

EXAMEN DE LA MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME D'ACTION DE VIENNE DANS LA REGION AFRICAINE

L'UN-OHRLLS et l'UNECA

Résumé du rapport de base pour l'examen régional africain de haut niveau du
Programme d'action de Vienne en faveur des pays sans littoral pour la décennie
2014-2024

Note

Nous tenons à exprimer toute notre gratitude à M. Gift Mugano pour la
réalisation de ce projet de rapport.

Cependant, les opinions qui y sont exprimées ne reflètent pas nécessairement celles
des Nations Unies.

Résumé

Les pays en développement sans littoral d'Afrique sont confrontés à des défis particuliers en matière de commerce et de développement, en raison de leur manque d'accès territorial à la mer et de leur éloignement géographique des marchés internationaux. Sur les 32 pays en développement sans littoral (PDSL), l'Afrique en compte 16, dont 13 sont également des pays les moins avancés. Le développement socio-économique global des pays en développement sans littoral est fortement entravé par l'éloignement et l'isolement des marchés mondiaux, l'absence d'accès territorial à la mer, la lourdeur des procédures de transit, la multiplicité des passages frontaliers, le coût élevé du transit et l'insuffisance des infrastructures.

Le Programme d'action de Vienne (VPoA), qui fait également partie intégrante des Objectifs de développement durable dans le contexte de l'Agenda 2030 pour le développement durable et de l'Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons, de l'Union africaine", a été adopté lors de la deuxième conférence des Nations unies (ONU) sur les pays en développement sans littoral qui s'est tenue à Vienne, en Autriche, en novembre 2014. L'objectif principal du VPoA est d'aider les pays en développement sans littoral à parvenir à une croissance durable et inclusive et à éradiquer la pauvreté.

L'Assemblée générale des Nations unies, dans ses résolutions 76/217 et 77/246, a décidé d'organiser la troisième Conférence des Nations unies sur les pays développement sans littoral en 2024 afin, notamment, d'entreprendre un examen complet de la mise en œuvre du VPoA et de formuler et d'adopter un cadre renouvelé pour le soutien international visant à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Elle a également demandé la tenue d'examen aux niveaux national et régional dans le cadre des préparatifs de la conférence. Le présent rapport examine l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action de Vienne en identifiant les progrès réalisés, les meilleures pratiques et les enseignements tirés, ainsi que les obstacles et les contraintes rencontrés et les actions nécessaires pour les surmonter.

Ce rapport examine l'état de la mise en œuvre du programme d'action de Vienne dans la région Afrique en se concentrant sur les domaines prioritaires du programme d'action de Vienne, notamment : le développement socio-économique des pays en développement sans littoral ; la priorité 1 : les questions fondamentales de la politique de transit ; la priorité 2 : le développement et l'entretien des infrastructures, en particulier des infrastructures de transport, d'énergie et de technologies de l'information et de la communication ; la priorité 3 : le commerce international et la facilitation des échanges ; la priorité 4 : l'intégration et la coopération régionales ; la priorité 5 : la transformation économique structurelle ; et la priorité 6 : les moyens de mise en œuvre..

Aperçu du développement socio-économique des PDSL africains et leur évaluation de la performance des ODD

Pour la période 2015 - 2019, la performance économique des PDSL africains a été solide avec des taux de croissance économique réelle de 3,6 % en moyenne, soit un taux plus élevé que le taux de croissance des économies africaines de 2,8 %. Cependant, en 2020, les gains qui avaient été observés au cours des cinq dernières années ont été inversés par la pandémie de COVID-19, les PDSL africains ayant connu une contraction économique significative de 2,2 % alors que le continent africain dans son ensemble s'est contracté de 3 %.

En 2021, la croissance du PIB réel des PDSL africains a rebondi de 3,2 % en moyenne, soit une croissance inférieure à une croissance moyenne de 6,4 % et de 4,7 % respectivement, pour les pays en développement et l'Afrique dans son ensemble,

En utilisant l'indice de développement humain (IDH), qui met en évidence la qualité de vie des citoyens dans tout pays (en se basant sur l'espérance de vie, le nombre d'années de scolarisation prévues et le revenu par habitant), et qui est directement lié à la mise en œuvre des ODD, ce rapport révèle qu'entre 2014 et 2021, l'IDH a augmenté pour 12 PDSL africains, à l'exception du Botswana, du Tchad, du Soudan du Sud et de la Zambie. En 2021, 10 PDSL africains ont enregistré un IDH d'au moins 0,5, soit une hausse par rapport à 7 pays en 2014 (PNUD, 2022). Cela signifie que la qualité de vie des citoyens des PDSL africains s'est améliorée depuis le lancement du programme d'action, même si elle est inférieure à la moyenne du groupe des PDSL et à la moyenne mondiale.

En ce qui concerne les indicateurs de santé, les PDSL africains ont enregistré une baisse notable du taux de prévalence du VIH depuis le lancement du programme.

