



EA8199

SITUATION DE L'INTÉGRATION EN AFRIQUE (SIA IV)



POINTS SAILLANTS

1. La quatrième édition du rapport sur la situation de l'intégration en Afrique (SIA IV) contient des informations sur le processus de mise en œuvre du programme d'intégration par les Communautés économiques régionales (CER) et par la Commission de l'Union africaine. L'objectif général de ce rapport est d'informer les décideurs politiques du continent de la situation de l'intégration en Afrique et de formuler des recommandations quant à la manière d'accélérer l'intégration économique et politique du continent.

2. Les CER entreprennent divers programmes et activités dans de nombreux domaines d'intégration. Le rapport se veut un compte rendu des progrès réalisés dans des domaines clés de l'intégration tels que le commerce, la promotion des investissements, les infrastructures, la libre circulation des personnes, la convergence macroéconomique, l'agriculture et la sécurité alimentaire, la paix et la sécurité, les affaires sociales, le tourisme, l'industrie et la planification, le suivi et l'évaluation. Il présente l'analyse des progrès, des défis et des perspectives d'avenir de chacun des secteurs susmentionnés, et évalue également l'état d'avancement de l'intégration au niveau continental, en particulier au niveau de la Commission de l'UA, en mettant en exergue les progrès réalisés en ce qui concerne la mise en œuvre des principaux programmes et initiatives d'intégration de l'Union africaine. Enfin, certaines des bonnes pratiques et expériences en Afrique méritent d'être mentionnées tout particulièrement dont l'une des plus importantes est l'Accord tripartite CAE-SADC-COMESA. À cet égard, le rapport examine les progrès réalisés dans le processus de négociation tripartite, ainsi que la mise en œuvre de divers programmes convenus.

SITUATION DE L'INTÉGRATION DANS LES COMMUNAUTÉS ÉCONOMIQUES RÉGIONALES

3. En tant que bloc économique, les pays africains occupent le bas de l'échelle dans le classement économique mondial. Le continent africain abrite 14% de la population mondiale, il représente moins de 3% du PIB mondial et ne reçoit que 3% des investissements directs étrangers. En ce qui concerne les échanges commerciaux, le continent ne représente que 1,8% des importations et 3,6 % des exportations dans le monde. Ces taux sont encore plus bas dans le secteur des services: 1,7% des importations et 1,8% des exportations, respectivement. Au-delà de la position générale relativement défavorable, la situation est assez mitigée pour les pays pris individuellement. Le commerce intra-africain se situe autour de 12 pour cent contre 60 pour cent, 40 pour cent et 30 pour cent du commerce intrarégional qui a été réalisé par l'Europe, l'Amérique du Nord et l'ANASE respectivement. Même si l'on tient compte du commerce transfrontalier informel non enregistré de l'Afrique, il est peu probable que le montant total des échanges intra-africains dépasse les 20 pour cent, ce qui est encore inférieur à celui des autres grandes régions du monde.

4. L'Union africaine reconnaît huit CER qui sont principalement composées de blocs commerciaux et qui, dans certains cas, impliquent une certaine coopération politique. Toutes ces Communautés constituent les «piliers» de la Communauté

économique africaine (AEC). Les CER orientent leurs efforts vers la mise en œuvre du Traité d'Abuja à des rythmes différents. L'AEC est la Communauté la plus avancée qui a lancé son Marché commun en 2010. Le COMESA a lancé son union douanière en juin 2009. La CEDEAO et la SADC ont quant à elles enregistré des progrès dans l'établissement de leurs accords de libre-échanges (ALE) et prévoient le lancement de leur union douanière en 2015 et 2013, respectivement. La CEEAC, a lancé son ALE en 2004, mais est confrontée à d'énormes difficultés dans sa mise en œuvre. L'UMA, la CEN-SAD et l'IGAD pour leur part évoluent lentement et sont encore à l'étape de la coopération entre leurs États membres.

