

Conférence des Ministres chargés de l'intégration régionale

14 au 18 Juillet 2014 – Swaziland

Thème : Infrastructures et Intégration Régionale

Communication

Développement des Infrastructures et Intégration Régionale : Quels défis pour l'Afrique ?

Dr Boubié T. BASSOLE

Université de Ouaga II

Burkina Faso

Introduction

L'importance du développement des infrastructures pour l'intégration en Afrique est dûment reconnue. Les gouvernements africains ont ainsi admis au début des années 1970s qu'une infrastructure efficace et accessible est essentielle à la réalisation de l'intégration régionale pour un développement économique durable.

Durant la période 1980-2000 plusieurs initiatives ont vu le jour parmi lesquelles on peut citer entre autres :

- La décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique Sub-saharienne (SSATP) pour le développement des principaux secteurs ;
- Le Plan de Lagos (1980) et le Traité d'Abuja (1991) ont mis l'accent sur le développement des infrastructures comme domaine prioritaire ;
- Le NEPAD (2001) a réaffirmé le développement de l'infrastructure comme étant également un domaine prioritaire ;
- Le Consortium pour les infrastructures en Afrique (Sommet des G8 2005) qui a pour mission de promouvoir l'amélioration des conditions de vie sur le continent africain à travers l'accroissement des investissements privés et publics dans les infrastructures ;
- Le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) en 2009 et considéré comme vision continentale intégrée, un cadre stratégique et un programme pour le développement des infrastructures. Le PIDA constitue de ce fait la matrice et le suivi des différentes initiatives, notamment le plan directeur de l'Union africaine ; le Plan d'action à court terme (2002) du NEPAD ; la Facilité pour la préparation des projets d'infrastructures (IPPF) du NEPAD abritée par la BAD et le Plan d'action pour l'Afrique (PAA) de l'UA-NEPAD (UA/BAD, 2011) ;
- Le programme de développement des infrastructures en Afrique (Sommet UA 2010) qui couvre la période 2010-2040, et qui regroupe les initiatives relatives aux infrastructures telles que le plan d'action à court terme du NEPAD, le cadre stratégique à moyen et long termes du NEPAD et le plan directeur des infrastructures
- L'initiative présidentielle de promotion des infrastructures (UA/NEPAD, 2011) comme un jalon décisif afin de contribuer à analyser les politiques et les mesures relatives à la mise en œuvre dans le secteur des infrastructures.

Malgré la reconnaissance de l'importance des infrastructures comme élément majeur de la réussite de l'intégration régionale et les initiatives y afférentes, le déficit de l'Afrique en matière d'infrastructures constitue une grave entrave à l'approfondissement et au renforcement de l'intégration régionale. Ce déficit révèle les défis auxquels l'Afrique est confrontée pour faire aboutir ces différentes initiatives.

L'objet de cette communication est d'identifier et d'analyser ces principaux défis. La section 1 définit les concepts de l'intégration régionale en relation avec les infrastructures. La section 2 analyse les liens théoriques entre le développement des infrastructures et l'intégration régionale. La section 3 propose un état de lieu et le progrès réalisés dans le domaine des infrastructures. La section 4 identifie les défis du développement des infrastructures auxquels l'Afrique est confrontée. Enfin on conclut par des remarques terminales.

1. Intégration régionale et infrastructure : un rappel des concepts

L'intégration régionale est un processus multiforme. Elle est souvent appréhendée sous trois dimensions.

La première, *stricto sensu*, se réfère aux infrastructures matérielles (*hard infrastructure*) qui couvrent le développement des réseaux régionaux de transport, d'énergie et de télécommunications. La mise en place de mécanismes institutionnels pour la gestion et l'entretien de ces infrastructures est prise en compte dans une définition *lato-sensu*.

