

Première Partie



Vue d'ensemble



Vue d'ensemble



Les 30 pays passés en revue dans cette cinquième édition des *Perspectives économiques en Afrique* représentent ensemble près de 86 pour cent de la population africaine et 90 pour cent de la production du continent :

- en Afrique du Nord : Algérie, Égypte, Maroc et Tunisie ;
- en Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Niger, Nigeria et Sénégal ;
- en Afrique centrale : Cameroun, Gabon, république du Congo, RDC (république démocratique du Congo), Rwanda et Tchad ;
- en Afrique de l'Est : Éthiopie, Kenya, Madagascar, Maurice, Ouganda et Tanzanie ;
- en Afrique australe : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Malawi, Mozambique et Zambie.

Notre évaluation comparative dresse un état des lieux à l'échelle du continent. Elle se fonde sur les études de chaque pays et les analyses complémentaires émanant de la BAfD (Banque africaine de développement) et du Centre de développement de l'OCDE. Le thème spécifique retenu pour cette nouvelle édition est la promotion et le financement des infrastructures des transports.

Les estimations font état d'une progression de l'activité économique en Afrique proche de 5 pour cent en 2005. Cette tendance devrait se maintenir, en 2006 et 2007, à respectivement 5.8 et 5.5 pour cent. Les pays exportateurs de pétrole distancent néanmoins les autres pays de manière sensible. En outre, certains pays sont toujours aux prises avec de graves difficultés – notamment la catastrophe humanitaire du Darfour au Soudan, le naufrage de l'économie du Zimbabwe, la sécheresse et la crise alimentaire qui frappent plusieurs régions d'Afrique australe, occidentale et orientale, les conflits et l'instabilité politique en Côte d'Ivoire, en Éthiopie et dans l'est de la RDC, sans parler des

problèmes de sécurité dans la région pétrolière du delta, au Nigeria. Tous ces phénomènes risquent d'assombrir leurs perspectives de croissance. Mais pour la plupart des pays africains, l'avenir semble plus favorable qu'il ne l'a été depuis longtemps. Cette embellie économique est imputable à une expansion mondiale persistante – qui va de pair avec une demande soutenue de pétrole et d'autres matières premières industrielles bénéficiant de cours plus élevés ; à une augmentation significative de l'APD (aide publique au développement) à l'Afrique, en grande partie grâce aux allègements de dette et à l'aide d'urgence ; et à l'amélioration de la stabilité macro-économique. De plus, la croissance est dopée par l'augmentation de la production de pétrole en Afrique australe et centrale et par un certain recul de l'insécurité.

L'inflation se maintient à des étages historiques, malgré la flambée des cours du pétrole. La balance commerciale s'est améliorée dans de nombreux pays, les exportateurs de pétrole et de minerais métalliques enregistrant les progressions les plus importantes, tandis que certains pays ont vu au contraire la facture de leurs importations s'alourdir, et les cours de plusieurs produits agricoles (le cacao et le coton notamment) se replier. Les bénéfices exceptionnels liés aux cours des produits de base ont favorisé un redressement des finances publiques, surtout dans les économies pétrolières. Ces recettes devront être soigneusement gérées – en affectant une part substantielle à des investissements dans les transports et autres infrastructures, ainsi que dans le développement des ressources humaines – afin de poser les jalons d'une croissance économique durable une fois retombé l'emballage des prix des matières premières. À cet égard, les *Perspectives économiques en Afrique* mettent en lumière les efforts récemment consentis par un certain nombre de pays exportateurs de pétrole pour accroître la transparence des opérations de leur secteur pétrolier et introduire des règles budgétaires relatives à l'utilisation de la manne pétrolière. Cependant, les pressions politiques rendent délicat le

maintien de ce type de politiques, comme en témoignent les récentes controverses à ce sujet au Tchad.

Pour les pays importateurs de pétrole, le problème est de toute évidence quelque peu différent. Les prévisions de croissance du PIB présentées dans cette édition sont associées au creusement des déficits des comptes courants liés à l'augmentation persistante des prix du pétrole alors même que l'envolée des produits non pétroliers semble arrivée en fin de course. Les prévisions tablent donc sur un afflux imminent de fonds additionnels indispensables au financement des déficits. Dans un certain nombre de pays, des subventions et un contrôle des prix ont évité aux consommateurs de subir de plein fouet la flambée des cours du pétrole – mais ces politiques pourraient s'avérer financièrement intenable. Cette panoplie de défis menaçant la politique macro-économique est l'une des ombres du tableau, qu'il convient de garder en tête au moment d'évaluer les perspectives économiques présentes de l'Afrique.

Mais le creusement des écarts, déjà importants, dans l'économie mondiale fait peser d'autres réelles menaces. Si la situation devait se dénouer de manière désordonnée – avec de brusques aléas des taux de change – un repli précipité de la production mondiale et, partant, de la demande d'exportations africaines, n'est pas à exclure.

En net déclin pendant une large période de la dernière décennie, le niveau de l'aide remonte depuis quelques années ; l'Afrique en est le premier continent bénéficiaire. Le lancement du Nepad (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique), le consensus de Monterrey (2002) sur le financement du développement, la mise en œuvre de l'initiative PPTE en faveur des pays pauvres très endettés et les engagements pris lors du sommet du G8, à Gleneagles – qui devraient encore sensiblement alléger le fardeau de la dette extérieure – ont tous grandement contribué à augmenter les flux financiers de développement vers l'Afrique. Reste à savoir si cette augmentation de l'aide va se poursuivre après la hausse conjoncturelle liée aux allègements de dette et à l'aide d'urgence. Les bailleurs seront-ils en mesure de mobiliser suffisamment de

ressources pour tenir leurs engagements – qui sont déjà nettement inférieurs aux montants nécessaires pour permettre à la plupart des pays d'atteindre les OMD (Objectifs du Millénaire pour le développement) d'ici 2015 ? Notre étude de suivi des OMD confirme d'ailleurs le diagnostic de l'édition 2005 des *Perspectives économiques en Afrique* : sur la base des tendances récentes, seuls six pays d'Afrique – situés pour la plupart en Afrique du Nord – sont susceptibles de parvenir à l'objectif crucial consistant à réduire de moitié le nombre de personnes vivant avec moins d'un dollar par jour.

À cet égard, les années 2005 et 2006 ont été l'occasion d'une série d'initiatives nouvelles visant à apporter une aide accrue et plus efficace sur le chemin de 2015. Les *Perspectives économiques en Afrique* évaluent ces initiatives et analysent les importants accords cadres conclus en décembre 2005 lors de la réunion ministérielle de l'OMC (Organisation mondiale du commerce) à Hong Kong dans le cadre des négociations commerciales multilatérales de Doha. Ces dernières visent à réduire les subventions agricoles dans les pays développés et à démanteler les barrières commerciales qui empêchent les produits africains d'accéder aux marchés. Ces accords cadres ont notamment pour objectifs l'élimination des subventions à l'exportation (en particulier dans le secteur du coton), la réduction des aides nationales ayant un effet de distorsion commerciale, un abaissement substantiel des droits de douane et l'adoption d'un calendrier précis pour sa mise en œuvre. En dehors des négociations de Doha, la réduction des quotas commerciaux de la filière textile - habillement depuis le début de l'année 2005 a posé des difficultés aux pays africains exportateurs (Afrique du Nord, Maurice et Madagascar entre autres), exposés à la concurrence venant d'Asie et, en particulier, de Chine.

Depuis quelques années et à mesure que l'on reconnaît son rôle crucial dans la croissance économique et la lutte contre la pauvreté, la bonne gouvernance suscite une attention croissante. Le Nepad joue là un rôle de premier plan. Le MAEP (mécanisme africain d'examen par les pairs) devrait produire une évaluation de bonne foi de la situation dans les pays d'Afrique et favoriser les avancées en matière de gouvernance. Le Ghana est le premier pays à s'être soumis à un tel

examen. Les *Perspectives économiques en Afrique* montrent que, depuis une dizaine d'années, la démocratie s'enracine peu à peu dans un certain nombre de pays – comme en témoignent les substantiels progrès réalisés dans les processus électoraux – et que, en parallèle, les conflits commencent à s'apaiser. Cependant, la corruption reste omniprésente dans de nombreux pays. En outre, malgré les avancées enregistrées dans la gestion macro-économique et l'environnement réglementaire, il reste encore beaucoup à faire pour créer un climat favorable au développement du secteur privé.

La promotion et le financement des infrastructures des transports constituent le thème spécifique de cette nouvelle édition. Les routes, les chemins de fer, les aéroports, les ports et l'espace aérien des pays africains souffrent de multiples maux, qui vont d'une planification inadéquate à une gestion inopérante en passant par l'absence de sécurité et d'entretien et par des réglementations obsolètes. Résultat, les infrastructures sont dans un état déplorable et les services de transport coûteux et médiocres, de sorte que de nombreux habitants – notamment les plus pauvres parmi les pauvres – sont littéralement confinés chez eux. Cette situation interdit en outre aux pays africains de tirer tout le parti d'une intégration dans l'économie mondiale, et d'immenses obstacles gênent encore l'instauration d'un maillage entre états et provinces au sein d'un même pays, ainsi qu'entre nations d'une même région. Les dirigeants africains et leurs partenaires du développement sont de plus en plus convaincus de l'importance des infrastructures des transports pour conforter la croissance économique et réaliser les OMD. De nombreuses tentatives ont été entreprises ces dix dernières années pour planifier plus précisément les besoins en transports et pour inciter le secteur privé à participer davantage aux investissements et à la gestion du secteur. Mais obtenir ce concours ne va pas sans problèmes : il faut identifier les investisseurs potentiels, réunir les moyens financiers, rédiger des contrats équitables, améliorer les cadres réglementaires et assurer des rentrées financières. Et cette solution a aussi ses limites : les dirigeants africains – comme la communauté des bailleurs – devront continuer à

innover pour mobiliser davantage de fonds publics et privés, ainsi que pour apprendre à les utiliser de manière optimale afin d'offrir aux peuples d'Afrique des infrastructures de transports plus nombreuses et de meilleure qualité.

Environnement international

La croissance dans la zone de l'OCDE

Dans les pays de l'OCDE, le PIB a fait preuve en 2005 et pour la quatrième année consécutive d'une belle tenue, même s'il a légèrement marqué le pas, s'accroissant de 2.7 pour cent contre 3.3 pour cent en 2004. Ce ralentissement s'explique en partie par la flambée des cours du pétrole – de 41.5 pour cent supérieurs à la moyenne enregistrée en 2004. Les prévisions tablent sur une légère reprise de la croissance en 2006 et 2007, à 2.9 pour cent (figure 1), le ralentissement enregistré aux États-Unis et au Japon devant être partiellement compensé par une relative accélération de la croissance dans la zone euro¹. L'expansion japonaise, due au départ aux exportations, a gagné les activités orientées vers le marché intérieur. Dans la zone euro, le dynamisme des exportations – allemandes notamment – est à l'origine d'un léger renforcement de la demande globale même si la demande intérieure reste faible. Aux États-Unis et ailleurs, la croissance du PIB à court terme devrait dépasser ou se rapprocher de la croissance potentielle, comblant ce faisant le déficit de production et entraînant une augmentation de la formation de capital fixe. La croissance se nourrit toujours de politiques budgétaires d'accompagnement, de la faiblesse des taux d'intérêt à long terme et d'une inflation qui devrait rester stable. Les perspectives pour 2006 et 2007 envisagent pourtant un certain resserrement des politiques monétaires et une plus grande rigueur budgétaire. En dehors de la zone de l'OCDE, la croissance reste particulièrement tonique en Asie, sous l'effet du développement rapide de la Chine et de l'Inde. Le commerce mondial s'est bien défendu en 2005, avec une expansion de 7.3 pour cent, et devrait encore s'accélérer en 2006 et 2007, légèrement au-delà de 9 pour cent.

1. OCDE (2005), *Perspectives économiques de l'OCDE*, Paris, décembre.

Ce dynamisme des pays de l'OCDE et de l'Asie a contribué à soutenir l'activité économique en Afrique en 2004 et 2005, tirée par une progression des volumes d'exportations de près de 9,5 pour cent en moyenne annuelle. Comme d'autre part l'Afrique vend près de

la moitié de ses exportations à l'UE (Union européenne) pour seulement 15 pour cent aux États-Unis², le redressement attendu en Europe pour 2006 et 2007 augure bien d'une demande soutenue des exportations africaines ces deux prochaines années.

Figure 1 - Croissance dans les pays de l'OCDE



Source : OCDE.

Les taux de change

Les inquiétudes relatives à la pérennité des flux nécessaires au financement du déficit de la balance courante américaine demeurent. Elles ont déjà conduit à de sensibles ajustements du taux de change, qui ont renforcé tout au long de l'année 2004 la compétitivité des exportations américaines face à celles de la zone euro et du Japon. Malgré l'appréciation du dollar américain par rapport à l'euro, d'environ 12 pour cent en 2005, le billet vert reste inférieur de 36 pour cent à son niveau de fin 2001 (figure 2). Cela étant, les variations enregistrées vis-à-vis d'autres monnaies ont été plus modérées et, globalement, les taux de change se sont ajustés sans heurts.

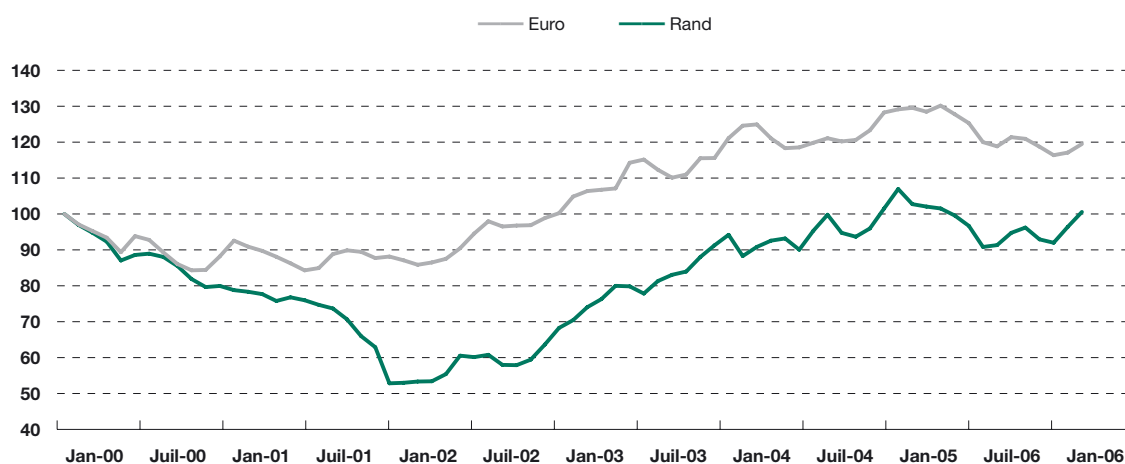
Le redressement du dollar face à l'euro en 2005 a provoqué une faible dépréciation du taux de change effectif dans la zone franc ainsi que du taux de change effectif réel de l'UEMOA (Union économique et monétaire ouest-africaine), du rand sud-africain et des monnaies qui lui sont rattachées. Ces évolutions ont en partie annulé la forte appréciation de ces monnaies enregistrée en 2003-04, consolidant par là même la compétitivité des exportations non traditionnelles.

Cours des matières premières

Le vif rebond du cours des matières premières enregistré lors de la reprise mondiale s'explique par la

2. FMI, Direction des statistiques commerciales.

Figure 2 - Cours de l'euro et du rand par rapport au dollar (indices base 100 en janvier 2000)



Source : www.x-rates.com.

vigueur de la demande et l'insuffisance de l'offre. En dollars nominaux, ce sont les cours des métaux et produits miniers ainsi que du pétrole qui ont le plus progressé depuis 2000 (bond de respectivement 71 et 91 pour cent). En monnaies locales toutefois, l'effet de ces envolées a été atténué dans de nombreux pays par la dépréciation du dollar sur la même période.

La hausse générale des cours mondiaux des matières premières a amélioré la balance commerciale de nombreux pays africains, même si la flambée du pétrole a nui aux pays importateurs. Les exportateurs de pétrole et de minerais métalliques ont été les premiers bénéficiaires de cette situation. Pour la plupart des autres pays, les recettes des exportations de produits dont le cours s'est renchéri équivalent plus ou moins aux pertes dues aux importations de pétrole. Cependant, un certain nombre de pays ont subi des pertes nettes en raison de la baisse des cours de plusieurs produits agricoles, comme le cacao (-12 pour cent pratiquement entre 2003 et 2005) et le coton (-14 pour cent environ sur la même période). Cette dépendance vis-à-vis de l'évolution du marché des matières premières rend de nombreux pays très vulnérables à moyen terme. Dans l'immédiat, une gestion prudente de la manne résultant de la hausse des cours des produits de base est essentielle afin d'éviter les cycles

« accélérateur - coup de frein » que la volatilité des prix peut provoquer.

Pétrole

L'envolée record des cours du brut en termes nominaux s'accompagne d'une volatilité accrue (figure 3) des prix. Cette flambée des prix, dont l'ampleur n'avait pas été anticipée, s'explique par divers facteurs : le niveau et la croissance de la demande mondiale de pétrole à mesure que la reprise s'est manifestée un peu partout ; la croissance décevante de la production pétrolière et les tensions dans les pays exportateurs - en particulier l'Irak, le Nigeria, la Russie et le Venezuela -, sans parler du contentieux conflictuel avec l'Iran ; le caractère limité des capacités de production non utilisées et de celles des raffineries, temporairement réduites par les cyclones qui ont frappé le golfe du Mexique ; et la faiblesse des réserves de brut dans les pays de l'OCDE. Les capacités excédentaires restant très réduites, les cours risquent de demeurer élevés, en particulier si l'expansion mondiale se poursuit au même rythme. Le cours moyen du brut est passé de 37,7 dollars le baril en 2004 à 54 dollars en 2005 ; il devrait se maintenir à ces sommets en 2006, à quelque 56 dollars, avant de retomber légèrement en 2007, à environ 52 dollars. La hausse des cours du pétrole a paru se ralentir, mais elle n'entrave pas l'expansion

3. OCDE (2005), *op. cit.*

mondiale. A court terme toutefois, les incertitudes sur les cours du pétrole resteront un des risques dominants planant sur l'activité économique³.

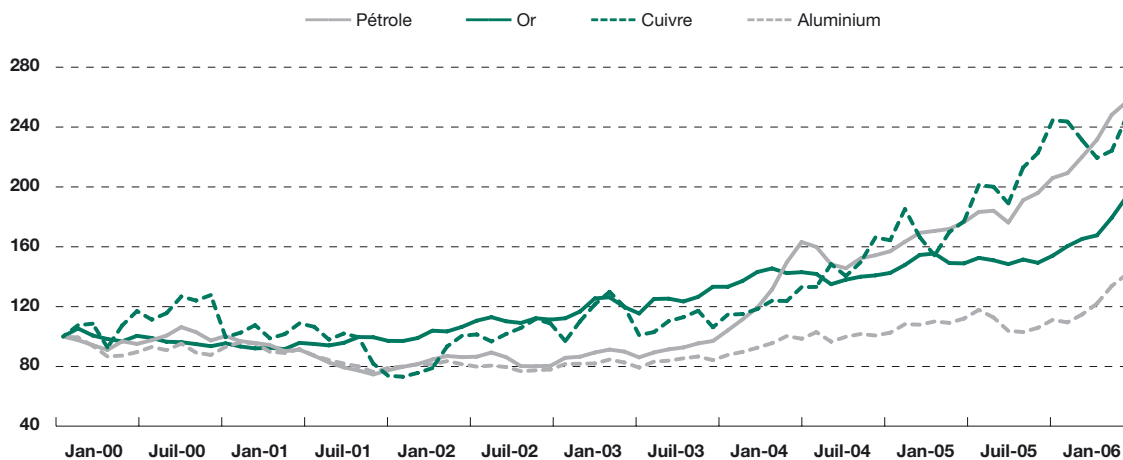
Métaux

Les cours des métaux ont poursuivi leur envolée, gagnant 26 pour cent en 2005 après un gain de 16 pour cent en 2004, en grande partie sous l'effet de la demande vigoureuse émanant de Chine (l'encadré 1 traite de l'impact de la Chine et de l'Inde sur l'Afrique). Ils devraient se replier légèrement en 2006 (de 4 pour cent) et en 2007 (de 13 pour cent), sans pour autant passer en deçà de leur niveau de 2004. Le cours de l'or grimpe depuis la mi-2001, en raison de la réduction des opérations de couverture par les producteurs – avec la baisse des taux d'intérêt – et des incertitudes sur le plan international. Cette situation a profité à l'Afrique du Sud, premier producteur mondial, ainsi qu'à d'autres pays africains

comme le Ghana et le Mali – même si la solidité du rand et du franc CFA a atténué l'impact de la vigueur des cours des produits de base en Afrique du Sud et au Mali, libellés en dollars.

Les cours des autres métaux ont également significativement grimpé en 2004 et 2005. Ainsi, le cuivre a gagné 28 pour cent en 2005, après une augmentation de 61 pour cent en 2004, le marché restant déficitaire en raison d'une demande soutenue et d'une croissance marginale de l'offre. Depuis, les cours sont volatils mais ils devraient réatterrir en 2006 et 2007 à un niveau inférieur d'un quart environ à celui de 2005. Les cours de l'aluminium ont affiché une hausse plus modérée sur les deux dernières années (30 pour cent), en raison de l'importante expansion de la capacité chinoise de production d'aluminium primaire et d'exportation. La Zambie (pour le cuivre) et, dans une moindre mesure, le Cameroun, le Ghana, la Guinée et le Mozambique en ont bénéficié.

Figure 3 - Cours du pétrole et des métaux (indices base 100 en janvier 2000)



Source : Banque mondiale.