BARRIÈRES NON TARIFAIRES (BNT)

5. Hormis les problèmes de mise en œuvre des ALE établis, les CER sont également confrontées aux barrières non tarifaires au commerce et ont des approches différentes pour y faire face. Les trois CER parties à l'Accord tripartite ont adopté un programme pour l'élimination des obstacles non tarifaires, qui est un système sur Internet destiné aux parties prenantes dans les États membres pour leur permettre de signaler les obstacles non tarifaires et de surveiller les processus de leur élimination. La CEDEAO a mis en place des Comités nationaux pour la résolution des problèmes relatifs aux barrières non tarifaires et des bureaux de plaintes aux frontières, alors que le reste des CER n'ont pas encore un tel système en place pour l'élimination des obstacles non tarifaires.

POSTES FRONTIÈRES A GUICHET UNIQUE (OSBP)

6. Certains CER ont élaboré des politiques de concurrence ; il s'agit, généralement parlant, de Communautés qui s'acheminent vers l'union douanière et le marché commun ou qui ont atteint ces stades. L'un des principaux outils de facilitation du commerce est l'initiative de postes frontière à guichet unique (OSBP). Le concept est utilisé pour réduire les retards aux points transfrontaliers des principaux corridors de transport dans la région, souvent en raison de la médiocrité des installations, des processus manuels, de procédures longues et non intégrées et du manque de fluidité du trafic. D'après le concept des OSBP, tout le trafic devrait s'arrêter une fois dans chaque sens de la circulation pour faciliter une circulation plus rapide des personnes et des biens, et permettre aux agents chargés du contrôle aux frontières des deux États partenaires de mener des actions conjointes d'inspection. Le concept a d'abord été appliqué au Poste frontière à guichet unique de Chirundu entre le Zimbabwe et la Zambie et s'est avéré une réussite. La mise en place de postes frontières à guichet unique est aujourd'hui largement adoptée dans différentes CER telles que le COMESA, la CAE, la CEDEAO, la SADC et la CEEAC.

POLITIQUES DE CONCURRENCE ET PROMOTION DES INVESTISSEMENTS

7. Quelques CER ont élaboré des politiques de concurrence; il s'agit, généralement parlant, de Communautés qui s'acheminent vers l'union douanière et le marché commun ou qui ont atteint ces stades. Une Agence régionale de l'investissement du

COMESA a été créée et est basée au Caire en Égypte. Elle a pour rôle de coordonner et de renforcer les activités des agences nationales de promotion des investissements du COMESA. En outre, quatre forums d'investissement du COMESA ont eu lieu, avec pour objectif de promouvoir le COMESA en tant que destination d'investissement et de créer des relations d'affaires entre le COMESA et les acteurs commerciaux non COMESA. La Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) est en train de mettre en place un modèle de Code des investissements pour le transformer en une législation/protocole EAC qui fait la promotion de l'EAC comme destination d'investissement. La « East African Business Council » (Conseil des Affaires de l'Afrique de l'Est) - (EABC) est l'organe suprême des associations commerciales du secteur privé et des entreprises des cinq pays d'Afrique de l'Est. L'annuaire commercial de l'Afrique de l'Est est le premier annuaire d'affaires et le plus complet en Afrique de l'Est. La SADC a mis au point un protocole sur les finances et l'investissement en 2006, qui est entrée en vigueur en avril 2010. La CEDEAO travaille dans trois domaines, à savoir: la création du Marché commun d'investissement de la CEDEAO (ECIM), la promotion du climat d'investissement et l'intégration des marchés financiers. La CEEAC œuvre, quant à elle, à la mise au point d'une stratégie régionale sur la promotion des investissements et à la création d'un Fonds de garantie pour les petites et moyennes entreprises (PME).

INFRASTRUCTURES

Transport routier

8. Afin de prendre en charge les actifs actuels et de plus en plus croissants d'infrastructures routières grâce à un entretien et à une gestion appropriés, les pays du COMESA ont entrepris les Réformes de gestion et de financement du secteur routier. La plupart des pays ont mis en place des fonds routiers et des agences de développement des routes pour l'entretien des réseaux routiers régionaux et nationaux. Parmi les pays ayant mis en place ces fonds et administrations routiers en sont: la République démocratique du Congo, Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, le Malawi, le Rwanda, le Soudan, l'Ouganda, la Zambie et le Zimbabwe. La principale source de financement pour l'entretien des routes était la taxe sur le carburant, tandis que leur construction et leur réhabilitation ont été financées par des allocations budgétaires du gouvernement, des emprunts auprès des banques de développement et des fonds provenant des partenaires de coopération.