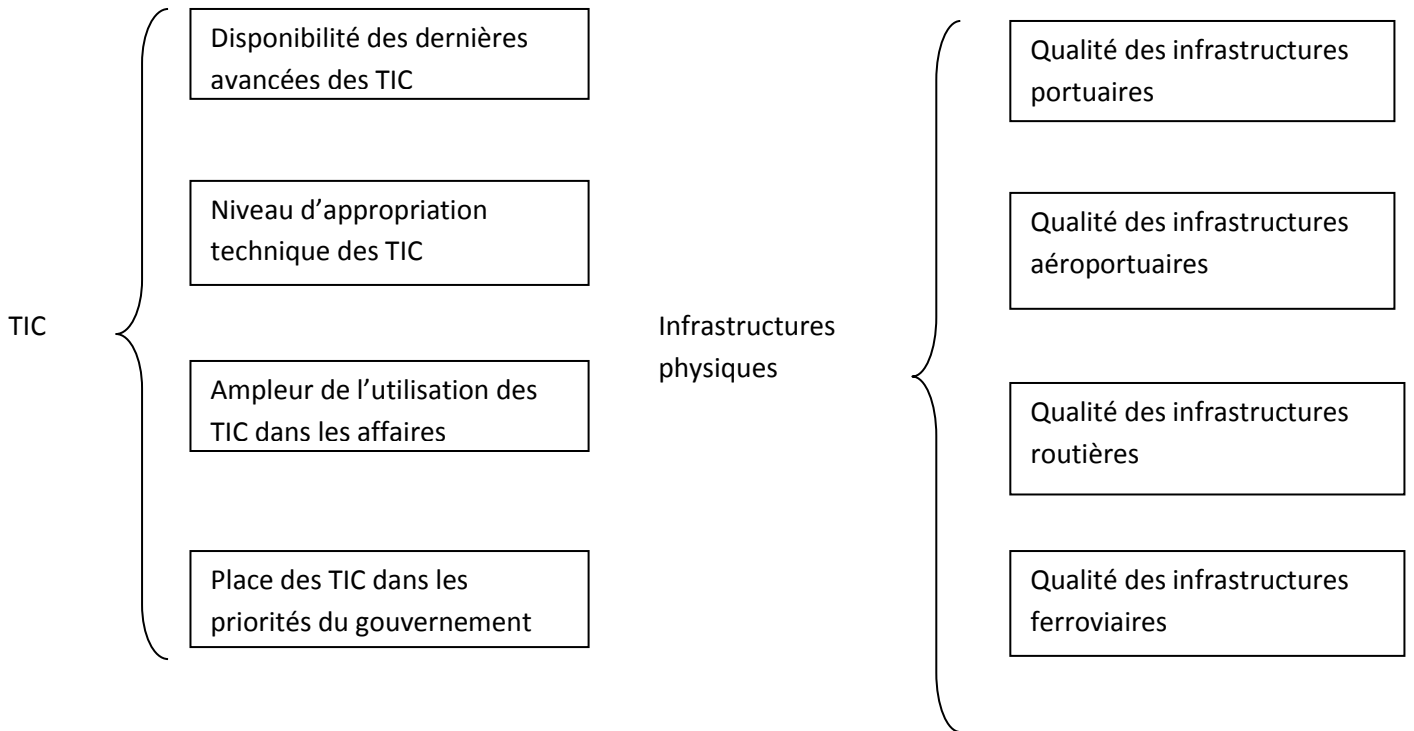
La deuxième concerne les infrastructures immatérielles (*soft infrastructure*) et elle fait référence à la levée des barrières intangibles à la libre circulation des biens, des capitaux, des services et de la main-d'œuvre ainsi que la mise en place des cadres institutionnels pour favoriser l'intégration des marchés nationaux à savoir :

- L'élimination des entraves et des barrières au commerce intra-marché ;
- L'harmonisation des politiques pour la promotion du commerce intra-régional et l'investissement ;
- La création d'institutions chargées de gérer les marchés transfrontaliers ; et
- L'amélioration du climat des affaires à l'échelle régional.

