non cotées) et à comparer la performance des projets d'infrastructures entre secteurs en matière de critères environnements, sociaux, et relatifs à la gouvernance; elle aide également les promoteurs des projets à déterminer comment utiliser au mieux les ressources (financières et naturelles) du projet et à en communiquer clairement les avantages, ce qui permet ainsi de rendre le projet concerné plus acceptable aux yeux du public et d'attirer des ressources financières supplémentaires en provenance du secteur privé; elle permet enfin au secteur public de bénéficier d'infrastructures de meilleure qualité, plus résilientes et moins consommatrices de ressources publiques limitées, tout en favorisant également la mise en place de critères adaptés en matière d'attribution de marchés.

Le rôle crucial du secteur public

Compte-tenu du rôle crucial de la conception et de la mise en œuvre des infrastructures dans le processus de développement durable, le secteur public jouera un rôle décisif dans l'intégration des aspects de durabilité et de résilience aux projets d'infrastructures, dans le cadre notamment de l'adoption de systèmes appropriés d'attribution des marchés publics et de la conception de modèles de partenariats public-privé (PPP). Ces mesures doivent s'appuyer sur des schémas directeurs bien conçus, qui jettent les bases d'un environnement urbain sûr, sain et protégé, qui permet à tous d'accéder aux services de base. Dans une majorité de pays africains, les marchés publics ont besoin d'être améliorés pour pouvoir mettre en œuvre des solutions novatrices en matière d'infrastructures.

L'Afrique souffre aujourd'hui de pressions croissantes sur les budgets étatiques, d'un manque d'investissement résultant du faible niveau de ressources financières et d'une pénurie de capacités dans le secteur des infrastructures. Les PPP apparaissent donc sur le marché africain comme une réponse permettant de surmonter les difficultés locales. Ils permettent généralement d'associer le savoir-faire public et privé en vue d'améliorer la qualité des services, l'utilisation efficace des ressources et l'allocation des risques, contribuant ainsi, grâce aux compétences et à l'efficacité du secteur privé, à réduire le coût des projets sur toute leur durée de vie par rapport aux projets développés dans le cadre de marchés publics habituels. Cette collaboration permet en outre aux projets de bénéficier d'innovations et de savoir-faire techniques supplémentaires, qui sont autant d'intrants clés. Consciente du potentiel considérable des PPP, la fondation GIB s'est associée à C.R.E.A.M. Europe pour développer l'initiative ImPPPact, qui vise à stimuler les approches innovantes et l'utilisation efficace des ressources dans le domaine des projets d'infrastructures. Les initiatives de ce type ont le potentiel d'encourager la mise en œuvre des ODD dans le cadre des projets d'infrastructure réalisés par la biais de PPP.

Conclusion

Le continent africain connaît une urbanisation rapide et doit fournir à une population en pleine croissance les biens et services nécessaires. Les infrastructures matérielles, bien qu'indispensables, ont un impact préjudiciable sur l'environnement et le bien-être humain. Dans ce contexte, il est crucial de veiller à ce que le développement des infrastructures serve de moteur à la réalisation des ODD et autres objectifs définies par les accords internationaux. Cela accélèrera en retour le développement économique, protégera l'environnement et générera différents avantages sociaux dont bénéficieront les sociétés africaines.

Sachant que les aspects de durabilité et de résilience peuvent contribuer à la réduction des risques, voire accroître les avantages découlant des projets d'infrastructures, ils ne doivent pas être considérés comme un coût supplémentaire, mais plutôt comme une source de rentabilité. Les solutions fondées sur la nature peuvent contribuer à réduire le coût total des solutions et à renforcer la résilience et les bénéfices potentiels des infrastructures. Le renforcement des liens entre le secteur public et le secteur privé (PPP), la gestion efficace des marchés publics et la qualité des schémas directeurs d'urbanisme sont autant de facteurs clés dans la mise en œuvre de projets d'infrastructures durables et résilients. Le secteur public, les entrepreneurs de BTP et les intermédiaires financiers doivent utiliser des outils plus innovants. En collaboration avec des entreprises renommées, la fondation GIB a commencé à offrir des outils et services de cette nature qui sont axés sur le marché. Suspender le rythme actuel de l'urbanisation n'est pas possible. Mais l'introduction des aspects de durabilité et de résilience dans les projets d'infrastructure peut nous placer sur la voie d'un développement plus durable.