Toutefois, en raison d'une combinaison d'opportunités économiques limitées sur le marché du travail et des effets négatifs de la pandémie de COVID-19, le taux de chômage des PDSL africains' a augmenté à 9,1 % en 2021, contre 8,6 % en 2014.

Au cours de la période en revue, les effets combinés de la pandémie COVID-19, de la guerre en Ukraine et du changement climatique ont compromis les progrès réalisés au cours de la décennie dans le cadre de la réalisation de plusieurs ODD, notamment la pauvreté zéro (ODD 1), zéro faim (ODD 2), bonne santé et le bien-être (ODD 3), l'éducation de qualité (ODD 4), l'égalité des genres (ODD 5), eau potable et assainissement (ODD 6), travail décent et croissance économique (ODD 6), réduction des inégalités (ODD 10) et le climat (ODD 13).

Dans le cadre de ce rapport, les PDSL africains sont appelés à renforcer la résilience de la sécurité alimentaire et la résilience des systèmes agricoles des PDSL africains, à fournir des filets de sécurité sociale aux populations vulnérables, à mettre en place un système de santé solide à travers des investissements dans la production de médicaments et à entreprendre des investissements intelligents sur le plan climatique.

Domaine prioritaire 1 : Questions fondamentales de la politique de transit

Domaine prioritaire 1 : Questions fondamentales de la politique de transit

Les PDSL africains sont parties à des accords régionaux tels que le Programme tripartite de facilitation du transport et du transit, une initiative de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) lancée en octobre 2017 pour remplacer le Programme tripartite global de facilitation du transport et du commerce, mis en œuvre jusqu'en 2017 (UN - OHRLLS and UNECA, 2019). De même, le lancement de la zone de libre-échange tripartite COMESA- EAC-SADC en juin 2015, à Sharm el Sheikh, en Égypte, a renforcé la détermination des 26 États tripartites à mettre en œuvre diverses mesures de facilitation des échanges dont les pays en développement sans littoral sont appelés à en tirer parti.

Au cours de la période sous revue, la ratification et la mise en œuvre des conventions internationales pertinentes par les PDSL africains, telles que la Convention TIR et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières,

restent toutefois faibles. 12 PDSL africains ont ratifié la Convention de Kyoto révisée (ONU - OHRLLS, 2021).

Lors de la phase de mise en œuvre du PDSL, dans les PDSL africains, les temps de transit et les coûts associés ont été réduits grâce au développement de diverses autoroutes et corridors transnationaux. Par exemple, les faits démontrent qu'après son achèvement, la durée du trajet des passagers entre Mombasa et Nairobi a été réduite de 10 heures en 2010 à 4 heures en 2019, tandis que la durée du trafic de fret a été réduite de 15 heures à 4 heures au cours de la même période. La réduction des temps de transit et du temps passé aux frontières est attribuable au développement des infrastructures ferroviaires et routières ainsi qu'à la mise en place de postes frontaliers uniques (One Stop Border Post - OSBP). Dans les cas extrêmes, comme dans le cas du corridor Djibouti - Addis-Abeba, par exemple, les temps de transit sont passés de 4 jours en 2010 à 12 heures en 2019. De même, les coûts de transit ont également diminué de manière significative au cours de la période sous revue.

Toutefois, ces gains ont été inversés au pic de la pandémie de COVID-19, lorsque les pays ont mis en place des mesures pour freiner la propagation de la maladie. Les mesures de confinement étant introduites à différents intervalles, on cause des délais importants aux frontières telles que celles de Malaba à Beitbridge (frontière entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe), de Kazungula (frontière entre le Zimbabwe et la Zambie) et du Kenya et de l'Ouganda. Dans certains cas, tous les camions du pays d'origine étaient obligés d'être déchargés et désinfectés avant d'être confiés à des chauffeurs de camions du pays d'arrivée).

Outre les problèmes liés à la pandémie de COVID-19, l'arrêt prolongé des cargaisons, qui caractérise le système de transport en Afrique, a entraîné une augmentation des coûts. De même, l'absence d'harmonisation des règles relatives au transport contingenté et à la distribution des cargaisons pour le trafic de transit a entraîné des inefficacités aux points d'entrée des couloirs de transport.

Au vu de l'observation qui précède, les partenaires de développement tels que la CEA, l'ONU - PDSL, la Banque africaine de développement, la CNUCED, l'OMD, l'OMC et les CER ont un rôle stratégique à jouer pour aider les pays africains en développement sans littoral à ratifier et à mettre en œuvre des politiques, des lois et des réglementations visant à renforcer la liberté de transit et à traduire dans leur législation nationale les normes internationales fondées sur les conventions/accords internationaux. Il importe donc que les organisations internationales intensifient leur assistance technique et leur soutien au renforcement des capacités des PDSL en vue de l'adhésion, de la ratification et de la mise en œuvre effectives des conventions internationales et des accords régionaux pertinents.