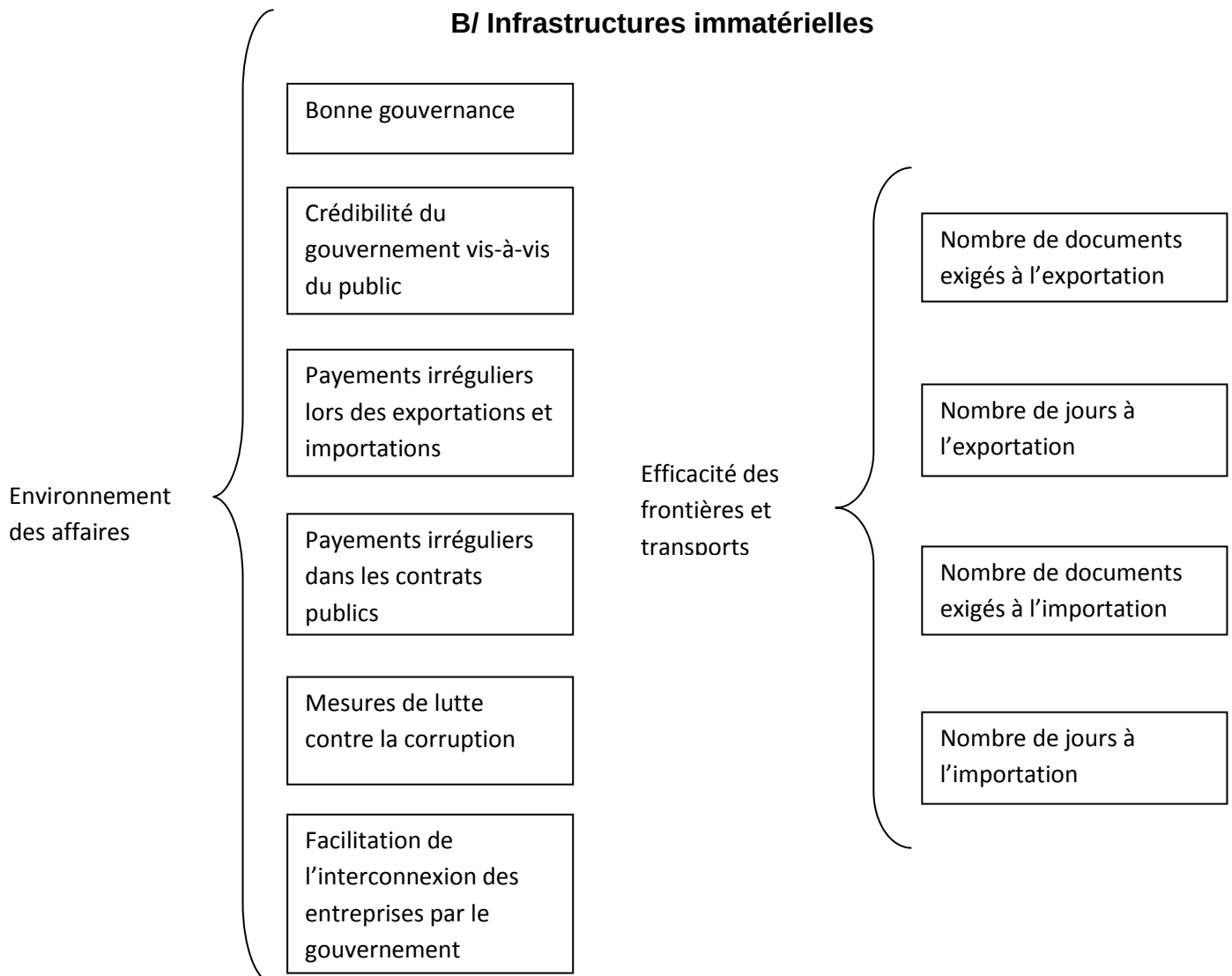
Enfin la troisième dimension est relative à l'action conjointe visant à relever les défis transfrontaliers à caractère régional ou continental tels que la gestion de l'eau, l'adaptation au changement climatique, les questions sanitaires transfrontalières etc.