Hans-Peter Egler
Directeur général de la fondation
Global Infrastructure Basel (GIB).

- ❶ Mariama Sow, « Foresight Africa 2016: Urbanization in the African context », *Brookings*, 2015
- ❷ McKinsey Global Institute (2016), disponible ici : <http://www.mckinsey.com>
- ❸ WBCSD, *Natural Infrastructure for Business* (2016), disponible ici : <http://bit.ly/1PyvVn2>

DERNIER MOT

Infrastructures et développement : donner à l'Afrique une colonne vertébrale.

Cheikh Tidiane Dieye

Au vu du rôle crucial que jouent les infrastructures en tant que colonne vertébrale du tissu économique, quelle stratégie les décideurs africains devrait-il suivre pour assurer leur développement ?

Les infrastructures sont à l'économie ce que la colonne vertébrale est au corps humain. La colonne vertébrale donne un point d'ancrage et d'appui à différentes parties du corps et rend possible les fonctions motrices. Des infrastructures efficaces relient les différents secteurs économiques, donnent de la cohérence au système de production, réduisent les écarts d'opportunités entre les villes et les campagnes et permettent une meilleure distribution des richesses entre les différentes strates de la société et les entre les zones urbaines et rurales.

Le rôle déterminant des infrastructures dans la transformation structurelle des économies africaines est largement documenté. Il est en effet largement admis que les infrastructures économiques de base sont un pré-requis pour le développement, en ce sens qu'elles soutiennent la productivité et entretiennent la croissance et la création de richesses. Cette importance cruciale est notamment soulignée, dans ce numéro, par Kalilou Traoré, commissaire en charge de l'industrie et du secteur privé de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Le constat est unanime sur le fait que les pays qui réussissent à augmenter leurs stocks d'infrastructures tout en améliorant la qualité de ces dernières connaissent une croissance plus rapide, plus durable et parfois plus inclusive. C'est ce consensus qui explique en partie le regain d'intérêt des acteurs du développement pour la mise en œuvre, dans les régions africaines, de politiques volontaristes dans ce domaine en vue de soutenir la croissance économique et le développement.

Il faut reconnaître que le retard de l'Afrique en matière d'infrastructures est saisissant et le déficit à combler est grand. Le cas de l'Afrique de l'Ouest en donne une excellente illustration, en particulier dans le secteur des transports, qui est pourtant fondamental d'un point de vue économique.

Le déficit criard des infrastructures de transport en Afrique de l'Ouest

Le potentiel commercial de l'Afrique de l'Ouest est très largement reconnu. Cette région dispose d'un marché de plus de 300 millions de consommateurs et de toutes sortes de ressources du sol et du sous-sol pouvant soutenir à la fois l'industrialisation et le commerce. Ce potentiel est cependant très peu valorisé et les spécialistes reconnaissent que la faiblesse des infrastructures de transport constitue l'une des contraintes les plus importantes qui entravent le développement des affaires dans la région.

Le transport routier représente jusqu'à 90 pourcent des mouvements de fret et de personnes en Afrique de l'Ouest. La prédominance quasi-exclusive de ce mode de transport aurait dû être, pour les pays de la région, un motif valable pour concentrer des investissements structurants sur les routes. Mais ce n'est pas encore le cas. L'espace de la CEDEAO demeure encore sous-équipé en termes d'infrastructures routières et figure parmi les régions les moins bien dotées en infrastructures dans le monde. Elle ne dispose que d'environ 4,7 km de route pour 100 km², ce qui est inférieur à la moyenne de 6,8 km de l'ensemble du continent africain¹. Dans l'ensemble, le réseau routier sous-régional comprend la Trans-Côtière (4900 km) qui relie Dakar à Lagos, la Trans-Sahélienne (5400km) qui part de Nouakchott pour rejoindre Ndjamen et les routes d'interconnexion

qui relie les pays côtiers à leurs voisins sans littoral. À l'intérieur des pays, le réseau routier reste faible et se concentre, dans les rares cas où il existe vraiment, entre les principales villes. Ceci aggrave l'enclavement des zones rurales et rend l'accès des produits agricoles aux marchés plus difficile.