De même, dans le cadre des mesures visant à atténuer l'impact de la pandémie de COVID-19 sur la facilitation du commerce, les solutions numériques qui, entre autres, comprennent des versions électroniques des preuves de conformité, des contrôles aux frontières sans contact, des options de paiement par argent mobile et le suivi électronique des cargaisons, devraient ainsi être utilisées par les PDSL africains dans le cadre du processus de modernisation des frontières.

Domaine prioritaire 2 : Développement et entretien des infrastructures (transport)

Le mode de transport le plus dominant en Afrique est le transport routier, représentant 80 à 90 % du trafic de passagers et de marchandises, suivi par les chemins de fer, l'aviation et les voies navigables intérieures. La qualité des routes africaines, si on la compare à celle des pays voisins

de transit et à la moyenne mondiale, ainsi qu'aux moyennes des PDSL, est relativement médiocre. La densité moyenne des routes bitumées dans les PDSL africains est de 10,59 km pour 1000 $[(\text{km})^2]$, soit près de 50 % de la moyenne des pays sans littoral, qui est de 24,66 km.

Le fait que le rythme général de mise en place de l'infrastructure ferroviaire en Afrique soit faible est préoccupant. Bien que tous les pays africains disposent de routes et de transports aériens, à des degrés divers, 16 pays africains sont sans chemins de fer, parmi lesquels quatre sont des PDSL. Bien que l'Eswatini ait la densité ferroviaire la plus élevée parmi les PDSL africains, le réseau ferroviaire africain total de 74 775 km, qui est principalement situé en Afrique du Nord et en Afrique australe, a une densité très faible et compte plus de 26 362 km de chaînons manquants.

Afin de combler le déficit en matière de transport routier, la route transafricaine, un réseau de projets routiers transcontinentaux en Afrique, a été proposée. Ce réseau est constitué de neuf routes d'une longueur totale de 56 683 km (35 221 miles). Bien que ce projet fût censé changer les règles du jeu, son opérationnalisation est continuellement entravée par des chaînons manquants et un mauvais entretien de certains tronçons clés.

Pour relever ces défis, la plupart des communautés économiques régionales ont donné la priorité aux projets de corridors de transport qui visent à remédier aux procédures frontalières et autres barrières non tarifaires au commerce et aux lacunes de l'infrastructure, la facilitation des postes frontaliers se voyant accorder la plus haute priorité dans les interventions impliquant les chaînes de valeur des corridors de transport.

Les faits démontrent que depuis le lancement du VPoA, il n'y a pas eu de progrès significatifs dans le développement des infrastructures de transport. Bien que plusieurs interventions soient mises en œuvre en vue de moderniser l'infrastructure de transport, celle-ci reste largement limitée dans les PDSL africains en raison de la nécessité de réhabiliter et de remplacer les vieilles flottes et de moderniser les aéroports et les terminaux ; de l'ampleur des investissements nécessaires pour le développement et l'entretien de l'infrastructure ; du manque de ressources physiques et humaines et de nouvelles technologies ; de la médiocrité des infrastructures aéroportuaires ; de la connectivité limitée ; et du manque d'installations de transit.

Au vu de l'observation qui précède, les recommandations suivantes sont proposées :

- Il est essentiel que la région Afrique et les PDSL, assistés par l'AUDA-NEPAD, et les CER donnent la priorité aux projets au petit nombre qui ont un plus grand impact sur la connectivité, le développement économique des PDSL et d'autres États africains.
- Les PDSL devraient s'assurer qu'il existe une réserve de projets d'infrastructure prioritaires susceptibles d'être financés pour des investissements par le biais des divers mécanismes de financement qui ont été identifiés dans le présent rapport et les États devraient identifier les divers mécanismes de financement à la fois pour la préparation des projets et pour l'investissement en capital.
- Étant donné que le fossé infrastructurel de l'Afrique continue de se creuser, il est urgent de libéraliser l'investissement et le financement des infrastructures, par la promotion de l'investissement et des opérations du secteur privé, étayée par la mise en œuvre du " principe de l'utilisateur-payeur ".
- Les PDSL devraient accélérer la préparation des projets jusqu'à leur capacité à être financés afin d'augmenter les investissements, en mettant l'accent sur des projets intelligents qui ont davantage d'impact sur la transformation économique.

- Étant donné que la connectivité du transport aérien et les volumes de trafic continueront d'augmenter d'année en année, il est essentiel que l'Union africaine continue de faire pression pour une libéralisation accrue du ciel dans le cadre du marché unique du transport aérien africain (SAATM), afin de permettre aux PDSL de développer leurs réseaux en Afrique.

Domaine prioritaire 2 : Développement et entretien des infrastructures (énergie)

En 2020, 37 % de la population des PDSL africains avait accès à l'électricité, soit une augmentation de 13 points de pourcentage par rapport à 2014, année de l'adoption du programme d'action prioritaire (UNECA, 2022). Toutefois, l'accès à l'énergie dans les pays africains reste résolument faible, avec une moyenne de seulement 44 % d'accès à l'électricité. Bien que le pourcentage de PDSL africains ayant accès à l'électricité soit remonté à 37 %, il reste inférieur à celui de l'ensemble des PDSL du monde, qui est de 60 %.