Portugal-Perez, A. & Wilson, J. S. (2012) proposent les schémas suivants selon les types d'infrastructures (matérielles et immatérielles)

A/ Infrastructures matérielles



B/ Infrastructures immatérielles



2. Relations théoriques entre infrastructure et intégration régionale

Selon la littérature économique, pour réaliser le potentiel de l'intégration économique de l'Afrique ; il faut éliminer les contraintes imposées par l'insuffisance des infrastructures matérielles. Des infrastructures déficientes limitent l'accès aux marchés, engendrent l'augmentation des coûts commerciaux, réduisent la productivité et enfin de compte entravent le commerce intra-africain. On estime que la défectuosité des infrastructures réduit la productivité des entreprises de 40% et la croissance de la production par habitant de 2%.

Le développement des infrastructures contribue par ailleurs au renforcement et à l'approfondissement de l'intégration régionale. Une meilleure infrastructure, en effet, augmente et facilite les relations entre les pays. Elle stimule l'intégration des secteurs productifs car elle rapproche des espaces économiques, réduit et/ou élimine les barrières physiques au commerce et les coûts de transport et élargit la taille des marchés. Des études montrent en effet que l'insuffisance des infrastructures matérielles aggrave les contraintes de l'intégration régionale en Afrique en isolant les économies les unes des autres. Les pays sans littoral sont particulièrement désavantagés du fait de leur enclavement : ils sont confrontés non seulement aux difficultés liées à l'insuffisance de leur propre infrastructure ; mais sont aussi tributaires des contraintes imposées par l'infrastructure, les politiques et les réglementations de facilitation du commerce de transit. En conséquence les coûts des échanges commerciaux sont plus élevés dans les pays enclavés que dans les pays côtiers. Le développement de l'infrastructure intra-africaine pourrait générer des bénéfices substantiels pour le commerce et la croissance économique. Selon certaines estimations un investissement de 32 milliards de dollars US dans les réseaux routiers de l'Afrique pourrait accroître les échanges intra-africains de 250 milliards de dollars US sur une période de 15 ans (PNUD, 2011)

Le développement des services infrastructurels que sont l'énergie, les technologies de l'information et de la technologie (TIC) et les transports est d'autant plus important qu'il conditionne la compétitivité des économies et donc leur croissance. Une meilleure prise en compte de l'espace régional devrait donc appuyer la réalisation d'infrastructures à dimension internationale ; celle-ci produisant par la suite des économies d'échelle et/ou de club (en d'autres termes l'utilité du réseau s'accroît avec le nombre d'abonnés).

Par ailleurs lorsque les services produits par ses infrastructures sont proches des biens privés comme les TIC l'intégration régionale stimule la concurrence en élargissant le nombre d'offreurs. La qualité des prestations serait améliorée et les prix des services baisser.

Le développement d'infrastructures physiques –notamment les corridors routiers et ferroviaires- est également un instrument de réduction des coûts et d'amélioration de l'efficacité économique car il est convenu que le manque d'interconnexions régionales est dû principalement à l'insuffisance de leur propre infrastructure ; mais

sont aussi tributaires des contraintes imposées par l'infrastructure et les politiques et les réglementations de facilitation du commerce de transit

3. Etat des lieux des infrastructures en Afrique et progrès réalisés

Les efforts que la plupart des pays africains doivent fournir pour améliorer l'état de leurs infrastructures conditionnent en effet la compétitivité de leur économie et par ricochet, leur croissance. Une meilleure intégration des économies doit donc accorder une place importante à la réalisation d'infrastructures à dimension régionale (autoroute, chemin de fer, TIC, énergie...). En outre, l'intégration régionale devrait permettre le développement de certaines infrastructures soumises à une concurrence sur un vaste marché régional en améliorant ainsi la qualité des prestations tout en diminuant les prix : c'est le cas par exemple des TIC.