Produits agricoles

Les cours des produits tropicaux sont aléatoires et globalement déprimés (figure 4). Ceux du cacao ont reflété les incertitudes liées à la guerre civile en Côte d'Ivoire, premier producteur et exportateur mondial. Après les planchers historiques du début des années 2000, les cours sont remontés pour atteindre de

nouveaux sommets début 2003, avant de s'effondrer courant 2003 sous l'effet de la vigueur de l'offre ; ils se sont stabilisés en 2004 et 2005.

Le cours du café, exporté par de nombreux pays africains, s'est envolé en 2002 avant de se stabiliser (sauf pour la variété *arabica* qui a enregistré une hausse) en 2004 puis de s'envoler à nouveau en 2005

Encadré 1 - Chine et Inde : quels enjeux pour l'Afrique ?

L'intégration rapide des énormes capacités de main-d'œuvre de la Chine et de l'Inde – plus d'un milliard d'individus chacune – dans l'économie mondiale a entraîné un « super-cycle », caractérisé d'une part par une augmentation, sur une toute une décennie, du prix des matières premières en termes réels, en réponse à la demande d'urbanisation et d'industrialisation d'un grand pays, et d'autre part par une baisse parallèle du prix relatif des produits manufacturés.

L'Afrique – toujours largement liée à l'économie mondiale par ses exportations de matières premières – bénéficie sans aucun doute de ce « super-cycle ». La Chine et (de plus en plus) l'Inde ont contribué à l'atténuation des pressions inflationnistes mondiales, à l'abaissement des taux d'intérêt internationaux, à l'augmentation des cours des matières premières et à l'amélioration des termes de l'échange pour l'Afrique. La demande grandissante de ces deux pays pour les produits de base a également permis une nette réorientation des exportations africaines vers d'autres marchés que l'OCDE, contribuant ainsi à la diversification des débouchés. Ce processus est encouragé par l'arrivée de nouveaux IDE (investissements directs étrangers), dirigés pour la plupart vers l'extraction des matières premières, qu'ils proviennent d'investisseurs asiatiques ou autres. Le phénomène des IDE asiatiques massifs n'est néanmoins pas à sens unique, comme en témoigne la présence grandissante de multinationales sud-africaines en Chine et en Inde. Parallèlement, la concurrence directe entre entreprises africaines et asiatiques sur les marchés locaux et les marchés tiers reste circonscrite à certains secteurs et pays bien déterminés (comme l'habillement, en particulier en Afrique australe et du Nord). Les consommateurs citadins africains ont dans le même temps vu leur pouvoir d'achat valorisé par une baisse des prix des produits à forte intensité de main-d'œuvre.

Reste à savoir si l'Afrique sera capable de profiter à plein de cette manne inattendue générée par des exportations record de matières premières – et si elle saura se diversifier au-delà de l'extraction des ressources naturelles pour réduire sa grande vulnérabilité aux risques naturels et aux aléas du marché. Si la concurrence actuelle compte, bien entendu, la concurrence potentielle a elle aussi son importance. La compétitivité de la Chine et de l'Inde dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre pourrait bien limiter les possibilités de diversification des économies africaines au-delà des exportations traditionnelles. Enfin, la réorientation commerciale en direction de la Chine et de l'Inde n'entraînera pas forcément une grande diversification de la production. Les nouveaux flux commerciaux se sont concentrés sur les matières premières, copiant en cela largement les schémas historiques des exportations de l'Afrique vers les pays de l'OCDE.

Pour ne pas rester confinée dans le secteur vulnérable et peu prometteur des matières premières, secteur à haute intensité capitalistique et faible intensité de main d'œuvre locale, l'Afrique se doit de gérer judicieusement les recettes providentielles du redressement actuel des cours des matières premières. Des instruments politiques novateurs doivent servir à réorienter l'attention des autorités et des bailleurs vers des industries complémentaires de celles qui accompagnent la croissance économique de la Chine et de l'Inde. Si l'Afrique veut exploiter la demande croissante de la Chine et de l'Inde en produits « légers » – comme les fruits et les légumes frais ou le café et le thé – les investissements, l'assistance technique et le renforcement des capacités dans l'agriculture et au sein des infrastructures rurales connexes devront figurer en tête des priorités des bailleurs. Un soin particulier devra être accordé à la participation collective des petits exploitants sur ces nouveaux débouchés d'exportation. L'intégration verticale dans les industries de ressources devra elle aussi probablement être de plus en plus encouragée. Enfin, la concurrence accrue de la Chine et de l'Inde pourrait inciter les bailleurs à s'intéresser davantage à l'érosion des préférences commerciales et à améliorer l'efficacité des systèmes actuels d'accords commerciaux préférentiels concernant l'Afrique.

Source : Goldstein, A., N. Pinaud, H. Reisen et X. Chen (2006), *Chine et Inde : quels enjeux pour l'Afrique ?* Études du Centre de développement de l'OCDE, Paris.

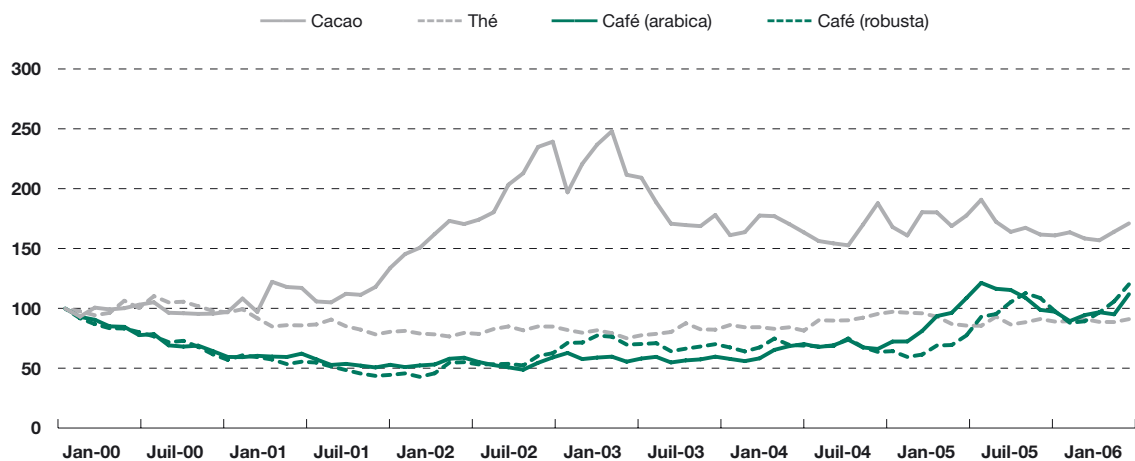
(progression de respectivement 41 et 43 pour cent pour les variétés *arabica* et *robusta*), pour retrouver les niveaux de début 2000. Les fondamentaux de ce secteur restent fragiles cependant, du fait d'une consommation stable et de l'abondance des stocks mondiaux.

En 2005, le cours du thé n'a guère évolué par rapport à 2004 et reste toujours en deçà de son niveau de 2000, d'environ 12 pour cent. Aucune évolution sensible

n'est prévue pour 2006 ni 2007. Les perspectives ne sont pas porteuses, la consommation ayant tendance à se ralentir et la production à augmenter.

Le cours du coton s'est nettement replié au cours de l'année 2004 (figure 5), après le redressement qui avait fait suite au point bas d'octobre 2002, de sorte que les prix moyens enregistrés en 2004 ont été inférieurs d'environ 2 pour cent à ceux de 2003. Ils se sont

Figure 4 - Cours du cacao, du thé et du café (base 100 en janvier 2000)



Source : Banque mondiale.

encore tassés en 2005, de 11 pour cent, et la situation ne devrait guère s'arranger en 2006 et 2007. Cette baisse a considérablement fait reculer les recettes d'exportation de pays comme le Bénin, le Burkina Faso et le Mali en 2005.

Le cours du coton est emblématique des problèmes que certains pays d'Afrique subsaharienne parmi les plus démunis peuvent rencontrer en termes de distorsions commerciales. L'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest produisent un coton de grande qualité et à des coûts

Encadré 2 - L'Afrique et le programme de Doha pour le développement, après Hong Kong

La sixième conférence ministérielle de l'OMC a porté une attention notable à plusieurs enjeux de développement intéressant au premier rang l'Afrique. Il s'est agi, entre autres, des barrières aux échanges agricoles, coton compris ; de l'effritement des préférences commerciales ; des besoins spécifiques des PMA (pays moins avancés) ; des problèmes particuliers aux petites économies vulnérables ; et du programme « aide au commerce ». Malgré les progrès accomplis à Hong Kong et l'accord sur un échéancier de soumission de positions détaillées, le PDD (programme de Doha pour le développement) aura besoin, pour avancer, d'intenses efforts de la part des pays développés et des pays en développement s'ils veulent combler l'écart persistant entre les positions. Les pays africains sont particulièrement attentifs aux points suivants, sur lesquels un accord provisoire a été obtenu :

- Agriculture : Les subventions aux exportations, sous toutes leurs formes, seront supprimées d'ici fin 2013. Ces suppressions interviendront pour une bonne part à l'issue de la première moitié de la période de leur mise en œuvre. Cette décision va de pair avec la suppression d'une série de subventions implicites, par la réforme des dispositions sur les crédits, sur les garanties ou les régimes d'assurance des crédits à l'exportation, sur les entreprises commerciales d'État exportatrices et sur l'aide alimentaire. Trois fourchettes s'appliqueront à la réduction des soutiens aux agricultures nationales, définies par la MGS (mesure globale de soutien) totale consolidée finale. Des abattements en pourcentage relativement plus élevés seront appliqués aux produits figurant dans les fourchettes supérieures. Les pays en développement se situeront dans la fourchette inférieure. En outre, les pays développés se situant dans les deux fourchettes inférieures et pratiquant des niveaux relatifs élevés de soutien intérieur devront faire un effort additionnel de réduction de la MGS. Par ailleurs, de substantiels abaissements tarifaires devront être consentis pour améliorer l'accès aux marchés. Les pays industrialisés accepteront l'élargissement du traitement spécial pour les produits « sensibles » en intégrant tous les éléments entrant en ligne de compte. Les pays en développement auront la flexibilité de désigner eux-mêmes un nombre approprié de lignes tarifaires, concernant des produits considérés comme particuliers du point de vue de la sécurité alimentaire, de la garantie des moyens d'existence et du développement rural. Ils auront aussi le droit d'avoir recours à un mécanisme de sauvegarde spéciale.

Encadré 2 - L'Afrique et le programme de Doha pour le développement, après Hong Kong (suite)

- Coton : les pays développés supprimeront toute forme de subvention aux exportations en 2006. Ils accorderont un accès en franchise de droits et sans contingent aux exportations de coton en provenance des PMA à compter du début de la période de mise en œuvre. Les subventions aux producteurs nationaux de coton, qui faussent le marché, devront être réduites de manière plus déterminée que prévu dans les dispositions générales de l'accord issu des négociations sur l'agriculture, et à une échéance plus rapprochée.
- Accès aux marchés pour les produits non agricoles : les besoins et intérêts spéciaux des pays en développement seront pris en compte, y compris au moyen d'une réciprocité partielle pour les engagements de réduction.
- Résoudre les besoins spéciaux des PMA : les pays développés et les pays en développement s'étant déclarés en mesure de le faire sont convenus d'un accès aux marchés en franchise de droits et sans quotas pour au moins 97 pour cent des produits originaires des PMA, définis au niveau de la ligne tarifaire, pour 2008 ou au plus tard au début de la période de mise en œuvre. Mais le diable se cache dans les détails, cette réserve de 3 pour cent représente quelque 330 lignes tarifaires, et pour certains pays, cela revient pratiquement à interdire l'accès en franchise de droits de leurs principales exportations.
- Aide pour le commerce : un programme sera mis en place pour aider les pays en développement, en particulier les PMA, à se doter des capacités du côté de l'offre et des infrastructures liées au commerce dont ils ont besoin pour profiter d'un élargissement de leurs débouchés commerciaux.

Si un accord international sur ces questions doit contribuer à accélérer la croissance économique des pays en développement, il n'y suffira pas. Des mesures complémentaires seront indispensables. Les pays en développement, en Afrique notamment, tireront un meilleur parti de la conclusion positive du PDD si eux-mêmes engagent des réformes et ouvrent leurs marchés.

compétitifs, mais elles sont confrontées à des cours internationaux peu attractifs, en raison des importantes subventions accordées ces dernières années par les pays développés. En outre, les pays producteurs de coton de la zone CFA sont pénalisés par l'appréciation de l'euro face au dollar des États-Unis depuis 2000.

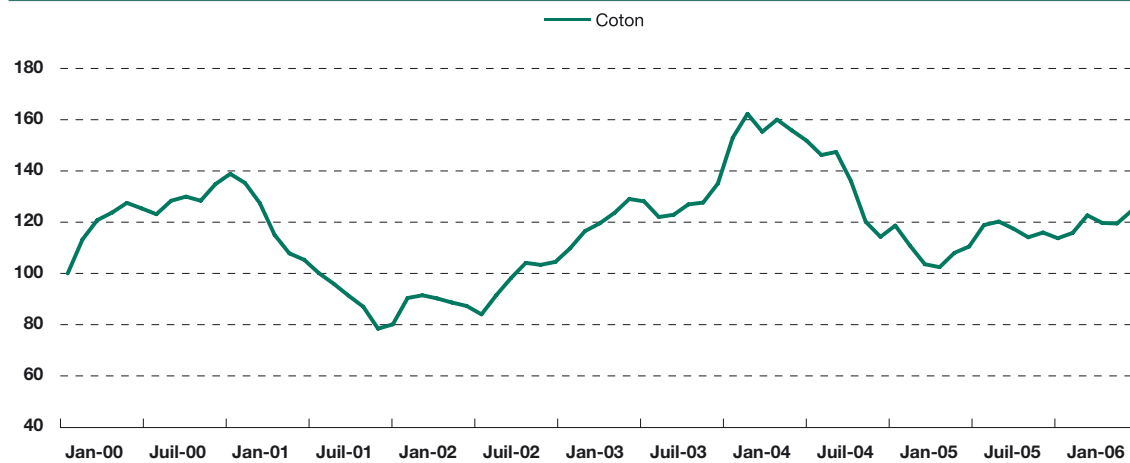
« L'initiative coton », lancée en septembre 2003 par quatre pays d'Afrique de l'Ouest (Bénin, Burkina Faso, Mali et Tchad) dans le but d'obtenir le démantèlement des subventions à la production de coton dans les pays membres de l'OMC, a fini par être intégrée dans la décision prise par le conseil général de l'OMC mi-2004 concernant le cadre des négociations agricoles. La réunion ministérielle de l'OMC, à Hong Kong, a vu de nouvelles avancées, avec notamment la fixation d'un calendrier de mise en œuvre de l'initiative (encadré 2). Parallèlement, le processus indispensable de soutien aux producteurs africains doit être accéléré, jusqu'à ce que la suppression des barrières induise un redressement des prix. Dans

la situation actuelle de dépression des cours, faussés par les subventions, les coûts de production africains sont supérieurs aux prix mondiaux, ce qui met en péril la production de coton dans des pays où ce secteur est vital : en Afrique de l'Ouest, le coton assure la subsistance d'une population estimée à 12 millions de personnes.

L'aide publique au développement

Depuis la conférence de Monterrey sur le financement du développement, l'APD n'a pas cessé d'augmenter en termes réels. Selon le CAD (Comité d'aide au développement de l'OCDE), elle a progressé de 18 pour cent en termes réels, soit une augmentation moyenne annuelle légèrement supérieure à 5 pour cent depuis 2001-04. En 2004, le volume de l'APD a atteint 79,5 milliards de dollars. Cependant, ce récent accroissement de l'APD semble moins impressionnant lorsqu'on le mesure en pourcentage du RNB (revenu national brut) des pays membres du CAD. Le ratio

Figure 5 - Cours du coton (base 100 en janvier 2000)



Source : Banque mondiale.

APD/RNB est passé de 0.22 pour cent en 2001 à 0.26 pour cent en 2004, une progression inférieure aux moyennes antérieures (0.33 pour cent sur la période 1980-92) et à l'objectif fixé par les Nations unies (0.7 pour cent)⁴.

L'essentiel de cette augmentation est dû aux allègements de dette, notamment au titre de l'initiative PPTE⁵. A ce jour, des programmes de réduction de la dette ont été approuvés au bénéfice de 28 pays, dont 24 en Afrique, pour un allègement total du service de la dette de 38.2 milliards de dollars (valeur actualisée nette)⁶. Outre l'initiative PPTE et un allègement supplémentaire de la dette bilatérale, tous les pays PPTE devraient, au moment où ils atteindront le point d'achèvement de l'initiative, voir leur dette totalement effacée par le FMI (Fonds monétaire international), l'AID (Association internationale de développement de la Banque mondiale) et le FAD (Fonds africain de développement) dans le cadre de l'IADM (initiative d'allègement de dette multilatérale) prise dans la foulée du sommet du G8 de juillet 2005 (encadré 3). Un accord a également été trouvé pour consentir un

substantiel allègement de dette au Nigeria, pays le plus peuplé d'Afrique.

Les programmes d'allègement de dette, notamment ceux dont ont bénéficié l'Irak et le Nigeria pour environ 19 milliards de dollars en 2005 et 11 milliards en 2006, se traduiront par une forte augmentation de l'aide en 2005 et 2006 (figure 6). Le pic attendu des niveaux d'aide reflétera également une décision des bailleurs, prise en février 2005, de contribuer à hauteur de 18 milliards de dollars à l'AID, afin d'augmenter d'au moins 25 pour cent le niveau annuel de ses dons et versements nets au titre des prêts. En outre, une mobilisation remarquable de fonds privés et publics pour l'aide d'urgence et la reconstruction a été observée à la suite du tsunami qui a frappé l'océan Indien et d'autres catastrophes naturelles, comme lors du tremblement de terre qui a ravagé le Cachemire.

Cette forte progression de l'APD, au-delà du niveau tendanciel, ne devrait toutefois pas durer, dans la mesure où les facteurs qui l'ont déterminée devraient s'estomper (les futurs accords d'allègement de dette ont par exemple

4. CAD/OCDE (2006), *Coopération pour le développement, Rapport 2005*, OCDE, Paris.

5. Lancée en 1996, l'initiative PPTE est une approche globale de la réduction de la dette en faveur des pays pauvres très endettés appliquant des programmes d'ajustement et de réforme soutenus par le FMI (Fonds monétaire international) et la Banque mondiale.

6. *Fact Sheet* du FMI, décembre 2005.

peu de chances d'atteindre les niveaux consentis à l'Irak et au Nigeria).

Si tous les engagements pris en 2005 sont effectivement tenus, y compris le doublement de l'aide à l'Afrique annoncé lors du sommet du G8 à Gleneagles, l'APD des pays membres du CAD devrait, à elle seule, progresser de pratiquement 50 milliards de dollars en termes réels entre 2004 et 2010, pour se rapprocher de 130 milliards de dollars (aux prix et taux de change 2004), soit 0.36 pour cent du RNB du CAD⁷.

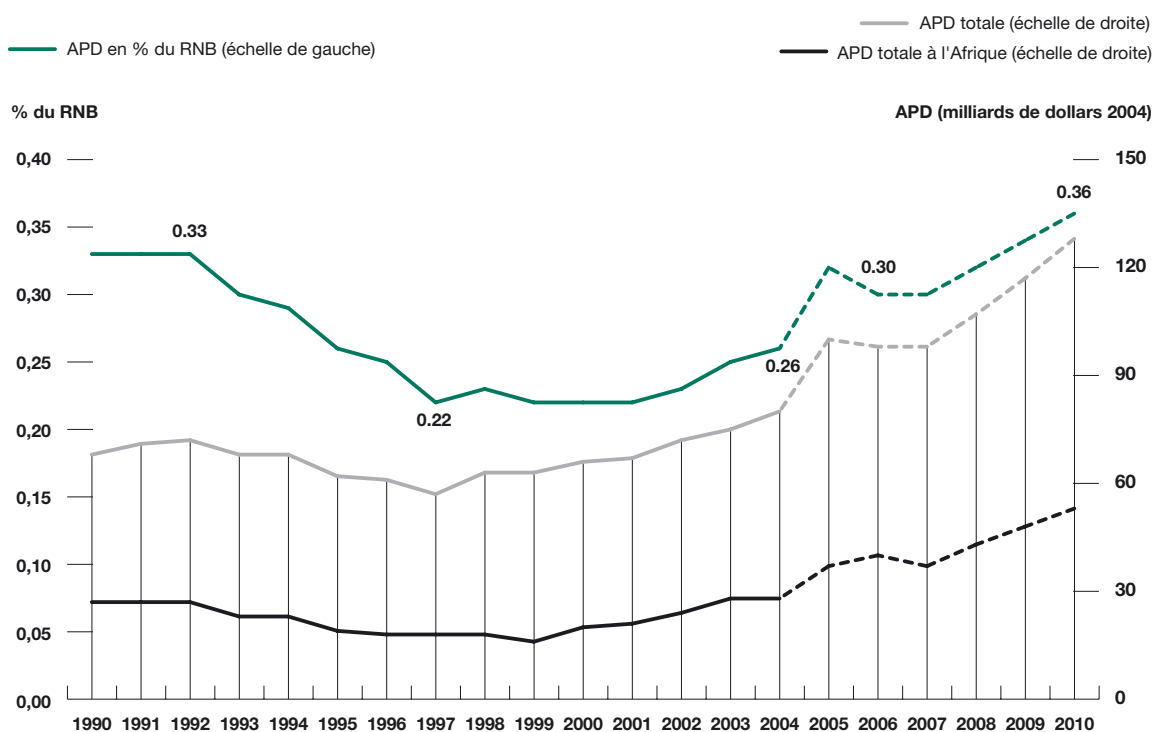
Certains signes semblent prometteurs – l'UE prévoit ainsi d'atteindre 0.43 pour cent en 2006, soit plus que son objectif de 0.39 pour cent. Mais cet engagement repose sur le principe que tous les membres du CAD appartenant à l'UE seront parvenus au plancher

convenu de 0.33 pour cent du RNB d'ici 2006 – ce qui obligera certains d'entre eux à procéder à des augmentations sensibles (c'est le cas notamment de l'Italie, avec une progression nécessaire de 125 pour cent par rapport à 2004).