Ce rapport met en évidence le fait que, bien que le développement des infrastructures énergétiques soit largement entravé par le manque de financement, les PDSL africains peuvent tirer parti des envois de fonds de la diaspora, comme on l'a observé en Éthiopie. En outre, les investissements dans les énergies renouvelables offrent d'énormes possibilités aux PDSL africains.

Au vu de l'observation qui précède, les recommandations suivantes sont proposées :

- Les PDSL et les États de transit doivent accélérer la préparation de projets énergétiques (y compris les énergies renouvelables) pour améliorer l'accès à l'électricité afin de réduire le coût des affaires et d'améliorer la qualité de vie des citoyens ;
- Compte tenu des pénuries d'électricité dans certains États d'une part et de l'excédent d'électricité dans d'autres États, les PDSL doivent intensifier les projets d'interconnexions transfrontalières pour permettre aux PDSL qui connaissent des pénuries d'électricité d'acheter de l'électricité aux pays voisins afin d'assurer la sécurité énergétique.
- Compte tenu des rigidités structurelles de l'approvisionnement en énergie, il est nécessaire que les PDSL africains augmentent leurs investissements dans l'amélioration de l'efficacité énergétique.
- Afin de relever les défis liés à l'accès à l'électricité et aux ressources énergétiques, les PDSL africains doivent intensifier la mise en œuvre des programmes d'électrification rurale afin de promouvoir l'accès universel à l'électricité. Ces programmes sont financés par des partenariats public-privé et des mécanismes fiscaux de l'État.
- Il est nécessaire d'intensifier les initiatives telles que l'initiative light-up Africa (éclairer l'Afrique) de la Banque africaine de développement.
- Il est essentiel de veiller à ce que les partenaires de développement, parmi lesquels la famille des Nations unies, apportent leur soutien au renforcement des capacités aux niveaux national, régional et continental ;
- Les PDSL doivent tirer pleinement parti du financement climatique, en particulier pour les projets dans les domaines de l'énergie, de l'eau et des transports, car ceux-ci se sont révélés être une force formidable pour le financement de la préparation des projets et des investissements en capital.

Domaine prioritaire 2 : Développement et entretien des infrastructures (développement des TIC)

Les PDSL africains ont connu une augmentation significative des abonnements au cellulaire mobile, passant de 64,3 pour 100 personnes en 2014 à près de 80 pour 100 personnes en 2020. L'utilisation d'internet en Afrique est passée de 27% en 2019 à 33% en 2021, tandis que dans les PDSL, le nombre d'utilisateurs d'internet est passé de 29% en 2019 à 35% en 2021. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration significative, ce chiffre reste très inférieur à la moyenne mondiale de 63 %.

De même, en 2020, les PDSL africains ont enregistré d'importantes augmentations des abonnements au haut débit mobile actif (37 pour 100 habitants) et au téléphone mobile-cellulaire (79 pour 100 habitants), et une faible augmentation des abonnements au haut débit fixe (3 pour 100 habitants). En 2020, 53 % de la population des PDSL africains avaient accès à une couverture de réseau mobile 4G, tandis que 31 % avaient accès à une couverture 3G, et 10 % à une couverture 2G.

Dans les PDSL africains, la possibilité d'exploiter les avantages de l'économie numérique et, en particulier, l'optimisation des technologies émergentes qui facilitent le commerce et stimulent le développement durable, est entravée par le coût élevé des TIC. Les technologies essentielles à la facilitation du commerce comprennent notamment les guichets uniques automatisés, le commerce électronique, l'administration en ligne et la finance numérique.

Au vu de cette observation, les PDSL africains devraient faire des efforts concertés pour abaisser les coûts élevés de la large bande. En outre, les PDSL africains devraient élaborer de nouvelles politiques liées à l'identité numérique, à la sécurité des données et à la confidentialité des données, entre autres, en vue de bénéficier des économies numériques, en particulier par le biais du commerce numérique.

Au vu des observations précédentes, les recommandations suivantes sont proposées :

- Les PDSL et les pays de transit devraient être encouragés à collaborer pour mettre en place des infrastructures, des applications et des services TIC avec le soutien des gouvernements, du secteur privé, des partenaires de développement, des institutions financières et de développement multilatérales et des banques régionales.
- Les PDSL devraient être encouragés à créer un environnement favorable approprié, y compris les politiques, le cadre juridique et réglementaire nécessaires pour soutenir le développement des TIC, en particulier le développement de la large bande, y compris l'amélioration des compétences numériques, la promotion de l'inclusion numérique, l'adoption et l'utilisation accrues des applications et des services TIC et la réduction de la fracture numérique.
- Les PDSL devraient être encouragés à prévoir des mécanismes pour faciliter le déploiement de réseaux et de services dans des zones non rentables pour les opérateurs, qu'il s'agisse d'investissements publics, de schémas public-privé ou d'autres types d'incitations.
- Il est nécessaire que les PDSL travaillent avec les fournisseurs de services cellulaires en vue de réduire le coût de l'accès à la large bande, qui reste un défi majeur, et qui peut également être abordé à moyen terme par le biais d'une augmentation des licences des fournisseurs de services.
- La communauté internationale devrait apporter un soutien au renforcement des capacités des PDSL afin d'améliorer l'environnement commercial et la capacité d'attirer et de retenir le secteur privé dans le domaine des TIC.