9. La CEDEAO a créé un Comité national de facilitation du transport routier et du transit avec une adhésion de tous les acteurs-clés des secteurs public et privé en matière de facilitation du commerce et des transports de tous les États membres pour assurer la libre circulation des biens et leur transport le long de leurs corridors respectifs. La CEDEAO assure la coordination d'un programme multinational de construction d'autoroute et de facilitation du transport entre le Nigeria et le Cameroun (corridor routier Bamenda-Enugu) et la construction de trois ponts essentiels en Sierra Leone (Sewa, Waanje et Moa) financée par la BAD. La Commission facilite également le développement du corridor routier Abidjan-Lagos grâce à son programme de

facilitation du commerce et du transport Abidjan-Lagos. Ce programme comprend la réhabilitation des tronçons routiers au Ghana, au Bénin et au Togo.

10. Bien que les projets de transport soient traités au niveau bilatéral, l'IGAD a continué de faire pression/et de mobiliser des fonds pour ces projets:

- Le Corridor Nairobi-Addis-Abeba (la route Isiolo - Moyale-Addis-Abeba) : des tronçons sont à différents stades de mise en œuvre, de passation de marchés, de construction et de réhabilitation, de financement par la BAD et l'UE) ;
- Le corridor Kampala-Juba: Nimule-Juba en construction au Soudan du Sud, Gulu-Nimule (Ouganda) en cours de passation de marchés;
- Le Corridor de Berbera (Somaliland-Ethiopie): étude de faisabilité et services de conception techniques détaillés en cours de passation de marchés; et
- le corridor Djibouti-Addis-Abeba: le tronçon Arta-Guelile à Djibouti en cours de passation de marché.

11. L'EAC a identifié cinq principaux corridors dans la Communauté (d'une longueur totale d'environ 12.000km), qui constituent une priorité stratégique et nécessitent d'être réhabilités et modernisés pour compléter le réseau routier de la Communauté. Les principales réalisations sont, notamment :

- Les études de faisabilité et la conception détaillée de la route Arusha-Holili-Taveta et de la route Malindi-Lunga Lunga et Tanga-Bagamoyo ;
- L'étude exploratoire sur les capacités de passation de contrats en génie civil en Afrique de l'Est ;
- Les services de vérification et de consultation pour le Projet de développement routier Arusha-Namanga-Athi River ;
- L'étude sur la stratégie de transport en Afrique de l'Est et le Programme régional de développement du secteur routier, ainsi que le Projet de facilitation des transports en Afrique de l'Est.

12. Les progrès réalisés dans l'exécution du Plan directeur Consensuel des Transports en Afrique Centrale (PDCT-AC) de la CEEAC et de ses projets prioritaires concernent la mise en œuvre du Projet de la route Fougamou-Doussala-Dolisie (Gabon-Congo) et le Projet de développement de la route Ouessou-Sangmélina et la facilitation du transport sur le corridor de la route Brazzaville-Yaoundé.

Transport ferroviaire

13. Bon nombre de nouveaux projets de développement du réseau ferroviaire en cours en Afrique sont basés sur le cadre des Chemins de fer de l'Union africaine, qui préconise la construction de chemins de fer à écartement standard. Les réseaux à développer en Afrique de l'Est et en Afrique australe dans le cadre de l'approche du corridor adoptée sont les suivants :

- La liaison ferroviaire pour Djibouti, l'Éthiopie, le Soudan du Sud et le Soudan partant de Djibouti et se terminant à Juba;
- La liaison ferroviaire entre le Kenya, le Soudan du Sud partant du port de Lamu et se terminant à Juba avec un lien vers le réseau Éthiopie / Djibouti via Moyale ; et
- La ligne de chemin de fer du Bassin de Kagera reliant la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi et partant d'Isaka dont l'étude de faisabilité a été financée par la BAD.

14. En outre, l'Éthiopie, Djibouti et les cinq pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est à savoir: le Burundi, le Kenya, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda ont décidé de développer des réseaux ferroviaires à écartement standard pour remplacer les réseaux à voie étroite existants. Le principal projet régional de la CEEAC dans le domaine du transport ferroviaire est le prolongement du chemin de fer Leketi-Franceville entre le Gabon et le Congo.