En supposant que tous les engagements du CAD soient tenus, le niveau d'APD estimé pour 2010 (0.36 pour cent du RNB des pays du CAD pris globalement) ne serait que marginalement supérieur aux niveaux de 1980-92 (0.33 pour cent), et toujours insuffisant par rapport aux besoins estimés de financement pour permettre aux pays d'atteindre les OMD d'ici 2015.

Côté positif, certaines données suggèrent que de nouvelles sources d'aide au développement en

Figure 6 - APD des membres du CAD : 1990-2004 et simulations 2006-10, sur la base des engagements pris à Monterrey et depuis



Source : Statistiques du CAD/OCDE (2006), projet d'annexe au chapitre III du document CEA/OCDE/CAD « Examen mutuel de l'efficacité du développement en Afrique dans le contexte du Nepad », Paris.

7. CAD/OCDE (2006), *op. cit.*

provenance de pays non membres du CAD seront disponibles au cours des quatre prochaines années. La Corée a ainsi décidé de porter son APD d'ici 2010 à 0.10 pour cent de son RNB – ce qui implique plus qu'un doublement de son aide actuelle pour la monter à près de 1 milliard de dollars. D'autres membres de l'OCDE non inscrits au CAD – comme le Mexique, la Turquie et plusieurs pays européens – affichent des plans ambitieux d'augmentation de leur aide d'ici 2010. Les pays européens de l'OCDE non membres du CAD (Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie) ainsi que les autres nouveaux pays membres de l'UE se sont engagés en faveur d'un taux de 0.17 pour cent de leur RNB d'ici 2010 et de 0.33 pour cent d'ici 2015. Les flux d'aide publique en provenance du Moyen-Orient et des pays de l'OPEP devraient eux aussi augmenter, sous forme essentiellement de prêts au financement de projets. A cet égard, l'annonce faite par la Chine lors de l'assemblée générale des Nations unies qu'elle fournirait 10 milliards de dollars pour la réhabilitation des infrastructures et la promotion de la coopération entre les entreprises est significative – même si une part non précisée de ces allocations prendra la forme de crédits à l'exportation et non d'APD⁸.

Augmentation de l'aide destinée à l'Afrique

La part de l'Afrique dans l'APD totale est remontée à 46 pour cent en 2003 et 2004 – après un repli à 36 pour cent en 1999⁹. Ces flux croissants à destination de l'Afrique sont en grande partie imputables aux initiatives d'allègement de la dette et à l'aide d'urgence, qui ont représenté respectivement 19 et 11 pour cent du total de l'APD, triplant ainsi cette part entre 1999/2000 et 2003/04. L'aide d'urgence des pays du CAD, du PAM (Programme alimentaire mondial), de la CE (Commission européenne) et du HCR (Haut-commissariat des Nations unies pour les réfugiés) a été affectée aux secours et à la reconstruction dans les zones

frappées par des catastrophes naturelles et par la famine, en particulier en Afrique australe, ainsi que dans les zones post-conflit, dans la région des Grands Lacs et en Angola notamment. Selon de premières estimations, l'aide d'urgence aurait également progressé en 2005, du fait des interventions engagées pour contrecarrer la crise alimentaire au Niger et gérer d'autres problèmes de sécurité alimentaire en Afrique australe en octobre 2005.

Sur les 14 pays africains qui ont atteint leur point d'achèvement de l'initiative PPTE, l'Éthiopie, le Ghana, le Mozambique, la Tanzanie et la Zambie ont vu leur dette réduite des deux tiers. Parmi les dix pays qui ont atteint le point de décision de l'initiative PPTE renforcée, la RDC à elle seule représente 60 pour cent de l'allègement total consenti à ce titre (plus de 3 milliards de dollars par an entre 2002 et 2004). Les allègements ont été dirigés vers les dépenses de lutte contre la pauvreté, qui ont augmenté dans les pays PPTE entre 1999 et 2005, passant de respectivement 5.5 pour cent de leur PIB à 8.7 pour cent¹⁰.

Les initiatives PPTE ont provoqué un changement global de l'affectation sectorielle de l'APD au bénéfice, comme prévu, des services sociaux (pour l'essentiel l'éducation et la santé) et des activités de gouvernance. Une difficulté supplémentaire dans le cas des États fragiles consiste à s'assurer que les fonds sont bien redirigés vers les priorités sociales. Ainsi les pressants besoins de reconstruction entraînent l'Éthiopie et le Rwanda à contracter d'importants emprunts nouveaux alors même que les anciennes dettes sont effacées. De grosses difficultés persistent également dans les pays éligibles à l'initiative PPTE et qui n'ont pas encore atteint le point de décision. Certains sont empoisonnés par leur instabilité politique ou de piètres performances en matière de gouvernance.

Enfin, même une fois totalement accompli l'allègement de dette accordé dans le cadre de l'initiative

8. CAD/OCDE (2006), *op. cit.*

9. Sur la base de l'APD allouable par région uniquement.

10. Département de la recherche, AFD (Agence française de développement).

PPTE (encadré 3), il restera à résoudre la difficulté du maintien d'un service de la dette supportable alors que le pays bénéficiaire recherche de nouveaux financements pour avancer en direction des OMD. Ainsi, certains pays pourraient être tentés d'exploiter leur meilleure cote de crédit pour accéder aux marchés internationaux des capitaux ou à des crédits et prêts à l'exportation assortis d'un faible degré de conditionnalité, y compris auprès de bailleurs non membres du CAD, et de revenir ainsi à un niveau d'endettement important et insoutenable.

Si les allègements de dette et l'aide d'urgence ont augmenté entre 1999/2000 et 2003/04, la part de l'APD sous forme de prêts et de dons à des programmes et des projets a diminué. Reste à voir si l'aide de base au développement poursuivra sa tendance à la hausse en montant absolu, au-delà des augmentations ponctuelles liées aux allègements de dette et aux aides d'urgence.

Pour 17 des 22 bailleurs du CAD, l'Afrique est le principal destinataire de l'APD. Les principaux bailleurs bilatéraux sont les pays de l'UE (notamment la France)

Encadré 3 - La dette des pays d'Afrique subsaharienne : bilan après annulations et perspectives de durabilité

Bilan de l'initiative PPTE

L'initiative PPTE, initiée en 1996, vise à réduire à un niveau soutenable le poids de la dette extérieure des pays les plus pauvres et les plus endettés. Trente-huit pays sont aujourd'hui (2006) éligibles à cette initiative, dont 32 pays d'Afrique subsaharienne. Parmi ces derniers, 14 ont atteint le point d'achèvement (Bénin, Burkina Faso, Éthiopie, Ghana, Madagascar, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Tanzanie et Zambie), dix ont atteint le point de décision (Burundi, Cameroun, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Malawi, RDC [République démocratique du Congo], São Tomé et Príncipe, Sierra Leone et Tchad) et huit sont en pré-point de décision (Comores, Côte d'Ivoire, Liberia, RCA [République centrafricaine], république du Congo, Somalie, Soudan et Togo).

Le coût pour les créanciers s'élève à 38.2 milliards de dollars en valeur actuelle nette 2004 ou 56.4 milliards de dollars en termes nominaux, pour les 28 pays ayant atteint le point de décision.

L'initiative d'allègement de la dette multilatérale

Proposée par les pays du G8 en juin 2005, l'IADM prévoit l'annulation de 100 pour cent du stock de la dette multilatérale auprès de la Banque mondiale (guichet AID), du FMI et de la BAfD (Banque africaine de développement, guichet FAD), contractée avant le 1^{er} janvier 2005 pour le FMI et le FAD, et avant le 1^{er} janvier 2004 pour l'AID. Cela correspond en moyenne à 73 pour cent du stock de la dette des 14 pays africains post-PPTE ; 19 pays (dont 13 africains) sont aujourd'hui éligibles à l'IADM :

- les pays PPTE ayant atteint le point d'achèvement, maintenu pendant au moins six mois des performances macro-économiques satisfaisantes, et mis en œuvre une stratégie de réduction de la pauvreté. Dix-sept des 18 post-PPTE sont ainsi éligibles ; seule la Mauritanie ne bénéficiera pas d'allègement, en raison de la détérioration de ses performances macro-économiques et de la gestion de ses finances publiques postérieure au point d'achèvement qu'elle avait atteint en juin 2002 ;
- les pays non PPTE dont le revenu par habitant est inférieur à 380 dollars, avec les mêmes critères de performances économiques que pour les pays PPTE. Deux pays sont éligibles à ce titre : le Cambodge et le Tadjikistan.

Pour ces 19 pays, l'IADM entre en œuvre dès 2006. Dans une deuxième phase, seront éligibles à l'initiative sous les mêmes critères de performances les pays PPTE qui n'ont pas encore atteint le point d'achèvement (dont 18 pays africains).

Le coût total de l'initiative sera d'environ 48.6 millions de dollars en termes nominaux (5 millions pour le FML, 34.5 millions pour l'AID et 9 millions pour le FAD), dont 43 millions pour les pays d'Afrique. Les cinq plus grands bénéficiaires sont le Ghana (4.4 millions de dollars), la Tanzanie (4.4 millions), l'Ouganda (3.8 millions), l'Éthiopie (3.7 millions) et la Zambie (3 millions). Ce sont des annulations substantielles, puisqu'elles représentent pour les pays concernés une part de PIB allant de 20 pour cent (Burkina Faso) à 49 pour cent (Madagascar).

Encadré 3 - La dette des pays d'Afrique subsaharienne : bilan après annulations et perspectives de durabilité (suite)

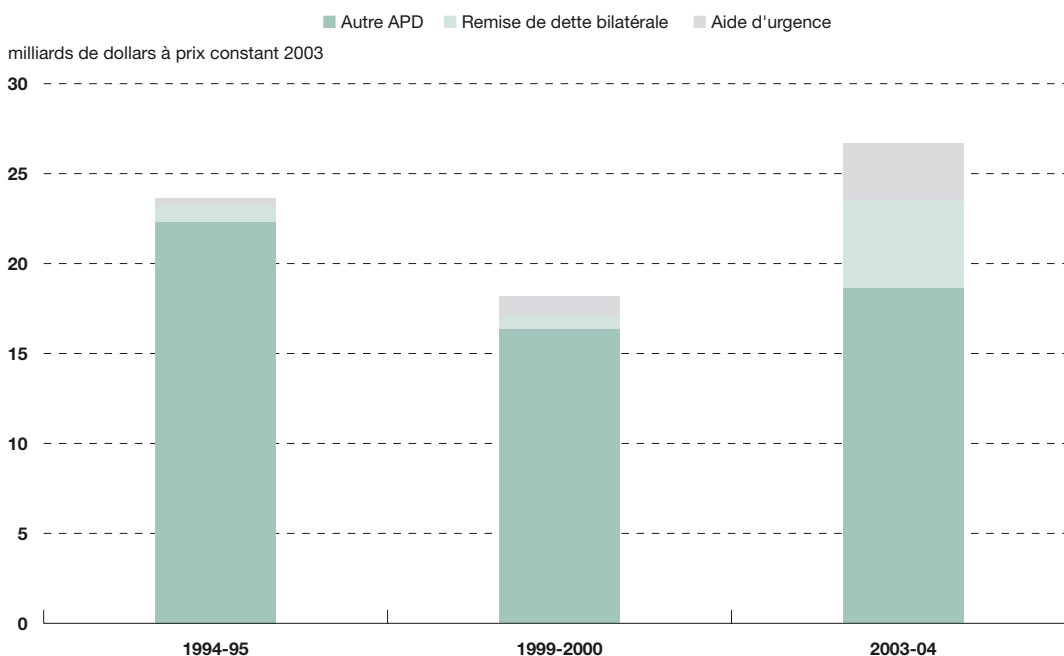
Impact sur la durabilité de la dette publique

Les seuils de durabilité de la dette des pays à faible revenu sont définis dans le cadre d'analyse de la viabilité de la dette (*Debt Sustainability Framework*) qui classe les pays en trois groupes, en fonction de leurs performances estimées à partir de la CPIA (évaluation des performances des politiques et des institutions) : faibles, moyennes et fortes. Une analyse teste en outre la durabilité à long terme en cas de chocs externes susceptibles de faire chuter le niveau des recettes d'exportations, comme par exemple la variation des prix des produits primaires.

Le niveau de risque de défaillance entre dans la détermination de la répartition prêts/dons définie par AID-14 : les pays à risque faible ne seront éligibles qu'aux prêts ; les pays à risque moyen auront accès pour moitié aux dons et pour moitié aux prêts ; et ceux à risque élevé seront éligibles exclusivement aux dons. Avant l'IADM, trois pays étaient considérés à risque : Madagascar, le Niger et le Rwanda. Après l'IADM, seul le Niger reste en position de risque (estimé faible). La tentation sera donc grande pour les pays bénéficiaires de l'IADM de s'endetter à nouveau en recourant à des prêts (notamment en vue d'atteindre les OMD), lesquels fournissent des volumes de financement plus importants que les dons. Cette nouvelle donne alimente le débat prêt/dons des bailleurs internationaux, dans le contexte de la montée en puissance des bailleurs « non coopératifs » sur le continent africain.

Source : Hélène Djoufelkit-Cottenet, économiste, département de la recherche, Agence Française de Développement (AFD).

Figure 7 - Flux nets d'APD à destination de l'Afrique (tous bailleurs confondus, en milliards de dollars constants de 2003)



Source : Statistiques du CAD/OCDE (2006), projet d'annexe au chapitre III du document CEA/OCDE/CAD « Examen mutuel de l'efficacité du développement en Afrique dans le contexte du Nepad », Paris.

et les États-Unis ; au niveau multilatéral, ce sont la BAfD, la Banque mondiale et la CE. En 2004, l'aide annuelle en Afrique représentait 34 dollars par habitant, soit environ deux fois et demie l'aide moyenne par

habitant reçue dans l'ensemble des pays en développement. Malgré une augmentation constante des flux en direction de l'Afrique depuis 2000 – avec une progression de 6.5 pour cent en 2003 –, les niveaux

d'aide par habitant en termes réels ont nettement baissé, d'environ 20 dollars, par rapport à 1990.

Si l'on examine la répartition de ces flux, on constate que l'Égypte a absorbé 49 pour cent de l'APD destinée à l'Afrique du Nord alors que l'Éthiopie, le Ghana, Madagascar, le Mozambique, la RDC et la Tanzanie se partagent 36 pour cent de l'APD totale allouée en 2004 aux 50 pays d'Afrique subsaharienne. Un examen de la ventilation sectorielle montre que les secteurs sociaux et la gouvernance représentent environ 30 pour cent de l'APD, le même volume que les allègements de dette, avec des pics à respectivement 52 et 40 pour cent pour le Ghana et la RDC.

Cette position centrale de l'Afrique dans l'aide au développement est à porter au crédit du processus du Nepad. À Monterrey et lors d'annonces ultérieures, les pays du G8 se sont engagés à ce que la moitié de l'augmentation totale de l'APD attendue pour 2006 soit dévolue à l'Afrique. Malgré cette évolution favorable, le financement des OMD reste insuffisant, et les pays d'Afrique subsaharienne, en majorité, sont loin de progresser vers la réalisation de la plupart des huit objectifs.

Avancées pour le renforcement de l'efficacité de l'aide

Des événements majeurs ont jalonné l'ordre du jour du développement en 2005, avec le lancement d'un bilan des avancées en direction des OMD, marqué entre autres par la publication en janvier 2005 du rapport du projet des Nations unies pour le Millénaire¹¹. Le sommet du G8 à Gleneagles, en juillet, et le sommet mondial des Nations unies, en septembre, ont été l'occasion de nouvelles annonces de remises de dette et d'accroissement des flux d'aide.

En plus de l'engagement des bailleurs à accroître les volumes d'APD, d'ambitieux efforts sont déployés par la communauté internationale et les gouvernements

africains afin d'améliorer la qualité de l'aide. La déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide au développement (2005) a réitéré les engagements contenus dans la déclaration de Rome sur l'harmonisation (2003) afin de réduire les coûts de transaction implicites dans l'acheminement de l'aide, d'encourager une harmonisation accrue des efforts conjoints entre bailleurs bilatéraux et multilatéraux, et d'accroître l'efficacité de l'aide en optant pour des stratégies axées sur les résultats.

Le programme adopté en conséquence insiste sur la nécessaire appropriation de l'aide par les pays bénéficiaires ; l'alignement de l'aide extérieure sur les priorités nationales et les mécanismes locaux de son écoulement, dans le respect des normes requises ; l'harmonisation et la simplification des procédures des bailleurs ; un plus grand souci d'atteindre des résultats concrets, de la part des pays bénéficiaires comme des bailleurs ; et une responsabilité mutuelle accrue envers ces résultats¹². Une série d'indicateurs ont été élaborés afin de mesurer les avancées dans ces domaines.

Les pays bénéficiaires doivent prendre l'initiative d'élaborer avec les bailleurs une stratégie nationale qui affiche clairement les préférences et les priorités des autorités locales, qui décline une série d'engagements réciproques et précise les moyens affectés à la mise en œuvre et au contrôle de l'aide¹³. S'ils veulent tenir leurs engagements, les bailleurs devront faire de gros efforts pour résoudre leurs problèmes de coordination, améliorer les décisions d'affectation pour éviter le phénomène des pays « chouchoutés » et d'autres « mal-aimés », et renforcer la prévisibilité des décaissements. À l'heure actuelle, seule une minorité de bailleurs bilatéraux publie un calendrier des versements.

La plupart des bailleurs estiment que l'aide sera d'autant plus efficace que le destinataire sera doté de programmes et de cadres institutionnels de qualité, de

11. Projet Objectifs du Millénaire des Nations unies (2005), *Investir dans le développement : plan pratique pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement*, Nations unies, New York.

12. CAD/OCDE (2006), *op. cit.*

13. Castel-Branco, C.-N., R. Gerster et T. Killick (2005), *Perfect Partners? The Performance of Programme Aid Partners in Mozambique*, 2004.

sorte qu'ils se sont concentrés sur une poignée de bons élèves. À l'égard de ces pays, les bailleurs ont commencé à simplifier les procédures et les pratiques, et à adopter des dispositifs communs pour les approches sectorielles et le soutien budgétaire, générant plus de confiance dans les systèmes nationaux et une meilleure coordination entre bailleurs. Ces initiatives ont commencé à porter leurs fruits dans certains pays, comme au Mozambique et en Tanzanie, sur la base d'une confiance et d'une responsabilité mutuelles accrues.

Ces évolutions ne peuvent cependant masquer les problèmes de sous-allocation aux États fragiles. Les bailleurs doivent adapter les concepts d'efficacité de l'aide aux contextes nationaux difficiles, y compris aux faibles capacités d'absorption locales. Ce point est particulièrement important pour de nombreux pays africains fragiles où les problèmes de gouvernance compromettent l'utilisation effective de l'aide. L'une des solutions pour lever ces contraintes de capacités peut consister à encourager l'acheminement de l'aide *via* des acteurs non étatiques¹⁴. Les bailleurs doivent en outre améliorer la prévisibilité de leurs décaissements. Le caractère aléatoire des flux d'aide compromet fortement l'aptitude des pays africains à planifier leurs dépenses et donc à engager les compléments d'investissements stratégiques indispensables pour satisfaire aux objectifs de développement à long terme : si la plupart des bénéficiaires enregistrent d'une année sur l'autre des variations de l'APD de 10 à 20 pour cent, ce chiffre peut atteindre 50 pour cent ou plus pour les pays en situation de conflit.

Il faut également s'intéresser davantage à la manière dont l'aide peut venir compléter les recettes tirées de l'exploitation des ressources naturelles. À cet égard, l'aide aux programmes, le soutien budgétaire et l'assistance technique devraient être plus précisément alignés sur les efforts des autorités bénéficiaires pour gérer l'irrégularité des revenus des ressources naturelles

grâce, par exemple, à une stabilisation de la comptabilité nationale et des fonds d'épargne à long terme. Dans le cas des pays à gouvernance défailante, qui ne reçoivent pas de soutien budgétaire, les bailleurs pourraient encourager une meilleure gestion publique des ressources naturelles, par le biais d'un renforcement de l'équilibre des pouvoirs en responsabilisant les institutions nationales (*via*, par exemple, des audits efficaces, et en favorisant un contrôle parlementaire et des médias indépendants). Ils pourraient également prendre des initiatives pour aider les États à formuler et à appliquer des lois relatives à la gestion des recettes tirées de ressources naturelles¹⁵.

Investissements directs étrangers

Après le ralentissement enregistré en 2002, les flux d'IDE en direction de l'Afrique ont repris en 2003 (+ 39 pour cent) et sont restés relativement stables en 2004 (18 milliards de dollars)¹⁶. Pourtant, la part de l'Afrique dans les flux mondiaux d'IDE reste faible, à 3 pour cent. Le redressement des cours de ressources minérales comme le cuivre, le diamant, l'or et le platine, mais aussi et surtout de ceux du pétrole – conjugué à une augmentation logique de la profitabilité des investissements dans les ressources naturelles – a favorisé les investissements étrangers dans la région. Dans 40 des 53 pays africains, les flux ont augmenté, mais ils ont diminué dans les 13 autres, parmi lesquels figurent les plus grands bénéficiaires d'IDE comme l'Angola, le Maroc et le Nigeria. Les fusions/acquisitions internationales dans le secteur des mines ont plus que triplé en valeur par rapport à 2003. Les cinq premiers pays d'origine des IDE pour l'Afrique en 2004 sont la France, les Pays-Bas, l'Afrique du Sud, le Royaume-Uni et les États-Unis qui, ensemble, assurent une bonne moitié de ces flux vers la région.