Dès lors, il est important de faire un état des lieux des infrastructures en Afrique. Cet état des lieux va porter sur les pays de la zone franc et de façon comparative à travers un examen des pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA) et ceux de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) (voir tableau 1). Le tableau présente certains indicateurs relatifs au développement des services infrastructurels dans ces deux unions monétaires.

Tableau 1 : Etat des lieux des infrastructures dans les unions régionales de la Zone Franc

	UEMOA					CEMAC					Afrique (hors ZF)				
	1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007-2011		1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007-2011		1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007-2011	
Consommation électrique (kWh par tête)	98,474	112,995	127,085	143,635	↗	338,116	387,218	408,864	463,914	↗	655,041	725,553	850,481	1002,877	↗
Production électrique (en million de kWh)	976,5	1570,55	2004,15	2220,18	↗	1420,8	1657,13	2000,2	2654,33	↗	16791,44	20119,0	25415,6	29863,91	↗
Utilisateurs internet (pour 100 personnes)	0,002	0,197	1,228	3,369	↑	0,002	0,155	1,184	3,481	↑	0,034	0,704	3,753	10,427	↑
Lignes téléphoniques (pour 100 personnes)	0,471	0,786	1,009	1,327	↗	0,831	0,996	0,975	1,101	→	2,319	3,678	4,648	4,999	↗
Abonnés à la téléphonie mobile (pour 100 pers.)	0,005	0,614	6,571	42,077	↑	0,05	1,375	13,113	47,559	↑	0,064	2,033	13,689	49,460	↑
Densité des lignes de chemins de fer (km/km ²)	0,197	0,197	0,196		→	0,085	0,092	0,101		↗	0,456	0,482	0,475		→
Densité des routes (km/km ²)	0,147	0,148	0,160		↗	0,074	0,077	0,089		↗	0,340	0,372	0,391		↗
Densité des routes pavées (km/km ²)	0,037	0,041	0,045		↗	0,008	0,009	0,010		↗	0,211	0,238	0,261		↗

Source : Adapté de Plane P. (2013) 'Intégration régionale et développement des infrastructures, in L'intégration régionale pour le développement de la zone franc.

Légende : progrès significatif ↑ léger progrès ↗ pas de progrès →

Ce tableau indique une évolution de la consommation d'électricité moins rapide en moyenne dans les pays de la CEMAC qu'en UEMOA ou en Afrique hors zone franc. Malgré une augmentation prononcée des services par tête, le niveau moyen en UEMOA reste extrêmement faible comparé à celui de la CEMAC, lui-même inférieur au niveau moyen hors zone franc. Concernant la production électrique moyenne dans les deux unions, on remarque que l'évolution a été la plus forte à la fin des années 1990 dans l'UEMOA, alors que c'est à la fin des années 2000 que la CEMAC a connu sa plus forte progression. Les niveaux moyens de production d'électricité des deux unions à la fin des années 2000 étaient cependant inférieurs au niveau moyen africain hors zone franc.

On constate une forte progression dans le développement des infrastructures de télécommunication dans la zone franc. La proportion d'utilisateurs d'internet a fortement augmenté notamment à la fin des années 1990 période de développement de l'internet. Ainsi, la progression des abonnés aux services de téléphonie mobile a connu une forte progression. Cette progression a été plus accentuée dans l'UEMOA que la CEMAC. Par ailleurs, on note une faible croissance du nombre de lignes fixes pour 100 personnes dans l'UEMOA et une stagnation dans la CEMAC au cours des vingt dernières années.