Transport aérien

15. En ce qui concerne le transport aérien, divers programmes et initiatives sont en cours de mise en œuvre dans les CER. L'Agence de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation civile (CASSOA) de l'EAC a été transférée à son siège permanent à Entebbe en Ouganda. La CEDEAO se concentre sur la promotion de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du transport aérien grâce à l'adoption d'Actes communautaires sur l'établissement d'un cadre juridique commun du transport aérien pour les États membres par l'Autorité de la CEDEAO en février 2012. Tous les pays membres de la CEEAC sont actuellement couverts par les différents programmes du Programme de renforcement des capacités de supervision de la sécurité aérienne (COSCAP). Le Code de l'Aviation civile de l'Afrique centrale a également été adopté par les ministres chargés de l'aviation civile le 11 juin 2012 à Bujumbura.

ENERGIE

16. Le COMESA a récemment lancé un programme d'énergie avec pour objectif principal de promouvoir la coopération régionale en matière de développement de l'énergie, du commerce et le renforcement des capacités. Le COMESA a également

adopté le Cadre modèle de politique énergétique du COMESA en novembre 2007. Dans le domaine des énergies renouvelables, une base de données de référence en matière d'énergie renouvelable a été développée pour la région du COMESA. Le Pool énergétique d'Afrique de l'Est (EAPP) a été créé en 2005 et adopté en novembre 2006 en tant qu'institution spécialisée du COMESA et un véhicule pour le renforcement de l'interconnexion énergétique dans la région et le reste de l'Afrique. L'EAPP a adopté la Feuille de route stratégique 2025 et la conception du marché régional. Un plan directeur et un code de réseau énergétiques ont également été élaborés, et un Organe de réglementation indépendant a été mis en place.

17. Le Plan directeur de l'énergie pour l'Afrique de l'Est a été achevé en mai 2011 et approuvé par le Conseil sectoriel de l'énergie de l'EAC en juin 2011. Ce Plan directeur donne un aperçu du programme de génération et de transmission à moindre coût pour faire face à la demande en électricité de la région de 2013 à 2038. Le Plan directeur de l'énergie a été élaboré avec un code d'interconnexion qui régira la conception du système de transmission et les besoins opérationnels de l'interconnexion régionale. Le Pool énergie électrique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP) a poursuivi ses efforts d'actualisation du Plan directeur de la CEDEAO pour la production et la distribution qui a été adopté en novembre 2011. Le WAPP a coordonné les actions entreprises dans le cadre du Programme d'urgence pour les villes de Bissau et de Conakry. L'Autorité de régulation régionale du secteur de l'électricité de la CEDEAO (ARREC) est effectivement entrée dans sa phase opérationnelle de mise en place d'un marché régional de l'électricité en janvier 2011. Les États membres de la CEEAC ont créé le Pool énergie électrique de l'Afrique centrale (PEAC) en avril 2003, qui est devenu une agence spécialisée de la CEEAC par la décision 021/CEEAC/2004. L'une des principales réalisations du PEAC réside dans les progrès enregistrés dans la mise en œuvre du projet du Grand Inga.

LIBRE CIRCULATION DES PERSONNES

18. En ce qui concerne la libre circulation des personnes, des résultats considérables ont été obtenus dans certaines régions comme la CEDEAO, l'EAC et l'UMA. Toutefois, certaines CER (SADC, CEEAC, CEN-SAD, IGAD et COMESA) sont encore confrontées à des difficultés dans ce domaine. Malgré les progrès réalisés, plusieurs obstacles ralentissent, voire compromettent le processus d'intégration. À cet égard, la circulation des personnes connaît un certain nombre de problèmes, notamment les infrastructures, en particulier dans le transport routier, tels que le nombre très élevé de barrages routiers érigés par les forces de sécurité, - des barrières illégales - et l'insécurité sur les routes. D'une manière générale, les pays évoquent la sécurité comme la principale raison pour retarder la mise en œuvre des décisions sur la libre circulation des personnes prises au niveau régional.