Une demande forte et soutenue pour les matières premières, la stabilisation de l'environnement politique

14. McGillivray, M. (2006) *Aid Allocation and Fragile States*, Discussion Paper No. 2006/01, UNU/WIDER, Helsinki.

15. Warner, M. et K. Alexander, (2005) *Does the sustained global demand for oil, gas and minerals mean that Africa can now fund its own MDG financing gap?* ODI Briefing Note 6, Londres.

16. CNUCED (2005a), *Rapport sur l'investissement dans le monde*, Genève, et CNUCED (2005b), *Global Investment Prospects Assessment 2005-08*, Genève.

et la participation accrue de multinationales africaines dans les réseaux d'infrastructures expliquent la progression sensible des IDE en 2005. A court terme, les perspectives d'afflux d'IDE en Afrique restent plutôt positives même si les agences de promotion des investissements se montrent plus optimistes que les multinationales étrangères. Les experts et les multinationales estiment que les pays d'Afrique du Nord ont plus de chances d'attirer des IDE que les pays d'Afrique subsaharienne. L'Afrique du Sud et la Chine sont les pays les plus cités comme sources potentielles d'IDE. Depuis quelques années, les multinationales chinoises élargissent leurs activités de

prospection de ressources et de fabrication sur le continent. Quant aux entreprises indiennes, elles commencent à investir dans les services liés aux technologies de l'information.

Phénomène relativement nouveau, la progression des sorties d'IDE (à distinguer des flux de portefeuilles et des sorties de capitaux, qui ont atteint depuis longtemps des proportions inquiétantes) : elle a plus que doublé en 2004. Avec l'achat en 2005 du deuxième opérateur italien de télécommunications, la société égyptienne Orascom rejoint le cercle des multinationales africaines, jusqu'ici largement dominé par l'Afrique du Sud.

Encadré 4 - L'initiative Nepad-OCDE pour l'investissement en Afrique

Dans de nombreux pays africains, les taux d'investissement sont faibles et les flux d'investissements internationaux limités. Faute d'une augmentation de ces investissements, la croissance du PIB de la plupart des pays africains restera insuffisante pour permettre la réalisation des OMD.

L'initiative Nepad-OCDE pour l'investissement en Afrique lancée à Johannesburg en novembre 2003 a pour objectif de mobiliser l'investissement privé en Afrique subsaharienne en soutenant les efforts déployés par les pays de la région pour instaurer un climat attractif pour les investisseurs nationaux et étrangers, et susceptible de multiplier les retombées sociales des investissements.

Si de nombreux pays africains ont aménagé un environnement plus propice à l'investissement, cela ne suffit pas. Les principales difficultés sont l'instauration de règles du jeu équitables pour tous les investisseurs ; l'amélioration de la transparence et de l'équité des réglementations applicables en matière d'investissement ; la garantie de l'intégrité du secteur public et du marché ; la promotion de l'intégration régionale et de la participation privée dans les infrastructures ; et le renforcement des capacités de mise en œuvre des politiques.

L'initiative Nepad-OCDE soutient ce programme de réformes. Elle conjugue les forces respectives de ces deux organisations, véritables catalyseurs et facilitateurs du changement, par le biais de ses forums internationaux de dialogue sur les politiques reposant sur une approche partenariale de l'apprentissage par les pairs et sur les instruments multilatéraux d'analyse et de méthode de l'OCDE. Ces instruments – tel le cadre de politique pour l'investissement – peuvent s'adapter à la spécificité des contextes nationaux et servir de référence pour les pays africains intéressés par l'instauration d'un dialogue national et de bases politiques pour les réformes

Pour plus d'informations, consulter : www.oecd.org/daf/investment/development.

Les performances macro-économiques en Afrique

Croissance économique

Globalement, l'Afrique affiche une croissance du PIB réel de 4.9 pour cent en 2005 – bien au-delà de la tendance à long terme – pour la troisième année consécutive, et le PIB par habitant a progressé de près de 3 pour cent. Trois grands facteurs

expliquent cette bonne tenue : la forte demande extérieure pour le pétrole et d'autres ressources minérales non pétrolières ; l'augmentation des investissements dans ces secteurs ; et, dans quelques pays, la reprise après la sécheresse. Le maintien de politiques macro-économiques saines dans la plupart des pays du continent a également contribué à renforcer la confiance des entreprises, d'où un regain généralisé de l'investissement privé. Il est intéressant de noter que dans les deux tiers environ des 30 pays

Tableau 1 - Taux de croissance moyen par région

Régions	1997-2003	2004	2005(e)	2006(p)	2007(p)
Afrique australe	2.8	4.6	5.0	6.0	5.7
Afrique centrale	4.2	10.5	4.8	5.0	3.6
Afrique de l'Est	3.5	7.0	5.6	5.3	5.6
Afrique de l'Ouest	3.8	4.9	4.4	5.3	5.5
Afrique du Nord	4.4	4.7	4.8	6.3	5.6
Total	3.7	5.3	4.9	5.8	5.5
<i>Pour mémoire :</i>					
Pays exportateurs de pétrole	4.7	6.0	5.5	6.9	6.3
Pays non exportateurs de pétrole	2.9	4.7	4.4	4.9	4.8

Note : Ces agrégats ne prennent en compte ni le Liberia ni la Somalie, faute de données suffisantes.

Source : Calculs des auteurs pour les estimations (e) et les prévisions (p).

suivis individuellement par les *Perspectives économiques en Afrique*, la FBCF (formation brute de capital fixe) en proportion du PIB a nettement augmenté en 2005 par rapport aux sept dernières années.

La tendance semble être aussi à une accélération moyenne de la croissance en 2006 et 2007, malgré le récent ralentissement des cours des matières premières qui devrait, pour la plupart, se poursuivre en 2006 et 2007. Cette moyenne masque cependant de forts écarts entre les pays exportateurs de pétrole et les autres pays africains, des groupes confrontés à des défis très différents. Pour les premiers, comme pour certains exportateurs de ressources minérales non pétrolières, il s'agit de s'assurer qu'une bonne partie des rentrées du secteur soient investies dans le développement des infrastructures et du capital humain afin de répondre à leurs besoins de diversification à moyen et long termes. Pour la plupart des autres, en particulier au second semestre 2006 et en 2007, la difficulté consistera à endiguer les pressions inflationnistes qui sont en train de s'accumuler sous l'effet de l'augmentation des prix du pétrole en 2005, mais aussi à financer ou à contenir le creusement attendu des déficits de la balance commerciale.

A l'image des deux années précédentes, la croissance du PIB a été particulièrement soutenue dans les pays exportateurs de pétrole, à 5.5 pour cent en 2005 (contre 6 pour cent en 2004), alimentée pour l'essentiel par la flambée des cours mais aussi, dans certains pays, par une augmentation de la production. Le différentiel de

croissance entre ces pays et les autres reste par ailleurs important, ces derniers affichant une croissance moyenne du PIB de 4.4 pour cent en 2005 (4.7 pour cent en 2004).

Cette bonne tenue générale du PIB devrait se renforcer en 2006, le taux annuel moyen de croissance du PIB réel devant passer pour l'ensemble du continent à 5.8 pour cent, les pays exportateurs de pétrole affichant un taux de 6.9 pour cent et les autres de 4.9 pour cent. Les prévisions pour 2007 tablent sur un léger ralentissement dans les deux groupes par rapport à 2006.

Ces prévisions reposent sur plusieurs hypothèses plausibles mais quelque peu optimistes – il ne faut pas écarter tout risque d'accident majeur. Outre qu'elles tablent sur la poursuite d'une croissance mondiale modérée, elles partent aussi du principe que les prix du pétrole redescendront en douceur, à 56 dollars le baril en 2006 et 52 dollars en 2007 ; que la sécheresse qui frappe actuellement un certain nombre de pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe n'aura qu'un impact restreint en 2006 ; que les conditions seront propices aux cultures en 2007 ; que le conflit dans la région du delta, au Nigeria, n'aura guère d'effets sur la production locale de pétrole en 2006 ; qu'aucun nouveau conflit régional aux graves conséquences macro-économiques ne se déclencherà ; et que la détérioration prévue des termes de l'échange pour de nombreux pays non exportateurs de pétrole sera pleinement provisionnée. Dans ce contexte,

l'application des accords d'allégement de dette pour un certain nombre de pays PPTTE à compter de 2006 sera particulièrement bénéfique.

Afrique du Nord

Dans les pays d'Afrique du Nord, la croissance du PIB réel en 2005 s'est établie en moyenne à 4.8 pour cent, un niveau plus ou moins identique à celui de 2004. Elle devrait s'accélérer nettement en 2006, à 6.3 pour cent, avant de ralentir en 2007, à 5.6 pour cent. Les prévisions pour 2006 sont liées à des perspectives de croissance exceptionnelles en Mauritanie (26.9 pour cent) et au Soudan (13.4 pour cent), dopées par l'augmentation de la production de gaz et de pétrole, mais aussi à une forte reprise au Maroc (5.3 pour cent) où la fin de la sécheresse entraînera de meilleurs résultats dans l'agriculture. Les prévisions de taux de croissance en 2006 pour les autres pays de la région (Algérie, Égypte, Libye et Tunisie) tablent sur un maintien des niveaux de 2005, grâce à la bonne tenue des prix du pétrole et du gaz et à un net essor du tourisme.

Afrique de l'Ouest

La croissance économique des pays d'Afrique de l'Ouest a atteint 4.4 pour cent en 2005, un niveau nettement inférieur à celui de 2004 mais qui devrait passer à 5.3 pour cent en 2006 et 5.5 pour cent en 2007. Au sein de l'UEMOA (qui regroupe le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo), l'activité a continué de pâtir des effets négatifs du conflit en Côte d'Ivoire, principale économie du groupe. Le Sénégal a pour sa part connu un net redressement de son agriculture, notamment pour la production d'arachides, et du secteur des produits chimiques dérivés du phosphate. Le ralentissement de l'activité en Guinée-Bissau – de 4.3 pour cent en 2004 à 2.3 pour cent en 2005 – affecte le taux de croissance moyen du PIB au sein de l'UEMOA. Mais la reprise de l'agriculture dans plusieurs pays de la zone, après la sécheresse enregistrée pendant la campagne 2004/05, fait partie des aspects positifs. Outre une augmentation de la production agricole lors des récoltes d'octobre 2005, le Mali a profité d'un cours de l'or soutenu – ce qui explique l'accélération

de la croissance de son PIB réel, de 2.2 pour cent en 2004 à 5.4 pour cent en 2005.

Parmi les cinq pays d'Afrique de l'Ouest non membres de l'UEMOA (Gambie, Ghana, Guinée, Nigeria et Sierra Leone), le Nigeria – qui est pourtant, et de loin, l'économie la plus importante de la région – n'a affiché un taux de croissance que de 4.4 pour cent en 2005, soit la moitié de la progression moyenne obtenue les deux années précédentes. Les prévisions pour 2006 et 2007 tablent sur une accélération, à respectivement 5.6 et 6 pour cent, sous l'effet en particulier de la récente augmentation du prix du pétrole. La Guinée affiche toujours des performances relativement médiocres (3 pour cent), alors que le Ghana et la Sierra Leone s'en sortent assez bien en 2005, à respectivement 5.9 et 7.5 pour cent, grâce à de très bons résultats dans la production et la transformation du cacao.

Afrique centrale

La progression moyenne du PIB de la région s'est ralentie, passant à 4.8 pour cent en 2005. Les prévisions tablent sur une légère reprise en termes réels en 2006, à 5 pour cent, mais sur un net repli en 2007 (3.6 pour cent). Ces résultats sont pour l'essentiel liés à la fin de la phase de développement rapide de la production de pétrole en Guinée équatoriale et au Tchad. Les dix pays qui composent l'Afrique centrale suivent donc des trajectoires très différentes : la RCA, le Rwanda et São Tomé et Príncipe sont nettement en progression alors que la république du Congo et le Tchad s'inscrivent clairement dans un processus inverse, au moins jusqu'en 2007. Pour le Burundi (5 pour cent), la RDC (6.2 pour cent, grâce en particulier aux efforts de reconstruction financés par les bailleurs) et le Gabon (2.6 pour cent), les taux devraient être sensiblement identiques à ceux de 2005. Les prévisions pour le Cameroun et la Guinée équatoriale font apparaître un certain redressement en 2006, puis un fléchissement en 2007.

Afrique de l'Est

La croissance économique de l'Afrique de l'Est s'est établie en moyenne à 5.6 pour cent en 2005 et devrait

se maintenir à ces niveaux en 2006 et 2007. L'Éthiopie, l'Ouganda et la Tanzanie continuent de tirer le reste de la région, avec des taux de croissance respectifs de 6,8, 5,8 et 6,9 pour cent. Ces trois pays devraient afficher de bons résultats en 2006 et 2007, grâce à une croissance bien diversifiée remorquée dans certains cas (Ouganda) par le secteur agricole. Mais ces prévisions doivent être prises avec beaucoup de précautions, du fait de l'instabilité politique de certains pays et de l'aggravation de la sécheresse dans d'autres. Les Comores, Djibouti, le Kenya, Madagascar et Maurice – qui ont récemment connu un certain ralentissement – devraient voir leur PIB se redresser en 2006 et 2007, avec un taux moyen de 5,5 pour cent en 2007. Les perspectives de croissance de Madagascar et de Maurice sont toujours assombries par la concurrence accrue des producteurs asiatiques de textile (Bangladesh, Chine et Inde) liée au démantèlement de l'AMF (accord multifibres). La situation de quasi-marasme de l'Érythrée ne devrait guère s'améliorer alors que le PIB des Seychelles devrait se replier.

Afrique australe

La croissance en Afrique australe a progressé, passant de 4,6 pour cent en 2004 à 5 pour cent en 2005, tirée en Angola par la rapide montée en puissance des nouveaux champs pétrolifères, alimentée au Mozambique par un certain nombre de « mégaprojets » dans le secteur minier, et à la fois bien diversifiée et soutenue par la demande intérieure en Afrique du Sud qui, avec un taux de 5 pour cent, obtient son meilleur résultat depuis la fin de l'*apartheid*. Dans tous les autres

pays d'Afrique australe – en particulier au Botswana, au Lesotho, au Malawi et en Namibie – les taux de croissance se sont tassés. À l'exception du Malawi, aucun de ces quatre pays ne devrait faire sensiblement mieux en 2006 et 2007. Au Zimbabwe, l'activité économique a poursuivi sa baisse en 2005, régressant d'environ 7 pour cent. Les prévisions pour l'Afrique du Sud indiquent que la croissance du PIB devrait rester robuste, à 4,8 pour cent en 2006 et 4,7 pour cent en 2007 – marquant ainsi une rupture significative avec l'atonie affichée ces dix dernières années. Globalement, le taux de croissance moyen de la région devrait augmenter, de 5 pour cent en 2005 à 6 pour cent en 2006, traduisant le quasi-doublement prévu du taux de croissance de l'Angola (de 15,6 pour cent en 2005 à 26,4 pour cent en 2006), dopé notamment par le développement de l'activité dans les nouveaux champs pétrolifères et, dans une moindre mesure, par l'extraction de diamant.

Inflation

Après des planchers historiques en 2004 (7,5 pour cent), l'inflation a légèrement repris en Afrique en 2005, à 7,9 pour cent, en grande partie sous l'effet de l'augmentation des prix de l'énergie (contrebalancée pourtant par une baisse du prix des importations de produits manufacturés) et de conditions météorologiques peu propices, notamment en Afrique australe et de l'Ouest. Si la faiblesse de l'inflation mondiale a continué de bénéficier aux pays dont le taux de change est ancré à une autre monnaie (pays CFA par exemple), le phénomène a été moins flagrant en

Tableau 2 - Taux d'inflation moyen pondéré de l'IPC par région d'Afrique

Régions	1997-2003	2004	2005(e)	2006(p)	2007(p)
Afrique australe	18.1	10.7	9.2	11.5	10.4
Afrique centrale	37.9	1.5	5.3	3.2	2.8
Afrique de l'Est	5.7	8.4	7.6	6.0	5.5
Afrique de l'Ouest	8.8	9.8	12.6	6.1	5.6
Afrique du Nord	3.2	4.3	5.2	4.7	4.1
Total	10.2	7.5	7.9	7.3	6.6
<i>Pour mémoire :</i>					
Pays exportateurs de pétrole	7.8	8.1	8.8	6.7	6.0
Pays non exportateurs de pétrole	12.6	6.9	7.1	7.9	7.1

Note : Ces agrégats ne prennent en compte ni le Liberia ni la Somalie, faute de données suffisantes.

Source : Calculs des auteurs pour les estimations (e) et les prévisions (p).

2005 qu'en 2004, l'écart d'inflation se creusant considérablement entre certains pays CFA et la zone euro. En outre, alors que trois pays seulement (Angola, Érythrée et Zimbabwe) avaient connu un taux d'inflation supérieur à 20 pour cent en 2004, ils étaient quatre dans ce cas de figure en 2005 (Angola, Guinée-Bissau, RDC et Zimbabwe). Pour la plupart des pays, on prévoit que la résistance des autorités monétaires contiendra les pressions inflationnistes croissantes. Si le cap peut être conservé, le taux moyen de l'IPC (indice des prix à la consommation) du continent devrait se replier lentement, à 7.3 pour cent en 2006 et 6.5 pour cent en 2007.

Afrique du Nord

L'inflation dans la région s'est légèrement accrue, passant de 4.3 pour cent en 2004 à 5.2 pour cent en 2005, poussée pour l'essentiel par la recrudescence des tensions inflationnistes en Algérie, en Égypte et en Mauritanie. La Tunisie a vu son inflation se replier (de 3.6 pour cent en 2004 à 2.1 pour cent en 2005) de même que, dans une moindre mesure, le Soudan (de 8.4 pour cent en 2004 à 7.5 pour cent en 2005). Le taux d'inflation moyen de l'Afrique du Nord devrait se tasser légèrement en 2006 et 2007, grâce essentiellement à des initiatives vigoureuses attendues en Égypte et en Mauritanie pour ramener l'inflation à des planchers historiques.

Afrique de l'Ouest

Le taux d'inflation moyen de la région a augmenté, passant d'un niveau déjà soutenu en 2004 (9.8 pour cent) à 12.6 pour cent en 2005. Dans de nombreux pays de l'UEMOA, l'augmentation du prix des denrées alimentaires – liée à la sécheresse qui a provoqué une crise alimentaire dans la région – et du carburant a entraîné une hausse du taux moyen d'inflation, qui s'est accélérée d'environ 1 pour cent en 2004 à plus de 4 pour cent en 2005, au-delà de l'objectif de convergence d'un point de pourcentage fixé par la BCEAO (Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest). Cela étant, la monnaie des pays de l'UEMOA

étant rattachée à l'euro, ceux-ci ont connu un taux d'inflation moyen bien moindre que les pays membres de la ZMAO (zone monétaire de l'Afrique de l'Ouest¹⁷) qui affichent tous des taux supérieurs ou égaux à 5 pour cent.

En Guinée, l'inflation est passée de 17.5 pour cent en 2004 à 26.3 pour cent en 2005. Le Nigeria affiche un taux de 16.4 pour cent en 2005, contre 15 pour cent en 2004. Le Ghana connaît toujours une inflation élevée. Par conséquent, la date de juillet 2005 fixée pour le lancement d'une nouvelle monnaie commune pour les pays membres de la ZMAO n'a pas pu être respectée. Seules la Gambie et la Sierra Leone peuvent se targuer d'avoir sensiblement endigué leur inflation entre 2004 et 2005. Les prévisions pour 2006 tablent sur un net tassement des taux d'inflation, en particulier en Guinée et au Nigeria.

Afrique centrale

Le taux moyen d'inflation de la région a augmenté, passant d'un modeste 1.5 pour cent en 2004 à 5.3 pour cent en 2005, sous l'effet d'une nette aggravation de la situation dans trois pays : le Burundi (de 8 pour cent en 2004 à 16.3 pour cent en 2005), la RDC (de 4 pour cent en 2004 à 22.7 pour cent en 2005) et le Tchad (de -5.3 pour cent en 2004 à 9.5 pour cent en 2005). Avec la normalisation des conditions météorologiques, l'inflation au Rwanda s'est repliée, de 12 pour cent en 2004 à 7.6 pour cent en 2005. Dans les autres pays d'Afrique centrale (Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale, RCA, république du Congo et São Tomé et Príncipe), l'augmentation de l'inflation a été marginale. Les prévisions pour 2006 et 2007 tablent sur une nouvelle baisse de l'inflation en Afrique centrale, proche de l'objectif de convergence de 3 pour cent, grâce en particulier au retour d'une inflation à un seul chiffre partout sauf à São Tomé et Príncipe.

Afrique de l'Est

A l'exception de Madagascar, de Maurice et de l'Ouganda, l'inflation dans les pays de la région s'est

17. Gambie, Ghana, Guinée, Nigeria et Sierra Leone.

tassée entre 2004 et 2005. Résultat, le taux d'inflation moyen de l'Afrique de l'Est est passé à 7.6 pour cent en 2005, contre 8.4 pour cent en 2004. À Madagascar, où l'inflation a connu un brusque sursaut (de -1.7 pour cent en 2003 à +13.4 pour cent en 2004) après les cyclones qui ont frappé l'île début 2004, la tendance à la hausse s'est poursuivie – engendrée par l'augmentation du prix des denrées alimentaires et du carburant – pour atteindre 18.3 pour cent en 2005. Mais sous réserve d'une récolte de riz normale, le taux d'inflation de Madagascar devrait repasser en deçà de 10 pour cent en 2006. En Ouganda, l'inflation est passée de 5 pour cent en 2003/04 à 8.2 pour cent en 2004/05, à cause notamment de l'augmentation du prix des denrées alimentaires¹⁸ provoquée par la sécheresse, alors qu'à Maurice la progression est restée marginale (+0.4 point entre 2004 et 2005). Les perspectives de la région en 2006 et 2007 parient sur un tassement progressif du taux d'inflation dans tous les pays, celle-ci devant rester faible à Maurice. Le taux moyen d'inflation en l'Afrique de l'Est devrait donc régresser progressivement, à 6 pour cent en 2006 et à 5.5 pour cent en 2007.