La densité des chemins de fer dans la CEMAC n'a que très faiblement augmenté mais a stagné dans l'UEMOA et dans l'Afrique hors zone franc. Quant à la densité des routes, elle dans l'ensemble évolué très légèrement (dans les trois échantillons). Cependant l'UEMOA et l'Afrique hors zone franc ont connu un accroissement plus rapide de la densité de route pavées que de celle des routes.

Ces infrastructures routières et ferroviaires conditionnent l'échange et la production nationale des pays enclavés en zone franc (Burkina Faso, Mali, Niger, République centrafricaine et Tchad). Ces pays doivent emprunter des axes de transit étrangers pour échanger avec les autres régions du monde via les principaux ports africains.

Dès lors, l'efficacité des corridors est donc un instrument d'intégration économique régionale notamment en réduisant les coûts et en améliorant l'efficacité économique. Toutefois, dans la plupart des unions régionales, l'entrave logistique la plus significative pour le transit des marchandises est liée à la lourdeur des procédures de contrôle douanier, de police et des autorités portuaires (donc la mauvaise qualité des infrastructures immatérielles : inefficacité des frontières et transport). A cela s'ajoutent les coupeurs de routes.

La zone franc présente donc des retards importants dans le développement des infrastructures par rapport aux autres régions en développement d'Afrique. Cela s'explique en partie par un manque d'interconnexions régionales entre les réseaux nationaux d'une part et par des coûts exorbitants d'accès aux services d'autre part. Ces niveaux élevés des coûts sont le résultat de l'absence des économies d'échelle, de l'insuffisance de la concurrence et des surcoûts de transports.

Cet état des lieux des infrastructures en zone franc (UEMOA, CEMAC) désavantage énormément la compétitivité des économies de la zone. Par exemple, les défaillances persistantes du secteur électrique marquées surtout par des délestages intempestifs engendrent un manque à gagner estimé de l'ordre de 1% à 2% du PIB.

Le tableau 2 ci-dessous indique les progrès réalisés dans les secteurs d'infrastructure en Afrique en relation avec les objectifs d'intégration. Les progrès de l'Afrique sont dans l'ensemble plus élevés comparativement à ceux de ces pairs dans les pays à revenu faible et intermédiaire. On note cependant un déclin de la longueur des voies ferrées. Cette baisse peut s'expliquer en partie par un manque de maintenance ainsi que des difficultés de gestion du réseau ferroviaire ayant conduit à la privatisation de ce secteur d'infrastructure dans la plupart des unions régionale (c'est le cas par exemple du chemin de fer Abidjan-Niger).