CONVERGENCE MACROÉCONOMIQUE

19. Les CER sont à différents stades d'intégration dans la mise en œuvre de leurs programmes de coopération monétaire. Le COMESA a élaboré un Cadre multilatéral de surveillance budgétaire, adopté un Plan de développement et de stabilité du système financier et conçu un cadre d'évaluation de la stabilité du système financier. L'Institut monétaire du COMESA a également été créé en 2011 à Nairobi Kenya, afin d'entreprendre tous les travaux préparatoires à la mise en œuvre de toutes les étapes du Programme de coopération monétaire du COMESA. Le COMESA a également mis en fonctionnement le Système régional de paiement et de règlement (SRPR). Les travaux préparatoires à la transition vers l'Union monétaire de l' EAC (EAMU) sont en cours. Les négociations relatives au Protocole de l'EAMU sont à un stade avancé et ont couvert la plus grande partie du Projet de protocole. L'examen des critères de convergence macroéconomique de la EAC est presque achevé. Selon la feuille de route adoptée par la CEDEAO, le lancement de la deuxième zone monétaire (ZMAO) est prévu en 2015 et celui de la plus grande zone monétaire par la fusion du CFA et des zones ZMAO est prévu en 2020.

AGRICULTURE ET SECURITE ALIMENTAIRE

20. Afin d'accélérer la mise en œuvre de la Politique agricole de la CEDEAO (ECOWAP), le Conseil des ministres a adopté les règlements stratégiques clés. En outre, le Plan stratégique de la CEDEAO pour la transformation et le développement du secteur de l'élevage a été élaboré et adopté. Il s'agit d'un aspect important de la mise en œuvre de l'ECOWAP aux niveaux national et régional dans le secteur des ressources animales. L'Alliance pour le commerce des marchandises en Afrique de l'Est et en Afrique australe (ACTESA) est une organisation d'alliance régionale et une institution spécialisée du COMESA. La SADC, pour sa part, continue d'assurer le suivi et la mise en œuvre de la Déclaration de Dar- Es-Salaam et du Plan d'action sur l'Agriculture et la Sécurité alimentaire, ainsi que des priorités du RISDP relatives à la sécurité alimentaire et aux ressources naturelles. Par ailleurs, la SADC met en œuvre le Réseau de la SADC pour la sécurité des semences (SSSN), qui a pour objectif de faciliter la création d'un marché régional des semences. La SADC facilite également la mise en œuvre du système semencier harmonisé dans tous les États membres de la SADC. L'IGAD a élaboré un Programme régional de gestion des risques de catastrophes (DRM) et est en passe de le mettre en œuvre. L'IGAD s'emploie actuellement à la création d'un Fonds pour les catastrophes régionales et à l'établissement d'une carte et d'un atlas des principaux risques qui provoquent des catastrophes dans la région de l'IGAD. Un Plan d'action de l'EAC pour la sécurité alimentaire (2011 -2012) a été élaboré et approuvé par le Sommet de l' EAC en avril 2011, pour être mis en œuvre. L'EACE a pris plusieurs initiatives pour faciliter et accélérer le développement du secteur agricole. Quant à la CEEAC, elle est en train de mettre en œuvre son Programme régional de sécurité alimentaire et sa Politique agricole commune.

PROGRÈS RÉALISTES À LA COMMISSION DE L'UNION AFRICAINE

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (PIDA)

21. Au niveau continental, le PIDA a donné naissance à des perspectives macroéconomiques pour la demande en infrastructures dans chaque secteur jusqu'en 2040 (ou 2020 pour les TIC), les lacunes et les obstacles prévus qui seraient créés par l'écart entre l'offre et la demande, les inefficacités institutionnelles précédemment mis en exergue et les options pour l'identification, la préparation et le financement de projets. Le programme est organisé pour le court et moyen terme (jusqu'en 2020 et 2030) avec une vision à long terme pour satisfaire la demande jusqu'en 2040. Compte tenu des besoins urgents de l'Afrique en infrastructures, la liste des projets et programmes devant être mis en œuvre à court terme est incluse dans le Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA. Le coût actuel du PIDA est estimé à plus de 360 milliards de dollars américains, le coût total du capital de la prestation du PAP de 2012 à 2020 est estimé à près de 68 milliards, soit environ 7,5 milliards de dollars par an pour les neuf prochaines années. La mobilisation de fonds pour la mise en œuvre du PIDA continue de poser des problèmes.