Afrique australe

Le bilan pour l'année 2005 est mitigé, cinq pays de la région ayant vu leur taux d'inflation augmenter alors que cinq autres bénéficiaient d'une tendance

inverse. Après le net repli de l'inflation en Angola (où, grâce à une politique budgétaire plus rigoureuse et à une appréciation de la monnaie, elle est passée de 43 pour cent en 2004 à un taux estimé de 22 pour cent en 2005) et au Zimbabwe (qui affiche néanmoins toujours des taux proches de l'hyper-inflation), le taux moyen de l'Afrique australe est passé de 10.7 pour cent en 2004 à 9.2 pour cent en 2005. Cela étant, avec un taux d'inflation pour 2005-07 projeté autour de 200 pour cent au Zimbabwe et autour de 20 pour cent en Angola, ces deux pays peuvent encore être la proie d'une inflation galopante. Au Malawi et en Zambie, où les taux d'inflation ont augmenté à pratiquement 20 pour cent en 2005, ils devraient repasser en deçà de 10 pour cent en 2007, sous réserve de conditions météorologiques favorables. Dans les autres pays d'Afrique australe (Afrique du Sud, Botswana, Lesotho, Mozambique, Namibie et Swaziland), l'inflation a tourné autour de 5 pour cent et devrait rester au même niveau en 2006 comme en 2007.

Finances publiques

Le solde budgétaire des pays exportateurs de pétrole du continent (dons compris) affiche un excédent en 2005 équivalant à 6.4 pour cent du PIB, essentiellement grâce à l'envolée des cours du pétrole mais aussi à des augmentations de production. Le groupe des pays non

Tableau 3 - Ratio moyen du solde budgétaire/PIB

Régions	1997-2003	2004	2005(e)	2006(p)	2007(p)
Afrique australe	-2.9	-1.8	-0.8	-0.6	-0.5
Afrique centrale	-0.7	1.7	6.0	5.7	5.2
Afrique de l'Est	-3.2	-2.7	-3.4	-3.6	-3.3
Afrique de l'Ouest	-2.5	3.1	6.6	6.3	4.2
Afrique du Nord	-1.6	-0.9	3.2	3.9	3.4
Total	-2.2	-0.5	2.1	2.3	1.8
<i>Pour mémoire :</i>					
Pays exportateurs de pétrole	-1.2	1.9	6.4	7.0	5.9
Pays non exportateurs de pétrole	-3.1	-2.6	-2.4	-2.7	-2.7

Note : Ces agrégats ne prennent en compte ni le Liberia ni la Somalie, faute de données suffisantes.

Source : Calculs des auteurs pour les estimations (e) et les prévisions (p).

18. En Ouganda, l'augmentation récente des cours du pétrole n'a eu que peu de répercussions sur le prix de l'essence à la pompe, du fait d'un net redressement du shilling par rapport au dollar et d'une concurrence intérieure accrue au niveau de la distribution.

exportateurs de pétrole a légèrement réduit son déficit global à l'équivalent de 2.4 pour cent du PIB en 2005 (contre 2.6 pour cent en 2004). Cette bonne tenue s'explique par une saine gestion macro-économique et une augmentation des dons – dont une partie sous forme d'allègements de dette. Pour le groupe des pays exportateurs de pétrole, les prévisions pour 2006 tablent sur une légère amélioration du solde budgétaire (7 pour cent du PIB) avant une petite dégradation en 2007. Mais c'est le scénario inverse qui semble prévaloir pour les pays non exportateurs de pétrole, dont le déficit moyen atteindrait 2.7 pour cent en 2006, niveau qu'il devrait conserver en 2007.

Afrique du Nord

Le solde budgétaire moyen de l'Afrique du Nord a affiché un excédent équivalent à 3.2 pour cent du PIB en 2005, les deux plus grands exportateurs de pétrole de la région – l'Algérie et la Libye – ayant augmenté leurs excédents de respectivement 13.7 et 24.4 pour cent. La Mauritanie, dont les exportations de pétrole devraient démarrer en 2006 mais qui a déjà reçu des fonds de compagnies pétrolières en 2005, a ramené son déficit budgétaire de 20.4 pour cent du PIB en 2004 à 3.4 pour cent en 2005. L'Égypte, le Soudan et la Tunisie, à l'inverse, ont connu une légère aggravation de leurs déficits budgétaires en 2005. Tous devraient voir la situation s'améliorer en 2006.

Il ne devrait guère y avoir de changements en 2007, sauf en Algérie où l'excédent budgétaire devrait quelque peu se tasser.

Afrique de l'Ouest

Les soldes budgétaires de neuf pays de la région se sont détériorés en 2005. C'est en Guinée-Bissau que l'aggravation est la plus forte, le déficit budgétaire du pays atteignant 14.4 pour cent du PIB en 2005, contre 8.4 pour cent en 2004. Cinq pays ont vu leur situation s'améliorer en 2005, la Guinée et le Nigeria se distinguant par une progression d'environ 4.5 points. Les prévisions pour 2006 et 2007 tablent sur une stabilisation ou une amélioration des soldes budgétaires dans la plupart des pays. Pour le Nigeria cependant, le niveau actuel de

l'excédent – très élevé – ne devrait pas se maintenir, une baisse étant attendue en 2006 et en 2007.

Afrique centrale

La position budgétaire moyenne de l'Afrique centrale en 2005 s'est améliorée pour la quatrième année consécutive, grâce notamment au redressement de sa principale économie – le Cameroun – où le solde budgétaire est passé d'une situation de déficit en 2004 (-0.6 pour cent du PIB) à un excédent en 2005 (2 pour cent du PIB), mais aussi à de nettes améliorations en république du Congo où, avec la manne pétrolière essentiellement, l'excédent budgétaire est passé de 3.9 à 19.4 pour cent du PIB. Les deux autres grands pays exportateurs de pétrole de la région, le Gabon et la Guinée équatoriale, ont également vu leur équilibre budgétaire s'améliorer sensiblement. Quant à São Tomé et Príncipe, un spectaculaire redressement est intervenu : grâce aux versements de compagnies pétrolières pour des exportations encore à venir, le déficit de 26.3 pour cent du PIB enregistré en 2004 s'est transformé en excédent de 51.4 pour cent du PIB en 2005. Les prévisions pour 2006 et 2007 font apparaître un léger repli de l'excédent budgétaire global de la région en pourcentage du PIB, à cause notamment d'excédents moins importants que prévus au Cameroun.

Afrique de l'Est

Après deux années d'amélioration (2003 et 2004), les soldes budgétaires des pays d'Afrique de l'Est se sont détériorés en 2005, à -3.4 pour cent du PIB. Cette situation s'explique surtout par un creusement des déficits budgétaires des trois premières économies de la région – l'Éthiopie, le Kenya et la Tanzanie – qui représentent ensemble les deux tiers environ du PIB de l'Afrique de l'Est. En Éthiopie, le déficit s'est creusé, passant de -3.8 pour cent en 2003/04 à -4.8 pour cent en 2004/05 ; au Kenya, le solde budgétaire est passé d'un surplus de 0.3 pour cent en 2004 à un déficit de -1.8 pour cent en 2005 ; et en Tanzanie, le déficit a progressé, de 3.5 pour cent en 2004 à 4.8 pour cent en 2005. La situation devrait se stabiliser en 2006 et 2007 aux niveaux de 2005, aucun ajustement sérieux ne devant avoir lieu.

Afrique australe

Le solde budgétaire moyen des pays de la région s'est amélioré, de -1.8 pour cent du PIB en 2004 à -0.8 pour cent en 2005, sous l'effet en grande partie d'un léger redressement en Afrique du Sud (dont le déficit budgétaire est passé de l'équivalent de 1.5 pour cent du PIB en 2004/05 à 0.5 pour cent en 2005/06) et d'une nette amélioration en Angola (de -1.5 pour cent en 2004 à +7.5 pour cent en 2005), liée à la manne pétrolière. Exception faite du Zimbabwe, dont le déficit ne cesse de se creuser (16.1 pour cent en

2005), les sept autres pays d'Afrique australe conservent une situation quasi inchangée : le Malawi, la Namibie et la Zambie ont légèrement amélioré leur déficit budgétaire alors que le Botswana, le Lesotho, le Mozambique et le Swaziland connaissent une petite dégradation. Les prévisions pour 2006 font état d'une amélioration marginale globale – la situation en Afrique du Sud devant légèrement s'aggraver alors qu'en Angola et au Zimbabwe les choses pourraient s'améliorer. Aucun grand changement n'est prévu au niveau des soldes budgétaires des pays d'Afrique australe pour l'année 2007.

Tableau 4 - Ratio moyen balance commerciale/PIB

Régions	1997-2003	2004	2005(e)	2006(p)	2007(p)
Afrique australe	3.4	2.1	3.7	5.4	6.7
Afrique centrale	11.3	19.7	27.8	28.9	26.3
Afrique de l'Est	-9.6	-12.3	-14.1	-14.3	-13.5
Afrique de l'Ouest	7.2	12.9	14.3	12.9	10.3
Afrique du Nord	-1.7	3.5	6.9	7.0	5.0
Total	1.2	4.3	6.8	7.2	6.3
<i>Pour mémoire :</i>					
Pays exportateurs de pétrole	4.4	14.2	19.8	20.1	18.1
Pays non exportateurs de pétrole	-1.8	-4.2	-5.6	-5.7	-5.8

Note : Ces agrégats ne prennent en compte ni le Liberia ni la Somalie, faute de données suffisantes.

Source : Calculs des auteurs pour les estimations (e) et les prévisions (p).

Balance des paiements

L'excédent moyen du commerce extérieur a été considérable en 2005, équivalant à 6.8 pour cent du PIB. Ce chiffre global masque toutefois de nets écarts entre pays. Les pays exportateurs de pétrole affichent en 2005 un excédent commercial de 19.8 pour cent (contre 14.2 pour cent en 2004) alors que, de leur côté, les pays non exportateurs de pétrole ont connu une forte aggravation de leur déficit commercial, à 5.6 pour cent du PIB (contre 4.2 pour cent en 2004). Cette évolution des balances commerciales est par ailleurs bien plus homogène dans le groupe des pays exportateurs de pétrole que chez les autres. Parmi ces derniers, huit ont vu leur balance commerciale se redresser, légèrement pour les Comores et la Namibie et plus nettement, de plus de 4 points de pourcentage, pour les six autres (Burundi, Érythrée, Guinée, Mauritanie, São Tomé et Príncipe et Seychelles). L'excédent commercial des pays exportateurs de pétrole devrait augmenter encore légèrement en 2006 avant de

fléchir en 2007. Parallèlement, les déficits commerciaux moyens des pays non exportateurs de pétrole devraient se maintenir en 2006 et 2007 au niveau de 2005.

D'une manière générale, la balance des paiements de l'Afrique a bénéficié de l'accroissement des IDE et de la réduction sensible du service de la dette dans de nombreux pays PPTE (pour plus de détails, se reporter à la section précédente). Fin 2005, 14 pays africains avaient atteint leur point d'achèvement et dix autres le point de décision dans le cadre de l'initiative PPTE renforcée.

Afrique du Nord

Les pays d'Afrique du Nord ont continué d'afficher en 2005 des écarts sensibles au niveau de leurs balances commerciales. Si l'Algérie et la Libye ont vu leurs excédents atteindre près de 25 pour cent du PIB, le déficit commercial de l'Égypte, du Maroc et de la Tunisie se maintient toujours autour de 10 pour cent.

La situation de l'Égypte s'est légèrement dégradée alors que celle du Maroc et de la Tunisie s'est un peu améliorée. Si les efforts de la Mauritanie ont porté leurs fruits, le déficit commercial ayant été ramené de 20.4 pour cent en 2004 à 3.4 pour cent en 2005, le Soudan a connu une légère détérioration de sa balance commerciale, qui est passée de +1.2 pour cent en 2004 à -0.2 pour cent en 2005. Grâce à un net redressement en Algérie, en Libye et en Mauritanie, l'excédent commercial de l'Afrique du Nord s'est redressé, passant de 3.5 pour cent en 2004 à 6.9 pour cent en 2005. Pour les deux années à venir, la situation devrait encore s'améliorer pour la Libye et la Mauritanie – l'inverse étant vrai pour l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie.

Afrique de l'Ouest

En 2005, six pays d'Afrique de l'Ouest (Bénin, Burkina Faso, Ghana, Mali, Niger et Sénégal) ont vu leurs déficits commerciaux se creuser, pour se situer de 8 à 14 pour cent du PIB en moyenne. Seuls la Gambie, la Guinée et le Nigeria ont connu une amélioration de leurs balances commerciales. L'excédent moyen du commerce extérieur de l'Afrique de l'Ouest s'explique en grande partie par la réussite du Nigeria, dont l'excédent s'est établi à pratiquement 27 pour cent du PIB en 2005, contre 25 pour cent en 2004. La situation de la plupart des pays déficitaires ne devrait guère évoluer en 2006 et en 2007, même si les prévisions tablent sur une sensible aggravation des déficits commerciaux en Gambie et en Sierra Leone. Quant à l'excédent commercial du Nigeria, il devrait se replier légèrement en 2007, à quel que 20 pour cent.

Afrique centrale

L'excédent commercial moyen de l'Afrique centrale a poursuivi son redressement en 2005, à 27.8 pour cent du PIB. Cette embellie s'explique surtout par l'augmentation en valeur nominale des exportations de pétrole, en particulier au Gabon, en république du Congo et au Tchad. La balance commerciale de la Guinée équatoriale s'est sensiblement améliorée et celle de São Tomé et Príncipe encore plus nettement, les importations de biens d'équipement liés à la production de pétrole s'étant tassées. Trois pays (RCA, RDC et

Rwanda) ont connu une légère aggravation de leurs balances commerciales. En 2006 et 2007, les excédents de la plupart des pays exportateurs de pétrole de la région devraient se contracter légèrement.

Afrique de l'Est

Le déficit commercial moyen de la région s'est creusé en 2005, pour la quatrième année consécutive, passant à 14.1 pour cent du PIB contre 12.3 pour cent en 2004. La cause en est la sensible aggravation enregistrée entre 2004 et 2005 des déficits de la balance commerciale de Madagascar (de 10 à 13.8 pour cent du PIB), de Maurice (de 9.1 à 13.6 pour cent du PIB) et de la Tanzanie (de 8.4 à 10.4 pour cent du PIB). La situation n'a pas été plus brillante à Djibouti, en Éthiopie, au Kenya et en Ouganda. Les Comores ont réussi à ramener leur déficit commercial de 3 pour cent du PIB en 2004 à 0.5 pour cent en 2005, alors que les Seychelles ont connu une nette amélioration de leur situation, le déficit de 1.5 pour cent enregistré en 2004 devenant un excédent de 7.2 pour cent en 2005.

Afrique australe

L'Angola a bénéficié d'une augmentation de son excédent commercial, qui est passé à 52.4 pour cent du PIB en 2005 contre 39.1 pour cent en 2004, sous l'effet du redressement des cours et de la production de pétrole et d'une production de diamants accrue. La situation s'est dégradée dans tous les autres pays d'Afrique australe, à l'exception du Mozambique où la balance commerciale, dopée par les exportations d'aluminium, a connu un redressement marginal en 2005. Cela étant, une nouvelle vague de mégaprojets devrait y entraîner une forte augmentation des importations de biens d'équipement et provoquer une détérioration de la balance commerciale en 2006 et 2007. Les déficits commerciaux de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe se sont creusés en 2005, pour atteindre respectivement 3.6 et 16.1 pour cent du PIB. La balance commerciale de l'Afrique du Sud devrait rester pratiquement stable en 2006 et 2007 alors que l'impressionnant excédent commercial de l'Angola devrait encore gonfler en 2006, avant de se replier légèrement en 2007. Quant au Zimbabwe, son déficit commercial devrait se réduire en 2006 et en 2007.

Les Objectifs du Millénaire pour le développement : les avancées

Un large consensus prévaut désormais autour du retard pris par l'Afrique par rapport aux autres continents pour la réalisation des OMD. De nombreux facteurs expliquent ce décalage. Pour certains pays africains, les conflits et les guerres civiles n'ont pas seulement ralenti les progrès – ils ont tout bonnement effacé les avancées antérieures. Pour d'autres, l'inadéquation des politiques économiques et des problèmes de gouvernance ont entravé la croissance et, partant, les revenus ; tout cela a également empêché les pouvoirs publics d'assurer et, *a fortiori*, d'augmenter, l'offre de services sociaux de base. La pandémie du VIH/Sida joue elle aussi un rôle négatif profond, ralentissant la croissance et privant les sociétés de certains de leurs membres les plus productifs. Enfin, dans pratiquement tous les pays à faible revenu, le manque de moyens disponibles pour financer les investissements requis dans les secteurs prioritaires que sont l'agriculture, la santé, l'éducation et les infrastructures, continue d'agir comme un frein.

Pourtant, un nombre croissant de pays africains progressent, en mettant en place des politiques saines pour résoudre leurs problèmes de développement. L'adoption de stratégies de réduction de la pauvreté, qui ont ensuite été affinées, commence à donner une plus grande cohérence politique et un cap plus précis aux efforts de réalisation des OMD.

Le tableau 5 classe les pays en deux catégories :

- i) atteint* : le pays a déjà atteint la cible ;
- ii) en bonne voie* : le taux de croissance effectif de l'indicateur est supérieur ou égal au taux de croissance nécessaire pour atteindre la cible.

Le taux de résultats satisfaisants mesure le pourcentage de pays ayant atteint l'objectif ou étant en bonne voie, sur les 53 que compte l'Afrique. Sur la base des tendances actuelles, ce ratio donne une idée du nombre de pays susceptibles d'atteindre l'objectif en 2015. Cela étant,

certaines données font défaut et plusieurs pays pourraient réaliser des progrès sensibles – de sorte que ce pourcentage doit être considéré comme un taux plancher.

Objectif 1 – Réduire de moitié l'incidence de l'extrême pauvreté et de la faim

La pauvreté monétaire

Cette première cible consiste à réduire de moitié la proportion de la population vivant dans l'extrême pauvreté, avec moins de 1 dollar par jour. En Afrique du Nord, les taux d'extrême pauvreté ont évolué lentement entre 1990 et 2001 mais cinq pays (Algérie, Égypte, Libye, Maroc et Tunisie) sont sur la bonne voie pour atteindre cette cible. En Afrique subsaharienne, qui détient déjà le record mondial des taux de pauvreté, des millions d'individus s'enfoncent davantage dans le dénuement. À l'exception de Maurice, aucun autre pays d'Afrique subsaharienne n'atteindra cette cible si les tendances actuelles se maintiennent. L'extrême pauvreté concerne encore plus de 50 pour cent de la population au Burundi, en Gambie, à Madagascar, au Mali, au Niger, au Nigeria, en RCA, au Rwanda, en Sierra Leone, au Tchad, en Zambie et au Zimbabwe, pour ne citer que ces cas.

La faim

Il s'agit de réduire de moitié la proportion de personnes souffrant de la faim. Les progrès accomplis sur ce plan en Afrique subsaharienne sont négligeables, du fait notamment de l'accroissement démographique, d'une baisse de la productivité agricole et des conflits. En 2004, la majorité des 35 pays ayant fait appel à une aide internationale d'urgence faisait partie du continent africain et subissait une situation de conflit ou de post-conflit. Cela étant, 17 pays (32 pour cent des pays africains) sont parvenus à réduire la faim d'au moins 20 pour cent au cours de la dernière décennie (1990/90-2000/02), et devraient être en mesure d'atteindre l'objectif¹⁹. Le Ghana est le seul pays d'Afrique subsaharienne à l'avoir déjà réalisé, après avoir réduit la faim de 66 pour cent entre 1990/92 et 2000/02.

19. Angola, Bénin, République du Congo, Égypte, Gabon, Ghana, Guinée, Kenya, Lesotho, Libye, Malawi, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Nigeria, Tchad et Tunisie.

Objectif 2 – Assurer l'éducation primaire pour tous

Scolarisation en primaire

Les progrès de l'Afrique subsaharienne vers l'objectif d'un enseignement primaire universel en 2015 sont lents. Le taux de résultats satisfaisants montre que le quart seulement des pays africains sont susceptibles d'y parvenir. Des millions d'enfants – des filles pour plus de la moitié – ne sont toujours pas scolarisés. Tous les pays d'Afrique du Nord – mais aussi l'Afrique du Sud, le Cap Vert, Maurice, São Tomé et Príncipe, les Seychelles et le Togo – affichent déjà un taux de scolarisation en primaire supérieur ou égal à 90 pour cent. D'autres (Gambie, Guinée et Mauritanie) font des progrès remarquables et ont amélioré leur taux de scolarisation en primaire de plus de 60 points de pourcentage entre 1990/91 et 2002/03. D'une manière générale, 15 autres pays africains sont parvenus à un taux de croissance d'au moins 20 pour cent sur la période - ce qui reste pourtant insuffisant pour atteindre l'objectif de 100 pour cent en 2015.

Taux d'achèvement

Le taux de scolarisation en primaire doit être étudié parallèlement aux indicateurs d'échec scolaire (abandon, redoublement, qualité médiocre de l'enseignement) pour mieux rendre compte de ces enfants qui ne seront jamais alphabétisés. Ainsi au Burkina Faso, 36 pour cent seulement des élèves de première année du primaire atteignent la cinquième année en 2001/02. En Algérie, en Égypte, à Maurice, en Namibie, aux Seychelles et en Tunisie, le taux d'achèvement du primaire atteint pratiquement 100 pour cent. Le Bénin, Madagascar, le Mozambique et le Togo ont fait de nets progrès entre 1990/91 et 2001/02, avec un accroissement de plus de 20 points de pourcentage.