Domaine prioritaire 3 : Commerce international et facilitation des échanges

a) Commerce international

Depuis le lancement du VPoA, la performance en termes d'exportations des PDSL africains, des économies africaines et des PDSL a été terne. La part des exportations de marchandises des PDSL africains par rapport aux exportations mondiales est restée résolument faible et stable autour de 0,24 % en 2021, soit une baisse de 0,01 % par rapport à 2014. Cette tendance est cohérente avec la part des exportations de marchandises de l'Afrique et des PDSL africains dans les exportations mondiales (UNCTAD, 2022). La part de l'Afrique dans les exportations mondiales de marchandises s'élevait à 3 % en 2014, mais elle a continué à baisser légèrement pour atteindre 2,5 % en 2021. Les PDSL ont également connu une baisse de leur part des exportations de marchandises dans les exportations mondiales, passant de 1,20 % en 2014 à 0,98 % en 2021 (UNCTAD, 2022). De même, la part du commerce intra-africain pour les PDSL africains est la plus faible au monde, à 6 %, contre une moyenne continentale de 16 % (UNECA, 2020 et UNCTAD, 2022). Pour ne rien arranger, les exportations des PDSL africains sont restées peu diversifiées et sont largement constituées de minerais et de métaux, de produits agricoles et de combustibles minéraux.

Comme indiqué dans le commerce des marchandises, depuis le lancement du PDSL africain, la part des exportations de services par rapport à la part mondiale des exportations de services est restée à 0,2 %, c'est-à-dire trois fois moins que la part des exportations de services des PDSL par rapport à la part mondiale des exportations de services. De même, la part africaine des exportations de services est restée fixée à 2 % pendant cinq années consécutives, c'est-à-dire de 2014 à 2019, puis a légèrement baissé à 1,6 % et 1,7 % en 2020 et 2021, respectivement (UNCTAD, 2022).

La part des PDSL africains dans le domaine des exportations de marchandises étant restée obstinément faible, les recommandations suivantes sont proposées :

- Les PDSL africains doivent intensifier le programme d'industrialisation en établissant des liens avec d'autres chaînes de valeur régionales et mondiales afin de créer une situation gagnant-gagnant.
- Dans le cadre de la stratégie d'industrialisation, les PDSL africains doivent envisager d'accélérer la création de zones économiques spéciales en vue de favoriser l'ajout de valeur et la valorisation.
- Il est nécessaire de renforcer la facilitation du commerce dans les PDSL africains et les pays de transit en vue de réduire les coûts et les délais commerciaux, ce qui est essentiel pour intégrer les PDSL africains dans le commerce mondial.
- Avec le soutien des CER, les PDSL africains devraient s'attaquer aux obstacles au commerce international des services afin d'exploiter le potentiel de développement de leurs économies. La dynamisation du commerce des services est essentielle à l'amélioration des performances économiques et peut offrir une série de possibilités d'exportation traditionnelles et nouvelles, et elle est vitale pour la transformation structurelle.
- Il est important de s'attaquer aux crêtes tarifaires, aux droits de douane élevés et à la progressivité des droits, ainsi qu'aux barrières non tarifaires imposées aux produits manufacturés en provenance des PDSL.
- Les PME constituent une grande partie du secteur privé dans les PDSL et il est donc nécessaire de renforcer la capacité des PME à participer au commerce international.

b) Facilitation des échanges

L'accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui vise à réduire les coûts du commerce causés par les retards aux frontières et les processus et procédures douaniers, est le principal cadre utilisé par les PDSL africains pour encourager la facilitation des échanges.

L'AFE a en particulier trois objectifs principaux :

- Accélérer le déplacement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit.
- Améliorer la coopération entre les douanes et les autres autorités
- Améliorer l'assistance technique et renforcer les capacités pour la mise en œuvre de l'AFE

Depuis l'adoption du VPoA en 2014, les PDSL africains et les pays de transit ont réalisé des progrès dans le domaine de la ratification de l'AFE. En décembre 2020, les 14 PDSL membres de l'OMC avaient tous ratifié l'accord sur la facilitation des échanges. En ce qui concerne les pays de transit, 15 des 19 pays de transit africains l'ont également ratifié.

Cependant, le taux de mise en œuvre des différentes dispositions de l'AFE pour tous les pays africains, y compris les PDSL africains, varie. Le taux moyen de mise en œuvre est de 35,3 % pour les PDSL africains et de 42,1 % pour l'Afrique, ce qui indique la présence de contraintes de capacité parmi les PDSL africains.