PROGRAMME DÉTAILLÉ DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGRICULTURE EN AFRIQUE (CAADP)

22. Des progrès notables sont enregistrés dans la mise en œuvre du CAADP en ce qui concerne les dépenses agricoles et la croissance sectorielle pour la réalisation des Objectifs de Maputo, qui sont d'allouer au moins 10 pour cent du budget annuel du secteur public à l'agriculture et d'atteindre au moins 6 pour cent de croissance sectorielle annuelle respectivement. Des statistiques récentes montrent que près de 9 pays se démarquent comme ayant atteint ou dépassé l'Objectif de 10%. Neuf pays dépensent entre 5 et 10 pour cent et 29 pays ont consacré moins de 5 pour cent de leur budget total à l'agriculture. Le nombre de pays qui ont signé leurs pactes nationaux CAADP est passé à vingt-neuf. Sur ces 29 pactes nationaux, 21 ont achevé l'élaboration de plans d'investissement nationaux basés sur le CAADP, qui ont également été examinés de manière indépendante.

INSTITUTIONS FINANCIÈRES AFRICAINES

23. La Commission travaille en étroite collaboration avec l'Association des banques centrales africaines (ABCA) à l'élaboration d'une stratégie commune pour la mise en place de la Banque centrale africaine (BCA). La stratégie devrait être soumise pour examen à la Conférence des ministres africains de l'Économie et des Finances en mars 2013 et à la Conférence des chefs d'État et de gouvernement en juillet 2013, pour adoption.

24. Le Comité directeur du Fonds monétaire africain a achevé ses travaux sur le Protocole et le Statut portant création du Fonds. Le Protocole a été examiné par le Sommet de l'UA de janvier 2011 qui a recommandé qu'il soit examiné par les ministres

de la Justice avant son adoption. La Commission travaille en collaboration avec le FMI pour examiner le texte avant de le soumettre aux experts des États membres pour examen en février 2013 et à la Conférence conjointe UA/CEA des ministres des Finances en mars 2013. Il est prévu que le texte final soit soumis pour adoption au Sommet de juillet 2013.

CHARTRE AFRICAINE DE LA STATISTIQUE (ACS) ET STRATÉGIE POUR L'HARMONISATION DES STATISTIQUES EN AFRIQUE (SHaSA)

25. Il est indispensable d'utiliser des statistiques de qualité, fiables et comparables dans tout processus de suivi et d'évaluation. À cet égard, la Charte africaine de la statistique, qui encourage les fournisseurs, les producteurs et les utilisateurs des données statistiques à collaborer plus étroitement et plus efficacement afin d'améliorer la qualité et l'utilité de l'information statistique, a été adoptée par les chefs d'État et de gouvernement en février 2009. À ce jour, la Charte a été signée par 22 pays et ratifiée par six pays seulement. La stratégie pour l'harmonisation des statistiques en Afrique (SHaSA) a été adoptée par les chefs d'État et de gouvernement en juillet 2010 et est en cours de mise en œuvre par les parties prenantes.

ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE CONTINENTALE (ZLEC) ET STIMULATION DU COMMERCE INTRA-AFRICAIN

26. Lors de sa dix-huitième session ordinaire qui s'est tenue les 29 et 30 janvier 2012 à Addis-Abeba en Éthiopie sous le thème « Stimuler le commerce intra-africain », la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine a adopté une Décision (Assemblée/AU/Dec.394(XVIII)) et une Déclaration (Assemblée/AU/Decl.1(XVIII)), qui reflètent le ferme engagement politique des dirigeants africains à accélérer et approfondir l'intégration du marché du continent. Les chefs d'État et de gouvernement ont convenu d'une feuille de route pour la mise en place d'une ZLEC à la date indicative de 2017. Lors de la dix-neuvième session ordinaire de la Conférence de l'Union, les chefs d'État et de gouvernement ont adopté la Décision Assemblée/AU/Dec.426(XIX) mettant en exergue, entre autres, les principales réalisations dans la mise en œuvre de la ZLEC et la stimulation du commerce intra-africain, en particulier les progrès réalisés dans l'opérationnalisation du Comité de haut niveau du commerce africain et les résultats des consultations du Comité des sept chefs d'État et de gouvernement sur les problèmes du faible niveau du commerce intra-africain, des infrastructures inadéquates et de la faible capacité de production, qui entravent l'accélération de la ZLEC et la dynamisation du commerce intra-africain.