Objectif 3 – Éliminer les disparités entre les sexes

L'objectif 3 s'attache à promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes dans trois domaines : l'éducation, l'emploi et la participation à

la vie politique. La parité dans l'enseignement primaire et secondaire aurait dû être atteinte de préférence avant 2005 mais les pays d'Afrique subsaharienne continuent d'afficher d'importantes disparités entre filles et garçons. Quelques pays se démarquent, qui ont pratiquement réussi à résorber les écarts dans le primaire et dans le secondaire : Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Cap Vert, Égypte, Ghana, Kenya, Lesotho, Madagascar, Maroc, Maurice, Namibie, Nigeria, São Tomé et Príncipe, Seychelles, Swaziland, Tunisie, Zambie et Zimbabwe. La résorption des inégalités entre les sexes au niveau des résultats est plus aboutie dans le primaire, avec un taux de résultats satisfaisants de 71.7 pour cent. Ce ratio tombe hélas à 37.7 pour cent seulement dans le secondaire.

En outre, les pays africains ont encore beaucoup à faire pour assurer la participation pleine et entière des femmes dans la vie économique et politique. Si l'on examine le pourcentage des femmes députées, seule une poignée de pays affiche un taux d'au moins 20 pour cent (Afrique du Sud, Érythrée, Mozambique, Namibie, Ouganda, Rwanda, Tanzanie et Tunisie). Avec 48.8 pour cent des sièges parlementaires détenus par des femmes en 2005 (contre 17 pour cent en 1990), le Rwanda est pour sa part quasiment parvenu à la parité.

Objectif 4 – Réduire la mortalité infantile

Des milliers d'enfants africains meurent chaque jour des suites d'une maladie évitable ou qui n'a pas été soignée faute d'antibiotiques, ou de la diarrhée. Le taux de mortalité infantile devrait être réduit des deux tiers d'ici 2015 mais les avancées dans ce domaine ont marqué le pas dans les années 1990. Aucun pays d'Afrique n'a encore atteint cette cible et en Afrique australe, où l'épidémie de VIH/Sida fait des ravages, la mortalité des enfants de moins de cinq ans continue d'augmenter. Onze pays ont réussi à réduire le taux de mortalité infantile de plus de 40 pour cent : l'Algérie, le Cap Vert, les Comores, l'Égypte, l'Érythrée, le Gabon, la Gambie, la Libye, le Maroc, la Namibie et la Tunisie. À l'inverse, onze pays ont régressé : l'Afrique du Sud, l'Angola, le Burkina Faso, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Niger, le Nigeria, la RDC, le Swaziland et la Tanzanie.

Objectif 5 – Améliorer la santé maternelle

La situation des pays africains quant à l'objectif de réduction – des trois quarts – de la mortalité maternelle n'incite guère à l'optimisme. Selon des estimations récentes, l'Afrique subsaharienne continue d'afficher les taux de mortalité maternelle les plus forts du monde, avec en moyenne 920 décès pour 100 000 naissances vivantes – et rien n'indique que la tendance serait en train de s'inverser. A cause de l'inadéquation des systèmes médicaux, notamment dans les zones rurales, les mères meurent pendant leur grossesse et en couches. Seule l'île Maurice a atteint l'objectif, et douze autres pays semblent en passe d'améliorer la situation. Les données sur le nombre de naissances assistées par un personnel médical qualifié attestent de progrès pour l'année 2003, mais seulement en Afrique du Nord.

Objectif 6 – Combattre le VIH/Sida, le paludisme et autres maladies

S'il est un défi d'envergure pour les pays africains, c'est bien celui d'enrayer la propagation du VIH/Sida et d'autres grandes maladies (paludisme, tuberculose) d'ici 2015, dans la mesure où ces contagions frappent surtout les pays les plus pauvres. Le sida est la première cause de décès prématurés dans les pays d'Afrique subsaharienne, et près des deux tiers des 39.4 millions de séropositifs de par le monde viennent d'Afrique. Le taux moyen de prévalence chez les adultes (15-49 ans) a atteint 7.3 pour cent en 2004. L'épidémie ne donne aucun signe de répit. Les pays d'Afrique du Nord sont les seuls où le taux officiel de prévalence chez les adultes ne dépasse pas 0.1 pour cent. C'est en Afrique australe que l'on trouve les pays les plus touchés : le taux de prévalence chez les adultes est de 37.3 pour cent au Botswana et de 38.8 pour cent au Swaziland. En outre, la proportion de femmes infectées – 57 pour cent en 2004 – ne cesse d'augmenter en Afrique subsaharienne, en raison des violences et de la discrimination dont elles sont victimes. L'apparition de souches résistantes aux médicaments et l'immunodéficience provoquée par le sida favorisent la progression de la tuberculose. Aucun pays africain n'a encore réussi à réduire de moitié la propagation de la tuberculose et cinq seulement semblent en position d'endiguer la maladie (Comores,

Égypte, Libye, Seychelles et Tunisie). Les données (2000) relatives au paludisme sont impressionnantes, notamment en Guinée (75 386 cas pour 100 000 personnes), au Botswana (48 704) ou au Burundi (48 098).

Objectif 7 – Assurer un développement écologiquement durable

L'objectif 7 prévoit notamment d'inverser la tendance qui voit disparaître les ressources naturelles, mais aussi d'assurer l'accès à l'eau potable, à des systèmes d'assainissement corrects et à un logement décent. La couverture reste faible pour ce qui est de l'eau potable, en particulier dans les zones rurales et les bidonvilles, et les progrès en matière d'assainissement sont encore beaucoup plus lents. Dans au moins un pays sur cinq, l'objectif est de réduire de moitié la proportion d'habitants n'ayant pas accès à l'eau potable. Pour les six pays qui ont déjà atteint cet objectif, l'accès universel à l'eau potable n'est pas encore réalisé. La proportion des bénéficiaires (en 2002) était de 73 pour cent en Tanzanie (contre 38 pour cent en 1990), 75 pour cent en RCA (48 pour cent en 1990) et 79 pour cent au Ghana (54 pour cent en 1990).

Objectif 8 – Un partenariat mondial pour le développement

L'objectif 8 concerne les partenariats entre pays développés et pays en développement instaurés par le biais de l'aide, des allègements de dette et du commerce. Comme nous l'avons vu, l'APD en direction de l'Afrique subsaharienne a augmenté, passant de 12 pour cent du PIB en 1990 à 18.6 pour cent en 2003. En 2005 par ailleurs, les pays du G8 ont pris des engagements forts – à l'image du doublement de l'aide d'ici 2010 – qui représentent 25 milliards de dollars supplémentaires accordés à l'Afrique. De son côté, l'UE s'est engagée à déboursier 23 milliards d'euros de plus (27 milliards de dollars) par an pour l'Afrique d'ici 2015. Le fardeau moyen de la dette des pays d'Afrique subsaharienne s'est allégé, passant de 3.8 pour cent en 1990 à 2.9 pour cent en 2003. En 2005, un accord a été trouvé pour accroître le financement sur dons et annuler 100 pour cent de l'endettement bilatéral et multilatéral des PPTE.

En juin 2005, les 40 milliards de dollars de dette de 18 pays (dont 14 africains) dus à la BAFD, à la Banque mondiale et au FMI ont été effacés. Avec les nouveaux pays éligibles à ce programme, 55 milliards de dollars seront ainsi gommés. En ce qui concerne le commerce extérieur, le programme de travail de Doha inscrit dans le cadre de juillet 2004 de l'OMC envisage l'élimination des barrières commerciales et non commerciales aux exportations africaines ainsi que la réduction des subventions agricoles des pays industriels ayant un effet de distorsion. Pourtant, face aux faibles progrès enregistrés lors de la 6^e conférence ministérielle de l'OMC, à Hong Kong, il reste encore beaucoup à faire pour remettre les négociations de Doha sur les rails. Deux priorités devront dominer les initiatives dans les prochaines années : le renforcement de l'efficacité de l'aide et l'amélioration de la coordination entre bailleurs.

Gouvernance et politique

Depuis le début des années 1990, les pays d'Afrique et les bailleurs internationaux privilégient la promotion de la bonne gouvernance. Parallèlement, la démocratie s'enracine dans un certain nombre de pays d'Afrique et la fréquence des conflits – mais malheureusement pas leur intensité – régresse. Cependant, la corruption est toujours très présente dans une grande partie de l'Afrique et pose des problèmes majeurs pour la croissance économique, le développement durable et les progrès en direction des OMD. La corruption est avant tout un symptôme de dysfonctionnements des institutions, incapables de défendre des règles et des valeurs de transparence et de responsabilité, de promouvoir des normes condamnant la vénalité, d'instaurer des mécanismes de sanctions, et de valoriser la démocratie en Afrique.

Enracinement de la démocratie

L'année 2005 a vu l'organisation d'élections présidentielles et/ou législatives dans plusieurs pays d'Afrique. Un an après le Mozambique, la Tanzanie a rejoint le cercle encore restreint mais grandissant de pays où l'alternance aux plus hauts niveaux de l'État n'engendre pas de conflits. L'Égypte a tenu les premières

élections pluralistes de son histoire, permettant à l'opposition de progresser sensiblement. Les dirigeants en poste ont été facilement réélus au Burkina Faso (80 pour cent des voix), à Djibouti (100 pour cent), en Égypte (89 pour cent), au Gabon (79 pour cent) et au Togo (60 pour cent). En Éthiopie, une présumée fraude électorale lors des législatives de mai a déclenché des manifestations populaires.

Plusieurs pays ont organisé des référendums sur des questions d'importance. Ainsi en Ouganda, 92,5 pour cent des électeurs ont approuvé le retour au multipartisme qui avait été interdit par la constitution (article 269). Au Burundi, une majorité écrasante d'électeurs (90,1 pour cent) a approuvé la nouvelle constitution. Celle-ci prévoit le partage des pouvoirs entre Tutsis et Hutus, les deux principaux groupes ethniques du pays (respectivement 14 et 85 pour cent de la population). En RDC, le projet de constitution a été approuvé, alors qu'au Kenya, une nouvelle constitution – soutenue par le gouvernement – a été rejetée, conduisant le président à suspendre le parlement.

D'importants progrès ont également été enregistrés avec la résolution politique de deux grands conflits intérieurs. Le 6 juillet 2005, l'assemblée nationale du Soudan a ratifié une nouvelle constitution provisoire, ouvrant ainsi la voie à la désignation d'un nouveau gouvernement. Au Liberia et après sa victoire au deuxième tour des élections de décembre 2005, Ellen Johnson Sirleaf est devenue en janvier 2006 la première présidente de l'après-guerre du pays. À l'inverse, en Mauritanie, le « conseil militaire pour la justice et la démocratie », conduit par le colonel Ely Ould Mohamed Vall, s'est emparé du pouvoir, sans effusion de sang, en août 2005.

La Côte d'Ivoire, le Liberia et la RDC devraient entamer ou achever de délicats programmes de transition politique en 2006. Entre janvier et mars 2006, des élections ont également été organisées en Ouganda (qui ont vu la réélection du président en exercice, avec 59,28 pour cent des voix), au Bénin, au Cap Vert et à São Tomé et Príncipe. D'autres sont prévues avant la fin de l'année en Angola, en Côte d'Ivoire, en Gambie, au Gabon, en Mauritanie, à Madagascar, en RDC, au Tchad et en Zambie.

Tableau 5 - Progrès vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement

	Objectif 1	Objectif 2	Objectif 3	Objectif 4	Objectif 5	Objectif 6	Objectif 7
	Réduire l'extrême pauvreté et la faim	Assurer l'éducation primaire pour tous	Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes	Réduire la mortalité infantile	Améliorer la santé maternelle	Combattre le VIH/sida, le paludisme et d'autres maladies	Assurer un environnement durable
Cibles	Réduire de moitié la proportion de la population qui souffre de la faim	Donner à tous les enfants les moyens d'achever un cycle complet d'études primaires	Éliminer les disparités entre les sexes à tous les niveaux d'enseignement	Réduire des 2/3 le taux de mortalité des enfants de moins de 5 ans	Réduire des trois quarts le taux de mortalité maternelle	Avoir maîtrisé et commencé à faire reculer la tuberculose	Réduire de moitié le pourcentage de la population qui n'a pas accès de façon durable à un approvisionnement en eau potable
Indicateur	Proportion de la population qui souffre de la faim (en % de la pop.)	Taux net de scolarisation dans le primaire (%)	Enfants atteignant la 5 ^e année d'école en % de ceux ayant atteint la première année	Quotient du nombre de filles par rapport aux garçons inscrits dans le primaire	Quotient du nombre de filles par rapport aux garçons inscrits dans le secondaire	Taux de mortalité maternelle (pour 100 000 naissances vivantes)	Taux de prévalence de la tuberculose (pour 100 000 personnes)
Classement selon l'IDH*							
120 Afrique du Sud	En bonne voie	Atteint	Atteint	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
103 Algérie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
160 Angola	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
162 Bénin	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
131 Botswana	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
175 Burkina Faso	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
169 Burundi	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
148 Cameroun	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
105 Cap Vert	Atteint	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
132 Comores	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
142 Congo	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
163 Côte d'Ivoire	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
150 Djibouti	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
119 Égypte	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
161 Érythrée	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
170 Éthiopie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
123 Gabon	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
155 Gambie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
138 Ghana	Atteint	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
156 Guinée	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
172 Guinée Bissau	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
121 Guinée Equatoriale	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
154 Kenya	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
149 Lesotho	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
999 Liberia	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
58 Libye	Atteint	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie
146 Madagascar	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie	En bonne voie

165	Malawi	En bonne voie					En bonne voie				En bonne voie	3 sur 9
174	Mali											0 sur 9
124	Maroc	En bonne voie	En bonne voie				En bonne voie				En bonne voie	5 sur 9
65	Maurice	En bonne voie	Atteint				Atteint				Atteint	6 sur 9
152	Mauritanie	En bonne voie					En bonne voie					2 sur 9
168	Mozambique	En bonne voie					En bonne voie					3 sur 9
125	Namibie	En bonne voie					Atteint				Atteint	6 sur 9
177	Niger											0 sur 9
158	Nigeria	En bonne voie					En bonne voie					3 sur 9
144	Ouganda											0 sur 9
171	Rép. Centrafricaine											1 sur 9
167	Rép. Dém. Congo											0 sur 9
159	Rwanda	En bonne voie					Atteint					3 sur 9
126	São Tomé and Príncipe	En bonne voie					En bonne voie				En bonne voie	3 sur 9
157	Sénégal						En bonne voie					2 sur 9
51	Seychelles	Atteint	Atteint				Atteint				En bonne voie	5 sur 9
176	Sierra Leone											0 sur 9
999	Somalie											0 sur 9
141	Soudan						En bonne voie					1 sur 9
147	Swaziland						Atteint					3 sur 9
164	Tanzanie						En bonne voie					3 sur 9
173	Tchad	En bonne voie					En bonne voie				Atteint	1 sur 9
143	Togo											2 sur 9
89	Tunisie	Atteint	En bonne voie				En bonne voie				En bonne voie	7 sur 9
166	Zambie						En bonne voie				En bonne voie	2 sur 9
145	Zimbabwe						Atteint					2 sur 9
Atteint		3	3	2	13	11	0	1	6			
En bonne voie		14	11	8	25	9	11	12	5	6		
Ratio de performance satisfaisante		32.1%	26.4%	18.9%	71.7%	37.7%	20.8%	24.5%	9.4%	22.6%		

Sources: Calculs de l'auteur d'après PNUD (2005), Rapport sur le développement humain, New York, et Banque mondiale (en ligne), Indicateurs du développement dans le monde, Washington, D.C.

Tableau 6 - Élections en Afrique, 2005-06

	2005	2006
Afrique du Sud		
Algérie	Référendum (29 septembre)	
Angola		Présidentielle et législatives (août)
Bénin		Présidentielle (5 mars)
Botswana		
Burkina Faso	Présidentielle (13 novembre)	
Burundi	Présidentielle (19 août), législatives (4 juillet) et référendum (28 février)	
Cameroun		
Cap Vert		Présidentielle (12 février) et législatives (22 janvier)
Congo (Rép. du)		
Congo, Rép. dém.	Référendum sur la constitution (18-19 décembre)	Présidentielle et législatives (18 juin)
Côte d'Ivoire		Législatives (31 octobre)
Djibouti	Présidentielle (8 avril)	
Égypte	Présidentielle (septembre) et législatives (novembre/décembre)	
Éthiopie	Législatives (15 mai)	
Gabon	Présidentielle (27 novembre)	Législatives (décembre)
Gambie		Présidentielle (octobre)
Ghana		
Guinée		Législatives (juin)
Guinée-Bissau	Présidentielle (24 juillet)	
Kenya	Référendum sur la constitution (21 novembre)	
Liberia	Présidentielle et législatives (11 octobre)	
Madagascar		Présidentielle et législatives (décembre)
Mali		
Mauritanie		Référendum (24 juin) et législatives (19 novembre)
Maurice	Législatives (3 juillet)	
Maroc		
Mozambique		
Nigeria		
Ouganda	Référendum (28 juillet)	Présidentielle et législatives (23 février)
RCA	Présidentielle (13 mars) et législatives (1 ^{er} mai)	
Rwanda		
São Tomé et Príncipe		Législative (mars)
Sénégal		
Tanzanie	Présidentielle et législatives (14 décembre)	
Tchad		Présidentielle (avril)
Togo	Présidentielle (24 avril)	
Tunisie		
Zambie		Présidentielle et législatives (décembre)
Zimbabwe	Législatives (31 mars et 26 novembre)	

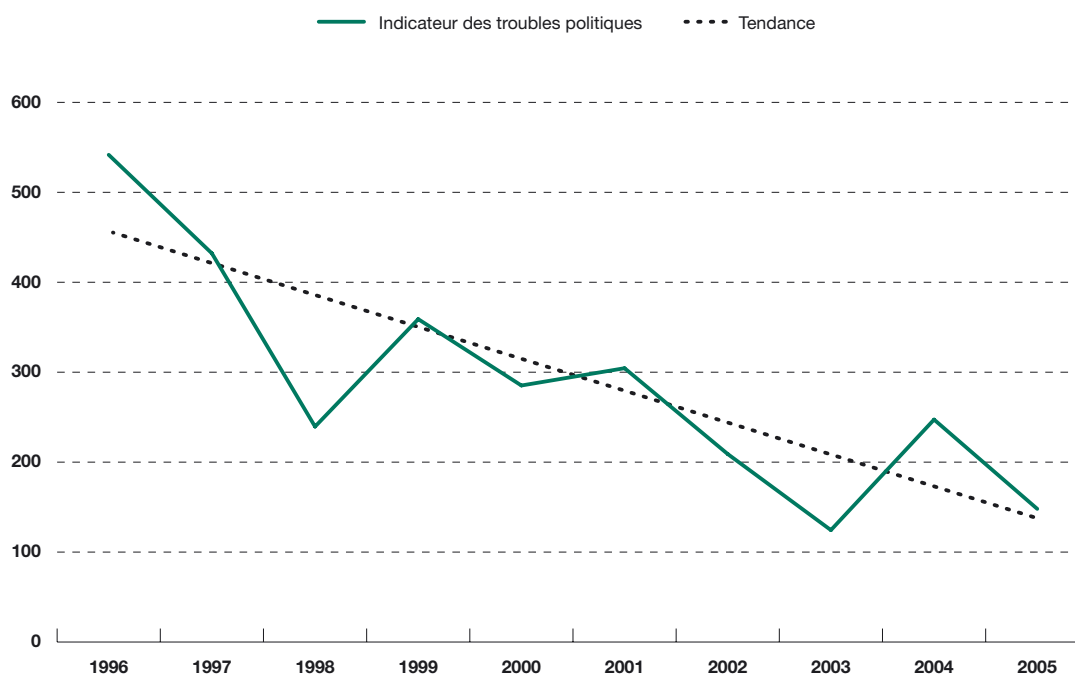
Source : www.electionguide.org

Guerres civiles et troubles politiques

L'indicateur des troubles politiques des *Perspectives économiques en Afrique* (voir l'annexe statistique) fait état d'une baisse de l'instabilité politique en 2005 sur le continent et notamment en Afrique du Sud, en Algérie, au Cameroun et au Nigeria. Cela étant, les troubles politiques tendent à se multiplier avant ou juste après

les élections. L'Égypte, l'Éthiopie, le Gabon et le Zimbabwe ont été en 2005 le théâtre de manifestations, d'émeutes et de heurts avec les forces de sécurité qui, dans certains cas, ont fait un nombre impressionnant de victimes. Les tensions politiques se sont également aggravées au Kenya et au Tchad après le rejet des projets constitutionnels. Au Niger, le nord du pays a connu un regain de tensions liées à la famine et à des troubles.

Figure 8 - Troubles politiques en Afrique, 1996-2005



Note : L'indicateur a été calculé sur la base d'un échantillon de 25 pays : Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Égypte, Guinée équatoriale, Éthiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Mali, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Nigeria, Ouganda, Sénégal, Tanzanie, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Source : D'après le tableau 21 de l'annexe statistique.

D'une manière générale, l'instabilité politique a régressé depuis quelques années. Après une guerre civile de 27 ans, l'Angola semble être sur la voie de la pacification. Quant à la Guinée-Bissau, au Liberia et à la Sierra Leone, la situation politique se normalise peu à peu. La guerre reste toutefois la plus grande menace pesant sur la démocratie et les droits de l'homme en Afrique. En RDC, la poursuite de combats dans l'est du pays met en péril le processus de transition vers la paix et la démocratie. Les tensions entre l'Éthiopie et l'Érythrée ont refait surface en 2005. Dans le nord de l'Ouganda et du Kenya, les conflits

perdurent. En Côte d'Ivoire – avec les présidentielles initialement prévues en décembre 2005 puis reportées en octobre 2006 – et la formation d'un gouvernement provisoire national pour la préparation du scrutin – la situation reste explosive. La crise du Darfour, dans l'ouest du Soudan, s'éternise et risque de déstabiliser les pays voisins, comme le Tchad, qui abrite déjà plus de 200 000 réfugiés.