Malgré les progrès notables réalisés en matière de facilitation des échanges, la plupart des PDSL sont fortement limités par des procédures inefficaces à l'intérieur comme à l'extérieur de leurs frontières territoriales. La capacité concurrentielle des exportations des PDSL est érodée par de nombreux postes-frontières et de longues distances des principaux marchés, ainsi que par des procédures frontalières et de transit complexes et des infrastructures inadéquates, une combinaison de facteurs qui augmentent considérablement les coûts commerciaux et les autres coûts de transaction. Les recommandations suivantes sont ainsi proposées :

- L'OSBP et l'automatisation des opérations douanières offrent des possibilités considérables de faciliter les échanges dans les PDSL africains. L'OSBP a sans aucun doute été identifié comme un moyen pratique de réduire la duplication des procédures et de réduire les délais de traitement du dédouanement. En réduisant le temps perdu, l'OSBP/JBP peut également réduire le coût du transport pour les expéditeurs et les marchandises pour les consommateurs, ce qui se traduit par des avantages pour l'ensemble de l'économie nationale. Le développement de l'OSBP permettra également de répondre aux besoins particuliers des PDSL africains. Dans cette optique, les PDSL africains ont la possibilité de déployer des OSBP en vue d'améliorer la facilitation des échanges.
- L'utilisation accrue des opérations douanières automatisées qui est mise en œuvre par le biais du système automatisé de données douanières (SYDONIA) est un système intégré de gestion douanière pour le commerce international et les opérations de transport dans un environnement moderne automatisé qui a été utilisé pour traiter les procédures liées à l'importation, à l'exportation et au transit.
- Afin de maximiser les opportunités commerciales pour la région, les PDSL d'Afrique devraient mettre l'accent sur la mise en œuvre d'initiatives de facilitation du commerce. À cet égard, plusieurs initiatives sont mises en œuvre pour faciliter le commerce dans la région : poste frontière unique, réglementations et normes tripartites sur les véhicules, assurance des véhicules au tiers, mesures de libéralisation du marché, facilitation du commerce tripartite COMESA-CEA-SADC, système virtuel de facilitation du commerce du COMESA, programme tripartite de facilitation du commerce et du

transport, concept de corridor SMART de l'Union africaine, guichets uniques nationaux, gestion coordonnée des frontières, harmonisation des redevances d'utilisation de la route et contrôle de la surcharge.

Domaine prioritaire 4 : Intégration et coopération régionales

Au cours de la période de mise en œuvre du VPoA, la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) a été créée afin, entre autres, d'atténuer les problèmes liés au chevauchement des adhésions. En outre, étant donné que parmi les blocs régionaux, la zone de libre-échange continentale africaine est le niveau minimum d'intégration des marchés déjà atteint et afin d'approfondir l'intégration régionale et de relever les défis liés au chevauchement des adhésions et aux CER contradictoires, les États africains ont décidé d'établir la zone de libre-échange continentale africaine.

En conséquence, le 30 mai 2019, l'intégration économique des économies africaines a franchi une nouvelle étape lorsque l'accord établissant la ZLECAf est entré en vigueur après que 24 pays ont déposé leurs instruments de ratification. La phase opérationnelle du processus de la ZLECAf a ensuite été lancée à Niamey, au Niger, le 7 juillet 2019. En février 2022, l'accord a été signé et ratifié par 54 et 41 pays africains, respectivement, dont tous les PDSL africains. Les pays africains qui ont ratifié la ZLECAf ont consenti à libéraliser jusqu'à 97 % des lignes tarifaires sur le commerce intra-africain d'ici quinze ans. L'accord sur la ZLECAf devrait entraîner une réduction des droits de douane et l'élimination des barrières non tarifaires et, plus important encore, faciliter les obstacles au commerce entre les PDSL africains puisqu'il contient des dispositions sur la facilitation du commerce, le transit et la coopération douanière (UNECA, 2022).

Sur la base de l'indice d'intégration régionale, il ressort du présent rapport que les PDSL africains n'ont pas approfondi leur intégration régionale. Les principales contraintes contraignantes qui pèsent sur les PDSL africains sont les contraintes de production, le manque de complémentarité des biens, l'appartenance multiple, l'instabilité macroéconomique et la pénurie d'infrastructures clés telles que le transport, l'eau et l'énergie.

Les efforts des PDSL africains pour approfondir l'intégration régionale ont été sévèrement limités par des contraintes de capacité, notamment dans la mise en œuvre des protocoles commerciaux ratifiés, des contraintes du côté de l'offre, le manque de complémentarité des biens, l'adhésion multiple, l'instabilité macroéconomique et la pénurie d'infrastructures clés telles que le transport, l'eau et l'énergie.

Au vu de ces observations, les recommandations suivantes sont proposées :

- Étant donné que tous les PDSL africains ont ratifié la ZLECAf, des mesures politiques visant à renforcer la capacité de production sont nécessaires, car elles sont essentielles pour favoriser le commerce intra-africain, stimuler le développement manufacturier et économique dont nous avons tant besoin.
- Les PDSL devraient s'efforcer d'accélérer et de défendre une intégration plus profonde du marché aux niveaux régional et continental, car cela ouvre la voie à une plus grande facilitation de la circulation des marchandises à travers les blocs régionaux et finalement le continent, étant donné que les principes clés de l'AFE de l'OMC sont intégrés dans les dispositions relatives à l'intégration du marché, les PDSL africains en étant les principaux bénéficiaires.