Tableau 2 : Progrès de l'Afrique dans les domaines de l'intégration régionale

INDICATEURS	PAYS AFRICAINS		PAYS FAD	
	Référence 2005	Dernière valeur 2012	Référence 2005	Dernière valeur 2012
POLITIQUE D'INTEGRATION REGIONALE ET COMMERCE				
Groupe EPIP sur l'intégration régionale et le commerce (moyenne EPIP)	3,58	3,6	3,59	3,61
Indice de performance logistique : moyenne générale (1=faible à 5=élevé)	2,34	2,48	2,32	2,37
Part de l'Afrique dans le commerce mondial (%)	2,5	3,1	1,0	1,5
Commerce intra-africain total (milliards de dollars)	48,5	108,4	31,3	68,7
ROUTE ET CHEMINS DE FER				
Proportion des routes revêtues par PMR (%)	35	47	14	17
<i>Longueur totale des voies ferrées (km)</i>	58000	50000	25000	14000
IPL : qualité de l'infrastructure liée au commerce et au transport (1=faible à 5=élevé)	2,12	2,31	2,06	2,19
PORTS				
Trafic des ports dotés de terminaux à conteneurs (conteneur de 20 pieds EVP)	13,9	19,3	0,4	0,5
Part du commerce mondial par conteneurs (%)	2,8	3,6	0,7	1,0
Temps moyen d'attente au port (nombre moyen de jours à l'import et à l'export)	30,6	25,6	41,6	30,5
IPL : efficacité des procédures et dédouanement (1=faible à 5=élevé)	2,19	2,29	2,17	2,18
TRANSPORT AERIEN				
Part de l'Afrique dans le transport de tous les passagers (%)	2,7	3,9	..	..
Nombre de départ d'avions (décollages d'avions, milliers)	553	761	175	192
ENERGIE				
Consommation totale d'électricité (kWh par habitant)	666	690	159	170
Utilisation d'énergie par unité de PIB	697	738	351	449
TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION				
Pays connectés aux câbles sous-marins (nombre)	13	21	8	15
Nombre de câbles sous-marins reliant l'Afrique (nombre)	3	19	2	18
Capacité cumulée des câbles (largeur de bande en téra-octets)	2,9	102	1,6	101
Abonnés à des lignes fixes et de téléphonie mobile (pour 1000 habitants)	183	559	86	415
Service internet sécurisé (pour 1 million d'habitants)	16,1	34,2	0,4	2,2
Part de l'Afrique dans le service internet sécurisé (%)	2,74	2,49	0,05	0,12
DEFIS TRANSFRONTALIERS (CHANGEMENT CLIMATIQUE, AGRICULTURE ET ENSEIGNEMENT SUPERIEUR				
Emission de CO₂ par les pays Africains (en milliers de tonnes métriques de CO₂)	1075	1131	228	226
Pollution urbaine (moyenne de particule fine PM10 dans les villes)	56,1	45,6	59,0	46,5
Superficie des forêts en Afrique (en milliers de km²)	6877	6700	40490	40204
Pourcentage de la superficie boisée (%)	17	16,7	15,6	15,2
Indice de rendements des cultures de base (valeur de 2002=100)	110	115	109	113
Valeur ajoutée à l'agriculture par ouvrier (en dollar constants de 2000)	877	1308	393	455
Scolarisation dans l'enseignement supérieur (% du taux brut)	6,6	8,0	3,4	5,1

Source : Adapté de la BAD (2012) « Revue sur l'efficacité du développement. Promouvoir l'intégration régionale.

Légende : En gras signifie que les progrès réalisés en 2011 sont plus élevés par rapport à la situation de référence (2005)

En italique signifie que la situation en 2011 est en recul par rapport à la situation de référence (2005)

Pour le reste les progrès réalisés en 2011 sont au même niveau que la situation de référence (2005)

Pays FAD : 39 pays membres de la BAD à faible revenu qui remplissent les conditions pour un financement concessionnel.

4. Les défis du développement des infrastructures en Afrique

Les trois principaux défis qui se posent aujourd'hui en Afrique sont l'ampleur des financements à mobiliser pour développer les infrastructures ; la bonne gouvernance pour leur gestion ; et les difficultés de l'adoption d'une approche régionale.

Selon l'étude diagnostique des infrastructures nationales en Afrique (AICD) les besoins annuels de financement dans les infrastructures en Afrique subsaharienne sont estimés à 93 milliards de dollars US pour les dépenses d'investissement et de maintenance. Cependant, 45 milliards de dollars US sont mobilisés chaque année ce qui laisse un gap annuel de 50 milliards de dollars US à combler. Une part importante de ses dépenses soient environ les deux tiers sont financées par les ressources nationales (Foster & Briceno-Garmendia)..Malgré l'accroissement du financement public du développement en faveur des infrastructures au cours de ses dernières années, l'OCDE ((2004) note cependant que ce type de financement a peu de chance de progresser davantage étant donné que les pays qui fournissent cette aide resserrent leur budget Depuis le Sommet du G8 tenu en 2005 à Gleneagles, le financement extérieur public est passé de 37 milliards de dollars US en 2007 à 56 milliards de dollars en 2010. Toutefois ces ressources demeurent bien inférieures aux besoins comme l'indique le tableau 3.