La gravité de la situation de l'Afrique en termes de sécurité se traduit par le nombre d'opérations de maintien de la paix conduites sur le continent en 2005

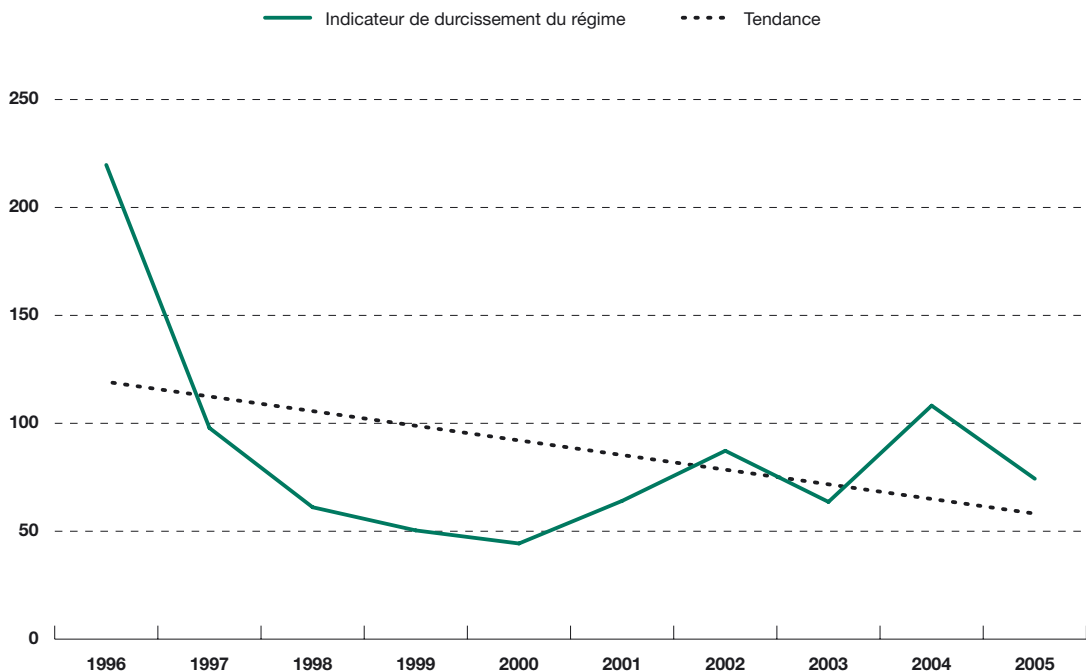
sous l'égide des Nations unies – l'Afrique mobilise ainsi 75.54 pour cent du personnel d'active et 57.24 pour cent des ressources approuvées pour la période allant du 1^{er} juillet 2005 au 30 juin 2006²⁰. Plusieurs missions sont en cours : la MINURSO (mission des Nations unies pour l'organisation d'un référendum au Sahara occidental), depuis avril 1991 ; la MONUC (mission des Nations unies en RDC) depuis novembre 1999 ; la MINUEE (mission des Nations unies en Éthiopie et en Érythrée) depuis juillet 2000 ; la MONUL (mission d'observation des Nations unies au Liberia), depuis septembre 2003 ; l'ONUCI (opération des Nations unies en Côte d'Ivoire), depuis avril 2004 ;

l'ONUB (opération des Nations unies au Burundi), depuis juin 2004 ; et la MINUS (mission préparatoire des Nations unies au Soudan), depuis mars 2005. La MINUSIL (mission des Nations unies en Sierra Leone) a pris fin le 31 décembre 2005.

Les régimes politiques

Le renforcement de la démocratie sur le continent a contribué à l'atténuation de la répression politique au cours des dix dernières années (figure 9), de plus en plus de pays se convertissant à l'État de droit et au respect des droits de l'homme. L'affirmation des droits

Figure 9 - Durcissement des régimes politiques en Afrique, 1996-2005



Note : L'indicateur a été calculé sur la base d'un échantillon de 25 pays : Afrique du Sud, Algérie, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, Égypte, Guinée équatoriale, Éthiopie, Gabon, Ghana, Kenya, Mali, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Nigeria, Ouganda, Sénégal, Tanzanie, Tchad, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Source : D'après le tableau 23 de l'annexe statistique.

civils et des libertés s'améliore en Afrique du Sud, en Algérie, au Cameroun et au Nigeria. Dans d'autres pays pourtant – comme en Côte d'Ivoire, en RDC, au Tchad et au Zimbabwe – les autorités ont contré une instabilité croissante en durcissant leur régime.

La corruption

Si la corruption n'est pas un phénomène circonscrit à l'Afrique – puisqu'elle sévit dans tous les pays et à tous les niveaux – elle reste cependant très marquée sur le

20. <http://www.un.org/Depts/dpko/dpko/index.asp>.

continent : 31 des 44 pays figurant dans l'indice 2005 de perception de la corruption de *Transparency International* obtiennent un score inférieur à trois, « signe d'une corruption généralisée ».

Les dirigeants africains admettent aujourd'hui l'urgence d'une lutte efficace et systématique contre les conséquences de ce comportement nuisible, et d'importantes avancées ont été enregistrées à cet égard. Lors du sommet de juillet 2005 de l'UA (Union africaine), les dirigeants se sont engagés à la tolérance zéro envers toute forme de corruption et à renforcer la transparence et la bonne gouvernance. La défense de la bonne gouvernance et la nécessité d'une coopération régionale pour lutter contre la corruption sont de fait au cœur des initiatives régionales, à l'instar du Nepad de l'UA. L'engagement pris par les pays africains de combattre la corruption économique et politique joue un rôle essentiel dans le mécanisme d'examen par les pairs du Nepad et fait l'objet d'examens paritaires réguliers. Le processus MAEP est désormais bien engagé, 26 pays ayant officiellement accédé à cet instrument. L'examen du Ghana est le premier à avoir été terminé, celui du Rwanda devant prendre fin sous peu. Les deux pays suivants sur la liste sont le Kenya et Maurice ; ils précéderont l'Algérie, le Nigeria et l'Ouganda. Cela étant, huit pays (sur les 15 nécessaires) doivent encore ratifier la convention de l'UA sur la prévention et la lutte contre la corruption pour qu'elle puisse entrer en vigueur.

Transparency International évoque malheureusement de nettes déconvenues dans la lutte contre la corruption dans certains pays. En Algérie, le manque d'accès du public aux informations limite toujours les capacités des médias à examiner les affaires de corruption. Le directeur de la rédaction du quotidien *Le Matin* a été condamné à deux ans de prison pour avoir publié un ouvrage critiquant le président. Au Kenya, la sincérité de la coalition au pouvoir à lutter contre la corruption a été sérieusement mise à mal par une série de scandales touchant de hautes personnalités. La démission, en février 2006, du conseiller spécial du président Kibaki sur les questions de gouvernance et d'éthique a entraîné la suspension des dons allemands et américains en appui aux programmes anti-

corruption. Au Zimbabwe, le processus chaotique de réforme foncière continue de handicaper le secteur agricole et de priver le pays de produits de base – comme le carburant et les denrées alimentaires – mais aussi de devises étrangères. Des marchés parallèles ont fait leur apparition pour satisfaire la demande en produits de base et en devises. Point positif cependant, la détermination affichée par les nouvelles autorités et le nouveau dirigeant de la banque centrale du pays à assainir le secteur financier.

D'autres pays ont également avancé de manière notable et positive. Le Cameroun a ainsi rejoint l'EITI (initiative sur la transparence des industries extractives) et s'est engagé à publier des données trimestrielles sur la production, les prix de vente et les recettes du pétrole, et à mettre régulièrement à jour ces informations. Au Burkina Faso, la création d'une haute autorité pour la coordination de la lutte contre la corruption (HACLC) a été accueillie avec optimisme. La réussite de la stratégie de lutte globale contre la corruption sera étroitement liée à la capacité de ce nouvel organisme à s'attaquer aux cas de corruption aux plus hauts niveaux. Pourtant, la non-publication par le gouvernement du rapport 2004 de la HACLC montre bien qu'il reste d'importants problèmes à résoudre. En Afrique du Sud, cinq députés ont été condamnés en mars 2005 dans un scandale tournant autour de frais de déplacement impliquant plus de 100 parlementaires et 7 agences de voyage. En outre, le président Mbeki a limogé son vice-président, Jacob Zuma, compromis dans l'affaire Schabir, un dossier de corruption impliquant la société française Thalès. Déterminé à poursuivre tous les individus impliqués dans des affaires de corruption ou d'abus de biens publics, le gouvernement ougandais a nommé en janvier 2005 un nouveau vérificateur général du gouvernement avec pour mission de restructurer l'agence spécialisée dont les pouvoirs avaient été rognés par de hauts responsables publics mécontents de voir l'étendue de leur patrimoine jetée en pâture aux médias.

La gouvernance économique

La plupart des pays africains ont fait de nets progrès en matière de gestion macro-économique et engrangent ainsi des résultats économiques positifs –

Tableau 7 - Indice de perception de la corruption en Afrique, 2004 et 2005

Pays	Rang du pays en 2005	Indice 2005	Rang du pays en 2004	Indice 2004
Botswana	32	5.9	31	6.0
Tunisie	43	4.9	39	5.0
Afrique du Sud	46	4.5	44	4.6
Namibie	47	4.3	54	4.1
Maurice	51	4.2	54	4.1
Seychelles	55	4.0	48	4.4
Ghana	65	3.5	64	3.6
Burkina Faso	70	3.4	-	-
Égypte	70	3.4	77	3.2
Lesotho	70	3.4	-	-
Maroc	78	3.2	77	3.2
Sénégal	78	3.2	85	3.0
Rwanda	83	3.1	-	-
Bénin	88	2.9	77	3.2
Gabon	88	2.9	74	3.3
Mali	88	2.9	77	3.2
Tanzanie	88	2.9	90	2.8
Algérie	97	2.8	97	2.7
Madagascar	97	2.8	82	3.1
Malawi	97	2.8	90	2.8
Mozambique	97	2.8	90	2.8
Gambie	103	2.7	90	2.8
Érythrée	107	2.6	102	2.6
Zambie	107	2.6	102	2.6
Zimbabwe	107	2.6	114	2.3
Libye	117	2.5	108	2.5
Ouganda	117	2.5	102	2.6
Niger	126	2.4	122	2.2
Sierra Leone	126	2.4	114	2.3
Burundi	130	2.3	-	-
République du Congo	130	2.3	114	2.3
Cameroun	137	2.2	129	2.1
Éthiopie	137	2.2	114	2.3
Liberia	137	2.2	-	-
RDC	144	2.1	133	2.0
Kenya	144	2.1	129	2.1
Somalie	144	2.1	-	-
Soudan	144	2.1	122	2.2
Angola	151	2.0	133	2.0
Côte d'Ivoire	152	1.9	133	2.0
Guinée équatoriale	152	1.9	-	-
Nigeria	152	1.9	144	1.6
Tchad	158	1.7	142	1.7

Source : Transparency International.

sans parler de l'apparition concomitante d'un cadre propice aux innovations et à la croissance. Ainsi que le montre « l'indice 2006 de la liberté économique » élaboré par *Heritage Foundation* et le *Wall Street Journal* (tableau 8), la liberté économique progresse partout dans le monde.

Malgré la persistance d'obstacles à une liberté économique élargie en Afrique du Nord – où la situation

de quatre pays (Égypte, Mauritanie, Maroc et Tunisie) se détériore à cet égard –, le niveau général de liberté économique en Afrique subsaharienne s'améliore : 25 pays affichent un indicateur en hausse, contre douze dans la situation inverse.

Grâce à des réformes de politique commerciale, de son marché informel et de l'intervention de l'État, le Bénin est le pays où l'amélioration a été la plus marquée ;

Tableau 8 - Indice de libéralisme économique en Afrique pour 2000-06

Rang	Pays	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Afrique subsaharienne								
30	Botswana	2.29	2.49	2.55	2.54	2.99	2.95	2.93
46	Cap Vert	2.69	2.84	2.86	3.30	3.25	3.56	3.61
50	Afrique du Sud	2.74	2.83	2.79	2.63	2.79	3.00	3.01
52	Madagascar	2.75	2.73	3.14	2.85	3.29	3.29	3.39
66	Ouganda	2.95	3.00	2.70	2.95	3.15	3.15	3.15
77	Maurice	3.03	2.90	2.99	2.96	2.95	2.98	2.90
78	Swaziland	3.04	3.11	3.18	3.05	3.2	3.05	3.16
83	Sénégal	3.10	3.04	3.05	3.33	3.45	3.33	3.29
85	Namibie	3.11	3.15	2.96	2.70	2.84	2.93	2.98
88	Côte d'Ivoire	3.14	3.26	3.13	3.16	3.00	3.08	3.68
88	Mali	3.14	3.18	3.29	3.20	3.10	3.15	3.08
94	Djibouti	3.20	3.30	3.23	3.30	3.16	3.38	3.38
94	Kenya	3.20	3.23	3.26	3.21	3.23	3.26	3.05
94	Tanzanie	3.20	3.41	3.24	3.49	3.51	3.60	3.58
99	Lesotho	3.24	3.41	3.50	3.29	3.39	3.44	3.44
102	Burkina Faso	3.28	3.28	3.28	3.35	3.33	3.45	3.56
102	Gabon	3.28	3.40	3.43	3.18	3.33	3.38	3.26
105	Tchad	3.29	3.33	3.54	3.59	3.75	3.74	3.95
105	Ghana	3.29	3.25	3.35	3.54	3.54	3.24	3.24
111	Zambie	3.34	3.45	3.55	3.55	3.35	3.30	2.99
113	Mozambique	3.35	3.29	3.33	3.40	3.20	3.35	3.94
115	Niger	3.38	3.48	3.48	3.61	3.74	3.78	4.09
117	Bénin	3.40	3.63	3.49	3.56	3.46	3.23	3.21
118	RCA	3.41	3.51	3.38	3.28	3.31	n.d.	n.d.
119	Cameroun	3.46	3.60	3.63	3.54	3.45	3.50	3.73
123	Gambie	3.51	3.45	3.49	3.44	3.29	3.64	3.69
125	Rwanda	3.53	3.54	3.41	3.93	3.78	3.94	4.23
127	Guinée	3.55	3.33	3.24	3.26	3.45	3.21	3.34
130	Malawi	3.63	3.65	3.51	3.63	3.59	3.76	3.84
131	Guinée-Bissau	3.65	3.80	3.85	3.90	4.15	4.19	4.40
132	Burundi	3.69	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.00
133	Éthiopie	3.70	3.73	3.33	3.79	3.70	3.83	3.65
134	Togo	3.71	3.68	3.78	3.86	3.88	4.00	4.05
136	Guinée équatoriale	3.74	3.58	3.69	3.73	4.15	4.13	4.18
137	Sierra Leone	3.76	3.78	3.73	3.95	n.d.	n.d.	4.09
139	Angola	3.84	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.48
143	République du Congo	3.90	3.80	3.90	3.80	3.90	3.95	4.20
146	Nigeria	4.00	3.95	3.90	3.99	3.74	3.49	3.34
154	Zimbabwe	4.23	4.36	4.54	4.63	4.44	4.21	4.04
n.d.	RDC	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.60
n.d.	Soudan	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4.05
Afrique du Nord								
81	Mauritanie	3.08	2.98	2.99	3.15	3.46	3.89	4.00
97	Maroc	3.21	3.18	2.93	2.96	3.10	2.80	3.05
99	Tunisie	3.24	3.14	2.94	2.91	2.89	2.99	2.94
119	Algérie	3.46	3.49	3.26	3.39	3.05	3.45	3.40
128	Égypte	3.59	3.43	3.33	3.44	3.48	3.53	3.53
152	Libye	4.16	4.40	4.55	4.48	4.60	4.90	4.85

Source : Heritage Foundation/Wall Street Journal, Indice de libéralisme économique 2006.

il est suivi de près par la Tanzanie. Le Botswana a renforcé sa position de pays le plus libre de la région et illustre bien l'impact positif qu'une politique économique peut avoir sur le développement. La charge budgétaire du gouvernement s'est allégée et ses performances en matière d'intervention ont propulsé le Botswana parmi les 30 pays les plus libéraux au monde.

La Guinée en revanche détient le record du déclin dans la région. L'amélioration de la charge budgétaire du gouvernement guinéen a été plus que contrebalancée par des résultats en berne en matière de politique commerciale et monétaire et dans le secteur de la banque et de la finance. La Guinée équatoriale se positionne juste derrière la Guinée à cet égard, avec de pires résultats en matière d'intervention de l'État et de charge budgétaire publique.

Malgré une amélioration marginale de ses performances, le Zimbabwe est toujours la lanterne rouge du continent. Ses politiques économiques – avec notamment l'expropriation des terres et des entreprises, des dépenses publiques somptuaires et une politique monétaire inflationniste – ont découragé les investisseurs étrangers, freiné la production et entraîné un chômage de masse. Avec une notation en baisse de l'intervention publique, le Nigeria devient la deuxième économie la plus contrainte d'Afrique subsaharienne, après le Zimbabwe.

Promotion et financement du développement des infrastructures des transports

La croissance économique et le développement sont tributaires d'infrastructures des transports adéquates. En Afrique malheureusement, les fournisseurs (pour la plupart publics) d'infrastructures se sont longtemps distingués par la médiocrité de leurs services. En dépit d'importantes variations d'un pays à l'autre

et de progrès remarquables enregistrés dans certains secteurs – comme le transport aérien –, les performances sont médiocres en matière d'efficacité opérationnelle, de dynamisme technologique et de services aux usagers, et les prix élevés par rapport au revenu par habitant. De nombreux sondages d'opinion montrent que les pauvres considèrent leur isolement comme une cause majeure de leur dénuement et de leur marginalisation. La dégradation des infrastructures des transports limite les opportunités de développement en dehors des concentrations urbaines. La congestion des grandes routes, des ports maritimes et des lignes de chemin de fer renchérit le coût de la main-d'œuvre, réduit la fiabilité des services et retarde les expéditions. L'Afrique reste donc un continent à « mobilité bloquée »²¹.

Avec la complexité croissante des chaînes d'approvisionnement agricole et industriel étroitement intégrées, les pouvoirs publics doivent surveiller de près l'efficacité et la fiabilité de leurs systèmes de transports tant locaux que régionaux et internationaux. Les structures institutionnelles et les organisations en charge de l'exploitation des infrastructures des transports deviennent ce faisant aussi importantes que l'adéquation des infrastructures matérielles elles-mêmes. Ainsi, pour faciliter le développement des expéditions multimodales de fret, il faut s'atteler à améliorer la gestion et la qualité des terminaux de conteneurs servant aux échanges internationaux, encourager le développement accéléré de corridors de circulation et la création d'entreprises locales d'opérateurs de transport multimodal. Le recours aux satellites et autres technologies de l'information apporte également des solutions de plus en plus rentables pour moderniser et mettre à niveau l'offre d'infrastructures de communication, de navigation et de surveillance, ainsi que la gestion de l'espace africain.

Ce chapitre dresse un bilan des transports – routier, ferré, aérien et maritime – en Afrique, ainsi que des réponses politiques et des expériences visant à favoriser le développement des infrastructures. Toute la difficulté

21. Ce concept de *stranded mobility* (« mobilité bloquée ») est né en Afrique du Sud pour décrire l'enclavement des cités noires et l'absence de mobilité dans ces *townships* : il couvre à la fois l'absence de transports adéquats pour desservir ces endroits et l'absence de services adaptés dans les cités elles-mêmes. Voir Grieco, M. et F. Rajé (2004), « *Stranded mobility and the marginalisation of low income communities* », texte présenté lors de la conférence sur la vulnérabilité urbaine et l'échec des réseaux, université de Salford, 29-30 avril.