Les pays enclavés comme le Niger, le Mali et le Burkina Faso sont les plus affectés par la faiblesse des infrastructures de transport, avec respectivement 1.1, 1.3 et 4.5 km de routes pour 100 km². Les coûts de transactions liés au transport y sont plus élevés et, lorsqu'ils sont conjugués avec les autres contraintes auxquelles ces pays font face, notamment en matière de financement du secteur privé et de gouvernance politique et administrative, compromettent les efforts de ces pays pour desserrer l'étouffement.

En plus des routes, le réseau ferroviaire est aussi dans un état peu reluisant. De nombreux pays ont hérité d'un réseau ferroviaire laissé par la puissance coloniale. Au niveau régional, ce réseau est estimé à 10'188 km de chemins de fer, répartis entre 12 réseaux nationaux dont six ont une vocation sous-régionale. La caractéristique commune à ces réseaux nationaux est leur vétusté et leur inadéquation. Le type d'écartement des rails varie d'un pays à un autre, ce qui rend leur interconnexion impossible à l'échelle régionale. La CEDEAO estime que sur les 10'188 km de rails, 1'149 ont un écartement de 1'435 mm, 4'536 un écartement de 1'067 mm et 4'473 un écartement de 1'000 mm.

Comme indiqué par le commissaire Traoré dans son interview publiée dans ce numéro, il y a un réel besoin d'assurer la cohérence régionale, ce qui ne peut se faire qu'à travers des initiatives régionales fortes et volontaristes telles que le FODETE, qui est un fonds régional destiné à soutenir les efforts dans le domaine de l'énergie et des transports.

Le transport aérien a aussi un réel potentiel mais sa capacité à satisfaire une clientèle régionale et internationale croissante reste faible. Contrairement aux stratégies observées ailleurs, avec le regroupement des compagnies aériennes dans des groupes de plus en plus forts pour une meilleure maîtrise des coûts et des réalités d'un marché de plus en plus concurrentiel, on assiste plutôt à une fragmentation du marché ouest-africain, qui est occupé par de petites compagnies nationales très peu viables, plombées dès leur naissance par les charges. Ceci les oblige à pratiquer des tarifs élevés, rendant ainsi les voyages en avion dans la région parmi les plus coûteux au monde.

Quant au transport maritime et fluvial, l'Afrique de l'Ouest compte une vingtaine de ports maritimes, dont certains comptent parmi les plus importants du continent africain. Le port d'Abidjan, par exemple, rivalise avec celui de Durban en Afrique du Sud en ce qui concerne le trafic des conteneurs. Mais ces ports ont une double caractéristique : ils concentrent la quasi totalité du commerce extérieur des pays de la CEDEAO, mais leur importance est négligeable dans le commerce intra-régional. Les flux commerciaux partant des pays côtiers pour l'intérieur concernent principalement des produits venant de pays hors de l'espace CEDEAO. Le commerce intra-régional se fait essentiellement par les réseaux routiers, dont la densité et la qualité ne suffisent pas à accompagner et renforcer la croissance de ce commerce. C'est ce qui explique en partie le faible niveau du commerce intra-régional, qui peine à dépasser les 15 pourcent des échanges de la région.

Les États d'Afrique de l'Ouest semblent cependant avoir pris la mesure du défi et se sont engagés à combler ce déficit en matière d'infrastructures.

Quelles ressources pour financer les infrastructures ?