- Dans la mesure où les CER sont les piliers d'intégration régionale de l'UA, il est essentiel que les pays de transit et les PDSL respectent leurs engagements à l'égard du processus d'intégration des marchés régionaux en cours, afin de tirer pleinement parti du processus de régionalisme.

Domaine prioritaire 5 : Transformation économique structurelle

La valeur ajoutée découlant du secteur agricole qui varie entre 30 et 54 % est généralement élevée pour la plupart des PDSL d'Afrique. Cependant, 6 PDSL ont une faible part de valeur ajoutée agricole, qui varie entre 6 et 12 %. Pour la période 2014-2021, la part globale agricole et la part de la valeur ajoutée manufacturée de tous les PDSL africains étaient généralement stables, en dépit de changements marginaux notables. La part de la valeur ajoutée manufacturée, en particulier, est restée faible pour la plupart des pays, à l'exception de l'Eswatini avec 27 %.

Au cours de la période sous revue, les progrès réalisés par les PDSL africains dans le domaine de la transformation structurelle ont été lents. L'absence de politiques industrielles de soutien, associée à de faibles flux d'investissement et à des investisseurs locaux atones, a sapé les efforts en faveur de la valeur ajoutée, de la technologie et de l'innovation.

Au vu de ces observations, les recommandations suivantes sont proposées :

- Compte tenu du fait que 60 % de l'emploi de la main-d'œuvre est dans le secteur agricole qui représente entre 20 et 40 % de la contribution à l'économie, les PDSL africains peuvent améliorer la performance économique dans ce secteur en renforçant l'agro-transformation qui offre des possibilités de valeur ajoutée.
- Grâce à l'utilisation des ZES, les PDSL africains peuvent tirer parti des possibilités offertes par la ZLECAf. Toutefois, compte tenu du fait que la plupart des PDSL africains et des économies africaines en général n'ont pas réussi à utiliser les ZES comme vecteur d'industrialisation, il est nécessaire que les partenaires de développement tels que les CER, la CEA, le PNUD, la Banque africaine de développement et les donateurs bilatéraux tels que la Chine collaborent avec les PDSL africains à la mise en place de ZES.
- Les ZES régionales, comme celles du Zimbabwe et de la Zambie, qui sont soutenues par le COMESA et la CEA, peuvent être un exemple classique qui peut être utilisé pour stimuler la création de ZES dans les PDSL africains.
- Il est nécessaire que les PDSL africains participent aux CVR et aux CVM. Toutefois, en raison de la complexité des chaînes de valeur, les partenaires de développement tels que la Banque africaine de développement, la CEA, l'UN - OHRLLS, les bailleurs de fonds bilatéraux devraient fournir une assistance technique aux PDSL africains.

Domaine prioritaire 6 : Moyens de mise en œuvre

Comme l'un des domaines prioritaires du PDSL africain, les PDSL africains et leurs voisins de transit sont tenus de mobiliser efficacement des ressources intérieures et extérieures adéquates pour la mise en œuvre effective du Programme d'action de Vienne.

Dans l'ensemble, les ressources financières totales perçues par les PDSL africains au titre de l'aide publique au développement, des investissements directs étrangers et des envois de fonds, combinés, affichent une trajectoire ascendante par rapport à l'année 2014, date de lancement du VPoA. En 2021, un total de 7,3 milliards de dollars d'IDE a été reçu, soit une augmentation

réelle de 3 % depuis le lancement de la VPoA en 2014. Ce chiffre représente 0,45 % du total des entrées d'IDE dans le monde.

Par ailleurs, il est important de noter que depuis le lancement de la VPoA, les IDE vers les PDSL africains ont maintenu une tendance à la hausse, sauf pour l'année 2020 où les entrées d'IDE ont chuté à 4,9 milliards de dollars en raison de la pandémie de COVID-19.

En ce qui concerne l'aide publique au développement, en 2020, les PDSL africains ont reçu 21,5 milliards de dollars, soit une augmentation réelle de 34,3 % depuis l'adoption du VPoA. Cependant, l'aide publique au développement est inégalement répartie entre eux, les quatre premiers pays recevant 46 % du montant total.

En 2022, les PDSL africains ont reçu 8,7 milliards de dollars d'envois de fonds, soit 1,7 milliard de dollars de plus que ce que le groupe avait reçu en 2014. Les envois de fonds vers le groupe africain ont été inégalement répartis, les quatre premiers bénéficiaires (à savoir le Zimbabwe, l'Ouganda, le Soudan du Sud et le Mali) représentant 62 % des envois de fonds en 2022.

Sur la base de l'observation qui précède, par rapport à l'IDE et aux envois de fonds de la diaspora, l'APD s'est révélée être une source majeure de capitaux pour les PDSL africains.