PROGRAMME MINIMUM D'INTÉGRATION (PMI)

27. Le PMI a été élaboré par la Commission de l'UA, en étroite collaboration avec les CER et adopté comme « cadre stratégique dynamique du processus d'intégration continentale ». La Commission de l'UA a élaboré un plan d'action pour la mise en œuvre du PMI, qui a été adopté par la cinquième Conférence des ministres africains en charge de l'intégration (COMAI) et approuvé par les chefs d'État et de gouvernement lors du

Sommet de l'UA de janvier 2012. La Commission de l'UA a été mandatée d'évaluer les besoins de financement nécessaires (calcul des coûts) pour la mise en œuvre de chaque activité et projet contenus dans le Plan d'action du PMI. Le coût global de la mise en œuvre du Plan d'action du PMI est estimé à 110.950 millions de dollars américains. La Commission de l'UA travaille en collaboration avec le PNUD à l'élaboration d'une stratégie de mobilisation pour le Plan d'action du PMI, ainsi que sur la mise en place d'un Fonds d'intégration.

BONNES PRATIQUES : L'ACCORD TRIPARTITE EAC-COMESA-SADC

28. L'Accord tripartite EAC-COMESA-SADC représente une bonne pratique que les autres CER sont encouragées à imiter afin d'accélérer l'harmonisation de leurs programmes et activités. Au cours de leur deuxième Sommet tenu à Johannesburg en Afrique du Sud le 12 juin 2011, les chefs d'État et de gouvernement tripartites ont signé la Déclaration lançant les négociations pour la création de la Zone de libre-échange tripartite, adopté la feuille de route pour l'établissement de la ZLE tripartite et ont également adopté les Principes de négociation de la ZLE tripartite, les processus et le cadre institutionnel. La ZLE tripartite comprend trois piliers à savoir l'intégration du marché, le développement des infrastructures et le développement industriel. Le Mouvement des gens d'affaires doit être négocié indépendamment.

DÉFIS ET CONTRAINTES

29. Malgré les progrès réalisés dans tous les secteurs, l'Afrique est toujours confrontée à plusieurs difficultés, entre autres, les difficultés découlant de l'harmonisation des politiques, le manque de volonté politique à appliquer les décisions d'intégration, les craintes de la part des États de céder certaines de leurs compétences, l'absence/l'inefficacité des mécanismes de compensation pour les perdants temporaires dans le processus d'intégration, le mauvais état des infrastructures d'intégration physique, le manque d'appropriation des projets régionaux au niveau local qui peut s'expliquer par l'approche descendante utilisée dans l'élaboration des différentes politiques et programmes régionaux et continentaux avec une faible implication du secteur privé et des organisations de la société civile, le manque d'appropriation des programmes régionaux au niveau national, les ressources financières insuffisantes et la pénurie de ressources humaines.

VOIE À SUIVRE

30. Les CER évoluent à des rythmes différents dans le processus d'intégration. Alors que certaines CER ont réalisé des progrès remarquables dans divers secteurs, d'autres sont toujours à la traîne et y œuvrent avec acharnement. Comme voie à suivre, le rapport recommande que le rôle de « cellule de réflexion » de l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (Agence du NEPAD) soit renforcé, la planification à moyen et long termes soit mise en exergue par la conversion des stratégies et des politiques communautaires en un réel programme détaillé de développement, le rôle de suivi et d'évaluation du processus d'intégration des CER soit renforcé ; les États membres devraient accorder la priorité à la mise en œuvre des programmes régionaux au niveau

national; les États membres devraient bénéficier de plus d'assistance dans la mise en œuvre des cadres stratégiques régionaux par le renforcement du plaidoyer et l'appui technique au niveau national. Les États membres devraient s'engager à la bonne gouvernance en faveur de l'intégration par la mise en œuvre des programmes et projets régionaux et continentaux convenus; le travail en cours sur les sources alternatives de financement de l'Union africaine devrait être soutenu par les CER et les États membres afin de financer des programmes d'intégration pour en faire une réalité. Les CER qui ne l'ont pas encore fait, devraient commencer à réfléchir à la mise en place de leurs propres sources de financement.