On a souvent tendance à réduire le problème des infrastructures à leur dimension financière ou technique. Et en général, lorsqu'on met l'accent sur la question des ressources, le regard de la plupart des dirigeants se tourne vers l'extérieur pour le financement de ces infrastructures. Certes, les coûts de construction des routes, autoroutes, échangeurs et chemins de fer, entre autres infrastructures de transport, sont parfois hors de portée des États africains eu égard à leur capacités financières limitées. Je suis d'accord avec cette lecture, mais je voudrais toutefois élargir la perspective et voir le problème sous un autre angle. L'argument du manque de ressources financières domestiques, qui justifierait la

faiblesse des initiatives endogènes de financement des infrastructures, ne me paraît pas être, rigoureusement, la seule explication de la faiblesse des infrastructures.

J'ai déjà écrit que la plupart des infrastructures pour lesquels les pays attendent un financement venu de l'extérieur peuvent être mises en place sur la base de ressources endogènes. En privilégiant les infrastructures de petites tailles, à hauteur d'homme et adaptées aux besoins de l'économie et de la population, beaucoup de pays africains pourraient financer eux-mêmes leurs infrastructures de base. Cela suggère bien sûr une planification rigoureuse et un suivi méticuleux des projets, adossés à des principes de gouvernance et de gestion des ressources publiques sans faille.

L'expérience montre que toutes sortes de motivations peuvent être à la base des choix politiques qui précèdent l'installation des infrastructures. De nombreux projets d'infrastructures de grande taille (ports, aéroports, autoroutes, etc.) pourraient coûter le tiers, voire la moitié, de leur coût s'ils n'étaient pas alourdis par des surfacturations, des choix technologiques inappropriés et des objectifs économiques diffus.

Par exemple, on a vu certains pays privilégier un réseau dense de petites routes, y compris rurales, pour relier les zones de production et de consommation et n'installer de grandes infrastructures en aval qu'en cas de nécessité absolue dictée par un marché intérieur et extérieur croissant, pendant que d'autres, souvent pour des raisons de prestige, mettaient en place de très grandes infrastructures, sans rapport avec leurs besoins et leurs possibilités économiques, quitte à s'endetter massivement et à devoir se retrouver plus tard à gérer une infrastructure au-delà de leurs capacités.

Dans tous les cas, les expériences montrent qu'il n'y a pas de solutions toutes faites. Si nul ne conteste plus le fait que les infrastructures sont la colonne vertébrale de l'activité économique, nul ne conteste non plus le fait qu'il faut un dosage intelligent entre ressources endogènes et financements extérieurs. Le trait d'union entre les deux, c'est la vision, le leadership transformationnel et la qualité de la gouvernance.

❶ Document du Programme communautaire de développement (PCD) de la CEDEAO, 2013

❷ Orémaré Doumdéoudjé, «Infrastructures de transport et développement du commerce dans l'UEMOA», 2014.



Cheikh Tidiane Dieye
Directeur exécutif du Centre
africain pour le commerce,
l'intégration et le développement
(Enda Cacid).

Salle de presse

Visitez <http://fr.ictsd.org> et suivez les actualités sur le commerce et le développement durable en Afrique.

L'Allemagne présente son « plan Marshall avec l'Afrique » à la BAD

Gerd Müller, le ministre allemand de la coopération économique et du développement, a présenté la semaine dernière le « plan Marshall avec l'Afrique » élaboré par son gouvernement devant les experts de la Banque africaine de développement (BAD) en vue de recueillir leurs commentaires et suggestions.

Ce plan, initialement annoncé par Müller en novembre 2016, se veut une initiative à grande échelle de soutien au développement du continent africain, dans le cadre d'une approche holistique intégrant différents domaines de politiques publiques.

« Il représente un concept global qui va bien au-delà de la politique de développement. Il englobe les politiques en matière d'économie, de finance, de commerce, de sécurité, de droit, d'environnement et de santé », a déclaré M. Müller en février, s'exprimant dans le cadre du Sommet germano-africain des entreprises qui se déroulait à Nairobi.