Tableau 3. Besoin de financement des infrastructures en Afrique subsaharienne (en milliards de \$ EU par an)

Secteur de l'infrastructure	Dépense d'investissement	Exploitation et maintenance	Dépense totale
TIC	7,0	2,0	9,0
Irrigation	2,9	0,6	3,4
Electricité	26,7	14,1	40,8
Transports	8,8	9,4	18,2
Eau et assainissement	14,9	7,0	21,9
Total	60,4	33,0	93,3

Source : Adapté de ADF & Banque Mondiale (2010): Infrastructures africaines. Une transformation impérieuse

Seul le recours à l'investissement privé par l'initiative partenariat-public-privé (PPP) pourrait constituer un moyen promoteur de combler le déficit de financement dont souffrent les infrastructures africaines. L'enjeu est alors d'élaborer des mécanismes efficaces pour la mise en œuvre de ce partenariat. Ces mécanismes devraient concerner principalement les projets bancables, des lois et des règlements d'habilitation, des garanties d'emprunt et la stabilité politique.

La bonne gouvernance nécessite que les communautés économiques régionales (CER) aient les capacités pour réguler les infrastructures notamment les services sous une forme transparente et efficace. Plane (2012) souligne que cela exige au préalable que ces communautés aient les capacités de mettre en place une réglementation régionale efficace : une bonne gouvernance régionale pourrait ainsi réduire les fortes interdépendances existant entre les pays et le manque de confiance entre eux.

Enfin l'adoption d'une approche régionale nécessite l'obtention d'un consensus entre les divers pays concernés. Selon certaines études, ce consensus devrait porter sur les aspects institutionnels, l'harmonisation des cadres réglementaires, la tarification, une connaissance précise et un partage équitable des coûts et des avantages des projets transfrontaliers et des instruments financiers à la fois innovateurs et solides et la création d'institutions.

5. Remarques terminales

Malgré les prises de position politiques des dirigeants africains reconnaissant clairement l'importance du développement des infrastructures comme un facteur clé de l'atteinte des objectifs de l'intégration régionale, le continent africain n'a pas véritablement réussi à adapter son infrastructure pour répondre aux besoins de ces objectifs. Certes au cours des deux dernières décennies, des progrès ont été réalisés

dans le développement des infrastructures pour accompagner l'intégration régionale dans certaines communautés économiques régionales. Mais ces réalisations demeurent insuffisantes au regard des énormes besoins. Cette insuffisance s'explique par les défis que sont la mobilisation des ressources financières, la bonne gouvernance aux niveaux national et régional et la mise en place d'une approche régionale appropriée. Il convient alors que durant de cette conférence on puisse identifier des pistes soient pour relever ces défis.

Références bibliographiques

AFD& Banque Mondiale (2010) 'Infrastructures africaines. Une transformation impérative' Edité par Foster V. & C., Briceno-Garmendia. Washington, DC.

BAD (2012) 'Revue sur l'efficacité du développement. Promouvoir l'intégration régionale. Tunis

OCDE(2011)' Point sur le soutien apporté à l'investissement dans les infrastructures africaines'

Plane, P . (2013) 'Intégration régional et développement des infrastructures, in l'intégration régionale pour le développement de la zone franc . Economica

PNUD (2011) 'Intégration régionale et développement humain : une voie pour l'Afrique' Rapport 2011.

Portugal-Perez,A. & Wilson J.S. (2012) 'Export performance trade facilitation reform hard and soft infrastructure' World Development Vol 40, N° 7, pp 1295-1307.

UA/NEPAD(2011) 'Le développement des infrastructures comme agent catalyseur de la croissance économique en Afrique' Addis-Abeba.

UA/BAD (2011)'Programme pour le développement des infrastructures en Afrique. Interconnecter, intégrer et transformer un continent'. Addis-Abeba