Les recommandations suivantes sont proposées :

- Il est nécessaire que les PDSL africains proposent des instruments novateurs susceptibles d'orienter les envois de fonds vers des investissements directs. Les véhicules d'investissement de la diaspora comprennent, entre autres, les obligations de la diaspora, les comptes de dépôt, les prêts transnationaux et les zones économiques spéciales.
- Les PDSL africains doivent faire des efforts concertés pour attirer les investissements directs étrangers qui sont essentiels à la transformation structurelle des PDSL africains. Ces efforts permettraient d'accroître la valeur des économies nationales et de relier plus efficacement les PDSL africains aux chaînes de valeur mondiales, les aidant ainsi à réaliser certaines des priorités énoncées dans le VPoA.
- Afin d'aider les PDSL africains à faire face efficacement à l'impact de la pandémie et à soutenir leurs initiatives de redressement post-pandémique, il convient de fournir une aide publique au développement comprenant un soutien à l'aide au commerce. Ce soutien est nécessaire pour renforcer la capacité à formuler une politique commerciale, à participer aux négociations commerciales et à mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges, à financer le commerce, à développer l'infrastructure commerciale, à diversifier les exportations et à renforcer la capacité de production, en vue d'accroître leur compétitivité sur le marché mondial.
- En outre, il est nécessaire de mettre en place un plan de sauvetage économique global qui aille au-delà du crédit d'urgence pour permettre aux PDSL de mettre en œuvre efficacement le VPoA.
- Les PDSL devraient redoubler d'efforts pour mobiliser les ressources intérieures, notamment en menant des réformes de l'administration fiscale, en élargissant l'assiette fiscale et en renforçant les marchés de capitaux nationaux..

Conclusion

Les PDSL africains ont déployé des efforts et réalisé des progrès dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. Toutefois, ces progrès ont été lents, et il reste du travail à faire pour répondre aux besoins particuliers des PDSL et soutenir leur réalisation des Objectifs de développement durable d'ici à 2030. Les observations suivantes ont notamment été relevées :

- Pendant la phase de mise en œuvre du PDSL africain, dans les PDSL africains, les temps de transit et les coûts associés ont été réduits grâce au développement de diverses autoroutes et corridors transnationaux. Les projets de développement d'infrastructures régionales tels que le corridor Djibouti - Addis-Abeba, le chemin de fer à écartement standard et le poste frontière à arrêt unique en Afrique de l'Est ont contribué de manière significative à la réduction des temps et des coûts de transit.
- En ce qui concerne le développement des infrastructures, des progrès significatifs ont été réalisés dans la construction et la modernisation des infrastructures commerciales clés, qui comprennent notamment les transports, les frontières et les TIC. Des autoroutes ont été construites dans le cadre des initiatives présidentielles de l'UA en faveur des infrastructures. Toutefois, des retards importants ont été accumulés en ce qui concerne les chemins de fer, les routes, les OSPB, les TIC et le transport aérien, en raison d'un certain nombre de contraintes contraignantes, notamment la sécheresse du financement, la capacité limitée requise pour élaborer des projets bancables et l'instabilité macroéconomique.
- En outre, les PDSL africains sont restés au bas des chaînes de valeur et continuent de dépendre d'une poignée de produits de base. Cette évidence montre que, en contradiction directe avec l'objectif du PDSL africain de favoriser la participation des PDSL africains au commerce mondial, la création de valeur ajoutée, la diversification et la réduction de la dépendance à l'égard des produits de base.
- En ce qui concerne la facilitation des échanges, la plupart des PDSL africains ont ratifié l'AFE de l'OMC, mais la mise en œuvre est faible en raison du manque de capacités.
- En ce qui concerne l'intégration et la coopération régionales et la transformation structurelle de l'économie, bien que les PDSL africains fassent partie de plusieurs CER, ils n'ont pas approfondi leur intégration régionale et, de ce fait, le commerce intrarégional et leur commerce mondial sont restés stagnants. Les exportations des PDSL africains sont restées concentrées sur quelques produits de base. Les principales contraintes contraignantes qui pèsent lourdement sur les PDSL africains sont les contraintes de production, le manque de complémentarité des biens, l'appartenance multiple, l'instabilité macroéconomique et la pénurie d'infrastructures clés telles que le transport, l'eau et l'énergie.

Étant donné que les six domaines prioritaires du VPoA sont toujours en suspens, il est nécessaire de reconduire ces domaines ciblés dans le prochain programme. Toutefois, les domaines d'intervention suivants devraient être inclus dans le programme élargi :

- La ZLECAf et les besoins particuliers des PDSL africains ;
- Le renforcement de la résilience des PDSL africains : Le redressement post COVID-19 ; l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets ; et la prise en compte des chocs externes causés par la guerre en Ukraine ;
- Des programmes de renforcement des capacités couvrant des aspects tels que le développement de projets susceptibles d'être financés, la mise en œuvre d'accords commerciaux et les contrôles aux frontières.