OMPI : discussions sur les expressions culturelles traditionnelles

L'organisation des Nations unies dédié à la propriété intellectuelle a poursuivi ses délibérations sur un projet de texte de protection des expressions culturelles traditionnelles (ECT) contre le détournement ou l'appropriation illicite, après trois années de pause sur le sujet. Les discussions ont eu lieu du 27 février au 3 mars dans le cadre de la 33ème session du Comité intergouvernemental (CIG) sur la propriété intellectuelle relative aux ressources génétiques, aux savoirs traditionnels et au folklore de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI).

Cette session du CIG marquait également la première réunion sur les ECT de l'exercice biennal 2016/2017 du programme de travail du comité, qui a pour objectif d'aboutir à un ou plusieurs instruments juridiques internationaux protégeant les savoirs traditionnels, le folklore et les ressources génétiques.

Le parlement européen valide le règlement sur les minerais de conflit

Le parlement européen a adopté, le 16 mars, une proposition visant à lutter contre le commerce des minerais de conflit. Les métaux et minerais concernés sont utilisés dans la fabrication de produits tels que les téléphones portables, les voitures, les bijoux ou les éclairages.

Les partisans du règlement indiquent que le projet de règlement couvrira 95 pourcent des importations européennes des minerais concernés et permettra de lutter contre les violations des droits de l'homme liées au travail forcé. Le règlement vise également à tarifier les revenus que les groupes armés illégaux tirent de la vente de ces minerais à l'étranger.

Une fois le règlement officiellement adopté par le Conseil européen, promulgué et publié au Journal officiel de l'UE, le bloc imposera des règles de diligence aux entreprises importatrices d'étain, de tantale, de tungstène et d'or en provenance des zones en conflit ou à haut risque.

Les autorités chinoises annoncent une baisse de la contrebande de l'ivoire

Le mois écoulé a vu une série d'efforts nationaux concernant différents aspects du commerce d'espèces sauvages, allant de la mise en œuvre de mesures visant à réglementer ou limiter la vente de l'ivoire dans plusieurs pays à un débat en Afrique du Sud sur le commerce national des cornes de rhinocéros.

Les autorités chinoises ont indiqué en fin de mois que les importations illégales d'ivoire dans le pays avaient chuté de 80 pourcent l'an dernier, selon l'agence de presse Xinhua. L'économie asiatique est la première consommatrice mondiale d'ivoire et s'est engagée à éliminer le commerce et la vente de l'ivoire d'ici la fin de cette année. Entre autres décisions, les États parties à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction avaient adopté l'an dernier une recommandation n'ayant pas force obligatoire visant la fermeture des marchés intérieurs de l'ivoire.

Publications et ressources



Établir des règles d'origines inclusive pour le 21ème siècle – ICTSD et IDB – Mars 2017

Ce rapport analyse la question des règles d'origines dans le cadre des accords commerciaux régionaux. Il se penche sur les différentes approches sectorielles dans ce domaine, examine différents modèles de consolidation et d'harmonisation en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine, et explore un certain nombre de nouvelles approches potentielles en matière de simplification, d'harmonisation et de consolidation des règles d'origine. Il conclut en identifiant certaines questions qui nécessitent une étude plus approfondie. <http://bit.ly/2nDCiy3>



L'impact des réformes de politique agricole de la Chine sur le commerce et les marchés des céréales et du coton – ICTSD – Mars 2017

Cette étude, qui se focalise sur le cas de la Chine, examine cinq denrées alimentaires importantes : le riz, le blé, le maïs, le soja et le coton. Elle se penche sur l'évolution récente des prix, de la production, de la consommation, du commerce de ces cinq produits dans le contexte d'une politique agricole chinoise en plein changement et des tendances récentes sur les marchés mondiaux. L'étude tente de mettre en lumière les implications d'un ensemble de scénarios (en matière de politique agricole) sur les marchés nationaux et internationaux. <http://bit.ly/2nwO1eu>



L'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC et sa mise en œuvre en Afrique du Sud – TRALAC – Mars 2017

L'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC est entré en vigueur le 22 février 2017. Néanmoins, parmi les 15 États membres de la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC), seulement huit ont jusqu'ici ratifié cet accord. L'absence de l'Angola et de l'Afrique du Sud est particulièrement notable. Ce document s'intéresse à certains des principaux défis et inefficacités relatifs au commerce transfrontalier en Afrique australe, ainsi qu'aux bénéfices qui pourraient être tirés de la mise en œuvre de l'AFE par les pays de la SADC. <http://bit.ly/2nsptWD>



Prochaines étapes relatives à l'entrée en vigueur de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC – CNUCED – Février 2017

L'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC contient des dispositions pour accélérer les procédures d'importation, d'exportation, et de transit et réduire les coûts du commerce. Il contient aussi des règles novatrices en matière de traitement spécial et différencié, qui établissent un lien entre la mise en œuvre des dispositions et l'assistance technique et le renforcement des capacités. Cette note technique offre des lignes directrices quant aux mesures devant être prises maintenant que l'AFE est entré en vigueur. <http://bit.ly/2nKGwR6>



Le commerce, la santé publique, et le programme de développement durable à l'horizon 2030 – ICTSD – Février 2017

Ce document de réflexion se concentre sur deux objectifs de santé publique qui bénéficieraient de certaines mesures dans le domaine de la politique commerciale et des règles commerciales. Ces deux objectifs sont l'innovation en matière de santé et l'accès à des produits de santé d'une qualité garantie. Le document souligne de quelle manière une réforme des accords de l'OMC pourrait contribuer à renforcer l'innovation et l'accès aux produits de santé, et aborde le rôle des accords bilatéraux et plurilatéraux dans la réalisation de ces objectifs. <http://bit.ly/2n0NNfs>

EXPLORER LE MONDE DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AVEC LE RÉSEAU BRIDGES D'ICTSD

BRIDGES AFRICA

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur l'Afrique - En anglais
<http://www.ictsd.org/bridges-africa>

BRIDGES

Commerce mondial dans une perspective de développement durable
Accent sur l'international - En anglais
<http://www.ictsd.org/bridges>

BIORES

Analyse et informations sur le commerce et l'environnement
Accent sur l'international - En anglais
<http://www.ictsd.org/biores>

PUENTES

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur l'Amérique latine et les Caraïbes - En espagnol
<http://www.ictsd.org/puentes>

PONTES

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur l'international - En portugais
<http://www.ictsd.org/pontes>

МОСТЫ

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur la CEI - En russe
<http://www.ictsd.org/мосты>

桥

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur l'international - En chinois
<http://www.ictsd.org/qiao>

PASSERELLES

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable
Accent sur l'Afrique francophone - En français
<http://www.ictsd.org/passerelles>



Centre International pour le Commerce et le Développement Durable

Chemin de Balexert 7-9
1219 Genève, Suisse
+41-22-917-8492
www.ictsd.org

ENDA Cacid

B.P. 6879, Dakar, Senegal
+221-33-823-57-54
www.endacacid.org

PASSERELLES existe grâce à la généreuse contribution des donateurs et partenaires suivants :

DFID - UK Department for International Development

SIDA - Swedish International Development Agency

DGIS - Ministry of Foreign Affairs Netherlands

Ministry of Foreign Affairs, Denmark

Department of Foreign Affairs and Trade, Australia

PASSERELLES bénéficie également du soutien de ses partenaires associés et des membres du conseil éditorial.

PASSERELLES accepte volontiers de diffuser, contre paiement, toute publicité. La publication accepte toute proposition de sponsoring destinée à renforcer ses capacités à étendre son audience. L'acceptation se fait à la discrétion des éditeurs.

Toutes les opinions exprimées dans les articles signés de PASSERELLES sont celles de leurs auteurs, et ne représentent pas nécessairement les opinions d'ICTSD ou d'ENDA.



Ce travail est sous licence d'attribution non commercial Creative Commons - NoDerivatives 4.0 International [License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

ISSN 1563-0021