Tableau 9 - Infrastructures des transports et OMD

OMD	Objectif principal	Rôle des transports
1. Éradiquer l'extrême pauvreté et la faim	Réduire de moitié la proportion de personnes vivant avec moins d'un dollar par jour et souffrant de la faim	Lors de la sécheresse qui a frappé le Mali, l'aide alimentaire a été distribuée par avion et n'a concerné que quelques zones. Une nouvelle route reliant la zone de production céréalière aux régions touchées par la sécheresse dans le nord du pays (route Sévaré-Gao), a contribué à améliorer la sécurité alimentaire, facilité la mobilité entre le nord et le sud, réduit le prix des produits alimentaires de base et, finalement, renforcé la cohésion nationale.
2. Assurer l'éducation primaire pour tous	Donner à tous les enfants – filles et garçons – les moyens d'achever un cycle complet d'études primaires.	Les élèves perdent moins de temps pour aller à l'école mais aussi pour les corvées d'eau, d'essence et de nourriture alors que des enseignants de meilleur niveau sont plus susceptibles d'accepter un poste dans les zones rurales. En outre, les matériaux de construction pour les écoles et les fournitures scolaires sont plus facilement disponibles dans les zones rurales.
3. Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes	Éliminer les disparités entre les sexes dans le primaire et le secondaire de préférence avant 2005 et à tous les niveaux d'enseignement d'ici 2015.	Au Maroc, l'existence d'une route revêtue a donné un coup de fouet aux taux d'assiduité des écoles desservies, qui sont passés de 21 à 48 pour cent pour les filles et de 58 à 76 pour cent pour les garçons.
4. Réduire la mortalité infantile	Réduire des deux tiers le taux de mortalité des enfants de moins de cinq ans.	Les fournitures générales (nourriture et pièces détachées pour les systèmes d'adduction d'eau) peuvent être expédiées aux centres régionaux de soins.
5. Améliorer la santé maternelle	Réduire des trois quarts le taux de mortalité maternelle.	Accès plus rapide aux hôpitaux pour les femmes enceintes.
6. Combattre le VIH/Sida, le paludisme et autres maladies	Stopper et inverser la propagation actuelle du VIH/Sida et l'incidence du paludisme et d'autres grandes maladies.	Les fournitures (matelas imprégnés, moustiquaires, médicaments, répulsifs, quinine, médicaments et vaccins exigeant une continuité de la chaîne du froid) et le personnel requis peuvent atteindre les zones isolées ; les gens peuvent choisir entre plusieurs établissements ; les sociétés de transports et de BTP peuvent adopter des politiques visant à prévenir les maladies sexuellement transmissibles chez leurs employés et proposer des conseils et des dépistages volontaires sur les chantiers.
7. Assurer un développement écologiquement viable	Intégrer les principes du développement durable dans les politiques et les programmes nationaux ; inverser la déperdition des ressources environnementales ; réduire de moitié le pourcentage de la population qui n'a pas accès à l'eau potable ; et améliorer sensiblement les conditions de vie d'au moins 100 millions de personnes vivant dans des bidonvilles.	L'essence sans plomb, les dispositions visant à réduire les émissions polluantes des véhicules, le développement réfléchi des réseaux routiers dans les zones boisées et d'autres initiatives de ce type peuvent contribuer sensiblement à la diminution des risques environnementaux.
8. Mettre en place un partenariat mondial pour le développement	Divers objectifs.	Le programme de politiques des transports en Afrique subsaharienne (SSATP) est un partenariat international qui entend faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports des pays d'Afrique subsaharienne.

Source: UA, Commission économique des Nations unies pour l'Afrique et BAfD, en coopération avec la Banque mondiale et l'UE (2005), *Le transport et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique*.

du financement de la réhabilitation et du développement des réseaux de transport tient à son coût prohibitif pour l'État ou le secteur privé s'ils veulent agir isolément. Les partenariats visant à faciliter la participation du secteur privé, la redéfinition du rôle du secteur public, la participation des collectivités locales, l'implication d'acteurs régionaux et continentaux, mais celle aussi des bailleurs internationaux, sont autant de pré-requis. La participation du secteur privé, qu'elle qu'en soit la forme – de la privatisation totale aux PPP (partenariat public/privé) par le biais d'accords de concession ou de partenariats stratégiques – pourrait notamment aider à surmonter les restrictions aux capacités d'emprunt du secteur public et à sa capacité à mettre en œuvre efficacement de vastes programmes d'infrastructures.

Transports, croissance et réduction de la pauvreté

L'accès et la mobilité physique étant inscrits dans tous les OMD, il devient vital de disposer d'infrastructures des transports efficaces pour pouvoir les réaliser (tableau 9). Des infrastructures de base – la route et le rail par exemple – et des services de transport abordables sont indispensables pour assurer un accès efficace aux services sociaux (soins obstétricaux d'urgence notamment) et alléger la charge financière des ménages induite par les pertes de temps lors des déplacements (des filles et des femmes surtout) effectués à pied²². Des transports accessibles et de qualité peuvent aider les populations à se forger une identité nationale, à accéder aux services et aux facteurs de production de base, à faire face aux chocs et aux catastrophes, et à écouler leurs produits sur les marchés nationaux et internationaux. Leur existence facilite par ailleurs les déplacements de main-d'œuvre et maximise les avantages d'interactions étroites entre les migrants ruraux installés en zone urbaine et leurs familles. Des transports de meilleure qualité permettent aussi de

réduire le coût des intrants agricoles, de valoriser les prix à la production, de simplifier la commercialisation des produits et d'élargir l'accès aux marchés pour le secteur privé local. Des infrastructures des transports de niveau supra-national vont pour leur part élargir le marché, améliorer l'efficacité de la production et de la distribution, favoriser les économies d'échelle et rehausser la productivité totale des facteurs. Des moyens de transport bon marché favorisent quant à eux l'apparition d'industries manufacturières et de services à vocation exportatrice, notamment le tourisme. Ces évolutions peuvent à leur tour alimenter le développement du secteur privé et attirer de nouveaux flux d'investissements étrangers. Convaincus de ces arguments, les bailleurs ont fait des infrastructures des transports une des priorités de l'ordre du jour international du développement. Le sommet des Nations unies du « Millénaire + 5 », en septembre 2005, en avait ainsi fait son thème central, de même que la Commission pour l'Afrique dans son rapport de mars 2005.

État des lieux : géographie, histoire et infrastructures des transports

Le poids de la géographie

Le coût des transports est l'un des facteurs expliquant l'emplacement des activités économiques, constat confirmé par les textes consacrés à la géographie et à la croissance économiques²³. L'accès à la mer et l'éloignement des principaux marchés ont une forte incidence sur les coûts d'expédition qui, à leur tour, pèsent sur le succès des exportations de biens manufacturés et la croissance économique à long terme²⁴. En outre, les régions les plus pauvres du monde cumulent le double handicap d'un éloignement par rapport aux routes maritimes et d'une économie tropicale ou désertique²⁵. Le transport maritime revenant

22. Projet Objectifs du Millénaire des Nations unies (2005), *op. cit.*

23. Pedersen, P.-O. (2001), "Freight transport under globalisation and its impact on Africa", *Journal of Transport Geography*, Vol. 9, No. 2, pp. 85-99.

24. Radelet, S. et J. Sachs (1998), *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*, texte présenté lors d'une réunion de l'American Economic Association, université de Harvard.

25. Sachs, J., A.-D. Mellinger et J.-L. Gallup (2001), "The Geography of Poverty and Wealth", *Scientific American*, mars.

moins cher que le transport terrestre ou aérien, les économies proches des côtes possèdent un net avantage sur les économies enclavées. Le fait de réduire de moitié la distance d'un pays par rapport à ses partenaires commerciaux permettrait d'augmenter d'environ 25 pour cent le revenu prévisionnel par habitant²⁶.

Du fait de la sécheresse, de la famine et des conflits politiques, les immenses zones rurales africaines réunissent la plus grande concentration de personnes affamées et démunies. La majorité des pauvres vivant dans des zones rurales reculées travaille dans le secteur agricole et n'a pas accès à des infrastructures de transports de base. Toutes ces difficultés sont aggravées par la situation géographique. Une analyse empirique révèle la corrélation entre la situation géographique d'un pays et les coûts de transport associés : l'accès à la mer et l'éloignement des principaux marchés ont une forte incidence sur les coûts d'expédition qui, à leur tour, pèsent sur le succès des exportations de biens manufacturés et la croissance économique à long terme. En Afrique, la géographie est le premier obstacle au développement des transports : sur les 53 pays du continent, 15 sont enclavés et cinq sont des petites îles²⁷. Dans les zones éloignées des côtes et des fleuves

navigables comme dans les montagnes, la densité de population est extrêmement faible. Par ailleurs et à l'inverse de ce qui se passe en Europe, les pays en développement enclavés tendent à avoir un revenu par habitant et des indicateurs de développement humain inférieurs à ceux de leurs voisins ouverts sur les mers. Le trafic maritime dépend inévitablement de la traversée d'autres pays et de leurs politiques de transit, de leurs entreprises et de leurs équipements.

Les PMA africains enclavés doivent faire face à des coûts de transport et d'assurance pour les cargaisons internationales supérieurs à ceux que connaissent de par le monde les autres pays sans accès à la mer (tableau 10). Au Malawi par exemple, « les routes de transit vers les ports maritimes sont en butte à de nombreux obstacles, allant de la prolifération des documents de transit à l'inefficacité de la gestion des marchandises en transit en passant par les multiples exigences en termes d'assurance et de dédouanement, les retards aux frontières et dans les ports, l'inadéquation des infrastructures, des taxes de transit excessives, les larcins et des pratiques inacceptables »²⁸. La conférence ministérielle d'Almaty, en 2003, est le premier événement mondial des Nations unies à s'être intéressé

Tableau 10 - Coûts des transports et des assurances (en pourcentage des échanges en valeur)

	AFRIQUE SUBSAHARIENNE			MONDE		
	PMA enclavés	Pays enclavés	Pays ayant un littoral	Total des pays en développement enclavés	Total des pays en développement	Pays de l'OCDE
EXPORTATIONS	32	20	15	13	8	6
IMPORTATIONS	25	21	10	7	5	3

Sources: Faye, M.-L., J.-W. McArthur, J.-D. Sachs et T. Snow (2004), "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries", *Journal of Human Development*, Vol. 5, No. 1, pp.3 1-68 et Cnuccd (2003a), *Défis et opportunités pour une amélioration renforcée des systèmes de transit et du développement économique des pays en développement sans littoral et de transit*, document UNC-TAD/LDC/2003/8, Genève.

26. Redding, S. et A.-J. Venables (2004), "Economic Geography and International Inequality", *Journal of International Economics*, Vol. 62, No. 1, pp. 53-82.

27. Il s'agit, d'une part, du Botswana, du Burkina Faso, du Burundi, de l'Éthiopie, du Lesotho, du Malawi, du Mali, du Niger, de l'Ouganda, de la RCA, du Rwanda, du Swaziland, du Tchad, de la Zambie et du Zimbabwe et, d'autre part, du Cap Vert, des Comores, de Maurice, des Seychelles et de São Tomé et Príncipe.

28. Déclaration de Clément Stambuli lors de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport, Almaty, 28-29 août 2003.

Encadré 5 - Appliquer le programme d'action d'Almaty en Afrique

La spécificité des problèmes des pays en développement enclavés nécessite l'instauration de partenariats qui permettront de compenser le manque d'accès à la mer ainsi que l'éloignement et l'isolement par rapport aux marchés mondiaux. La CEA (Commission économique des Nations unies pour l'Afrique) a élaboré un plan de développement à long terme (échéance 2007) comportant des points de référence, des indicateurs quantifiables de résultats et des tâches assignées. Un plan d'action a également été adopté lors de la réunion du SSATP organisée à Nairobi en février 2004 et qui a pour objectif de renforcer l'appropriation par les communautés économiques régionales et de répondre à leurs attentes au moment de l'application du programme de travail 2004. En octobre 2003, un total de 4.6 millions de dollars avait été mobilisé pour financer des installations de transports, de transit et d'autres activités.

Source : Nations unies (2004), *Application du programme d'action d'Almaty*, document A/59/208, New York.

aux besoins et aux problèmes spécifiques des pays en développement enclavés afin de pouvoir les intégrer au mieux dans l'économie mondiale en instaurant des systèmes efficaces de transports de transit dans les pays en développement enclavés et de transit (encadré 5).

Le développement des infrastructures des transports en Afrique : rappel historique

Pour l'essentiel, les infrastructures des transports en Afrique remontent à l'époque coloniale. Chaque métropole avait instauré son propre réseau de communications et de transports axé sur elle-même et fonctionnant dans sa propre langue. La plupart des voies ferrées construites en Afrique tropicale transportaient les matières premières extraites des exploitations agricoles et des mines : l'arachide et l'huile de palme en Afrique de l'Ouest ; le cuivre du Katanga et de Rhodésie, acheminé jusqu'à la mer ; et le coton en Ouganda et au Soudan. Même sur des distances considérables (comme entre le Katanga et l'Afrique du Sud), ces lignes n'avaient pratiquement qu'un seul objectif : desservir les compagnies maritimes chargées d'acheminer les produits tirés du sol africain jusqu'en Europe²⁹. Le réseau ferré actuel des pays de la CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest), perpendiculaire aux côtes et sans interconnexion, est à cet égard emblématique.

Conséquence, l'état actuel des transports en Afrique n'est – en termes de stock d'infrastructures et de géographie – que le reliquat des nombreux réseaux de communications et de transports distincts les uns des autres construits il y a 100 ans³⁰. Les monopoles sur les transports africains et autres services publics se sont avérés progressivement incapables de satisfaire la demande des usagers ; en outre, ils ont fixé des tarifs bien en-dessous du seuil de rentabilité, et systématiquement sous-investi dans la maintenance et le développement des réseaux. Les déficits d'exploitation n'ont cessé de se creuser, entraînant des déséquilibres budgétaires. Les rares investissements consentis, dans les routes principalement, répondaient davantage à un impératif politique – redorer l'image des autorités et élargir la zone d'influence de la capitale sur un large pourcentage de la population – plutôt qu'à une analyse approfondie des avantages et des coûts. Dans les années 1970, de même que les pays industrialisés commençaient à abandonner la planification centralisée au profit du développement économique local, les politiques africaines de substitution aux importations ont privilégié l'autonomie. Le développement rural local et les transports longue distance ont perdu de l'importance dans les plans nationaux et les programmes de développement rural. La construction de nouvelles routes longue distance n'a guère progressé et l'entretien

29. Comme le note la CEA (2005), « tracer la carte des chemins de fer africains parallèlement à celle des chemins de fer indiens est très instructif : les chemins de fer indiens relient le sous-continent au reste du monde ; les chemins de fer africains se contentent de relier les zones d'extraction aux ports » (p. 27). Depuis leur construction, au début du 20^e siècle, les chemins de fer africains sont déficitaires (à l'exception notable du Zimbabwe).

30. « Sur 33 pays africains, environ 70 pour cent de la variance du stock de routes en 1997 peuvent être expliqués par la situation qui prévalait à l'indépendance » (Herbst, J. [2000], *States and Power in Africa: Comparative Lessons in Authority and Control*, Princeton University Press, Princeton, NJ, p. 164.

a été négligé³¹. Les politiques ont soit pénalisé l'investissement à long terme dans les infrastructures des transports – *via* notamment la taxation et un contrôle des prix sur les produits agricoles –, soit rendu non viable l'affectation de fonds dans ce domaine – du fait en particulier de taux de change et de régimes de licences restrictifs et inadaptés.

Au milieu des années 1980, les infrastructures des transports de nombreux pays étaient dans un état de dégradation sans précédent. Même lorsque des investissements avaient été consentis dans des infrastructures et des équipements modernes, les principes administratifs de base faisaient le plus souvent défaut³² (description détaillée des objectifs, des compétences et des responsabilités, reddition et contrôle des comptes, adéquation des règles et réglementations, fiabilité des systèmes d'information et de statistique, comptabilité analytique et contrôle des coûts, contrôles qualité, développement des ressources humaines).

L'adéquation des différents modes de transport

La faiblesse des infrastructures africaines dans chacun des grands modes de transport – en particulier en

Afrique subsaharienne (tableau 11) – est frappante quand on compare cette région à d'autres pays en développement. Ainsi, alors que l'Afrique subsaharienne compte pour 17 pour cent de la population et 7 pour cent du PIB des pays en développement, sa part dans le trafic aérien et ferroviaire de passagers ne s'établit qu'à 3 pour cent. Par contre, les infrastructures des pays d'Afrique du Nord comparées à celles des autres pays en développement paraissent relativement bien développées – notamment pour le transport maritime – et le sont d'ailleurs même par rapport aux standards mondiaux.

Si l'on examine l'importance relative des différents modes de transport, on constate que les chemins de fer n'ont cessé de perdre des parts de marché au niveau régional et intérieur, au profit des transporteurs routiers. De nombreuses raisons expliquent cette situation, de la qualité plus que médiocre des services à un grave sous-financement de la maintenance et de l'offre de nouvelles infrastructures en passant par la sécurité, le manque de technologies sophistiquées en informatique et en logistique et la pénurie de savoir-faire commercial. Le transport ferroviaire de passagers est erratique et les normes de service sont minimales. En Afrique du Sud,

Tableau 11 - L'Afrique et le monde du transport
(année 2004, sauf mention contraire)

	Afrique du Nord		Afrique subsaharienne	
	Part dans le total mondial (%)	Part dans le total des pays en développement (%)	Part dans le total mondial (%)	Part dans le total des pays en développement (%)
Population	2.28	3.28	11.74	16.88
PIB	2.04	12.36	1.20	7.29
Commerce	0.88	2.43	1.43	3.99
Transport aérien (fret)	n.d.	n.d.	1.80 ^a	n.d.
Transport aérien (passagers)	n.d.	n.d.	1.89 ^a	n.d.
Transport ferroviaire ^b	0.18	0.33	1.68	3.19
Transport routier ^c	n.d.	n.d.	7.60	23.97
Transport maritime	10.44	25.53	7.53	18.41

a) Ensemble de l'Afrique. b) 2003. c) 2002.

31. Comme le notent Alila *et al.* (2005), « des plans pour des routes rurales étaient parfois intégrés mais peu de nouvelles routes longue distance ont été construites et, faute de moyens à affecter à la maintenance, le transport longue distance a souvent été laissé à l'abandon ».

32. D'après une étude de la Cnuced conduite dans quatre pays africains (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Kenya et Sénégal) citée dans Haralambides, H.-E., S. Ma et A.-W. Veenstra (1997), "Worldwide Experiences of Port Reform", in H. Meersman et E. v.d. Voorde (dir. pub.), *Transforming the Port and Transportation Business*, Acco Publishing, Louvain.

L'État a estimé le retard actuel de maintenance pour les trains de banlieue de la région à 15 milliards de rands – alors que chaque année depuis 2001, quelque 4 milliards de rands sont investis dans les infrastructures des transports (route, rail et autocars).

L'Afrique subsaharienne dispose au total d'un réseau routier de 1.5 million de kilomètres – mais seulement 19 pour cent des routes sont revêtus, contre 27 pour cent en Amérique latine et 43 pour cent en Asie du Sud. La qualité des revêtements a été gravement endommagée par la surcharge systématique des camions et un mauvais système d'écoulement des eaux – d'où de nombreux nids de poule et la recrudescence des accidents de la route. La fiabilité des routes non revêtues étant liée aux conditions météorologiques, la mobilité de la population reste limitée – ce qui exacerbe encore les effets de la crise alimentaire, en particulier dans les zones rurales. Les voies navigables intérieures restent également sous-exploitées : ainsi en Ouganda, le Nil ne reçoit plus aucun trafic alors qu'il représentait une active artère fluviale à l'époque coloniale – et qu'il n'est pas envahi aujourd'hui par les jacinthes d'eau ; pourtant, les axes routiers alternatifs sont congestionnés.

Pour le trafic longue distance, la géographie renforce davantage que dans d'autres régions l'importance du transport aérien. Seuls les aéroports d'Afrique du Sud, du Cap Vert, d'Égypte, d'Éthiopie, du Ghana et du Maroc sont classés en catégorie 1 FAA, une norme de qualification des vols internationaux. En 2004, les transporteurs aériens africains affichaient un taux de 5.2 pertes d'avions par million de « secteurs »³³. Cela constitue un certain progrès par rapport à la moyenne, sur dix ans, de 10.84 pertes d'avions par million de secteurs – mais ce taux reste néanmoins 6.6 fois plus

élevé que la moyenne mondiale. Alors qu'elle ne représente que 4.5 pour cent du trafic mondial, l'Afrique a compté pour 25 pour cent des accidents survenus en 2004.

L'état des ports africains est tout aussi préoccupant (Cnuced, 2005c). Dans un secteur dominé par une poignée d'acteurs – Hutchison, P&O, PSA, DPA et CSX World Terminals – qui gèrent un réseau mondial d'installations portuaires réputées pour leur efficacité, un seul port africain est détenu par l'une de ces cinq entreprises³⁴. La plupart des terminaux de conteneurs atteignent ou ont dépassé leurs limites de capacités (annuelles ou saisonnières). Durban a ainsi connu pendant deux ans des encombrements à cause du trafic régulier des compagnies maritimes ; la saturation des chantiers navals de Dar-es-Salaam nuit à la productivité ; Mombasa a largement dépassé ses limites originelles de capacité ; quant à Djibouti et Maurice, ils ont connu des difficultés avec une explosion de leur trafic de transbordement³⁵. D'une manière générale, les ports sont sous-équipés. En Afrique de l'Ouest par exemple, les ports manquent cruellement de grues adaptées pour les conteneurs et de navires de service indispensables dans cette activité, ce qui nuit à l'efficacité opérationnelle.

Les conséquences : une pauvreté généralisée et des entraves à l'activité économique

L'indicateur d'accès durable aux transports ruraux mis au point par la Banque mondiale mesure la proportion de la population rurale vivant à moins de deux kilomètres d'une « route ouverte toute l'année »³⁶. La moyenne (non pondérée) des 15 pays d'Afrique subsaharienne pour lesquels ces indicateurs sont

33. Giovanni Bisignani, directeur général de la IATA, discours devant l'AFRAA (Association des compagnies aériennes africaines), Sun City, Afrique du Sud, 14 novembre 2005. Le « secteur » de vol va de la préparation au sol à l'arrivée et à l'arrêt de l'aéronef sur son lieu de stationnement.

34. Pour les services transatlantiques, l'Afrique a longtemps été laissée aux opérateurs spécialisés. La situation a radicalement changé en quelques années, avec le rachat de sociétés comme Otal, Safmarine et Torm Line par des géants mondiaux (Bolloré ou AP Moller par exemple).

35. Cnuced (2005c), *Étude sur les transports maritimes*, Genève

36. Route carrossable toute l'année avec les moyens de transport rural courants, mais pouvant être parfois fermée temporairement, par exemple après de fortes pluies.

disponibles s'établit à 37 pour cent³⁷. A titre de comparaison, cet indicateur atteint 43 pour cent pour l'ensemble des 24 pays exclusivement AID (comprenant ceux d'autres régions) couverts dans la première série de données collectées et 94 pour cent pour les huit pays emprunteurs de la BIRD (Banque internationale pour la reconstruction et le développement), également inclus dans cette campagne.

Cet accès restreint oblige notamment les populations pauvres rurales à perdre un temps considérable et totalement improductif pour leurs déplacements quotidiens – chercher de l'eau et du carburant, ou aller à l'école, au dispensaire, au moulin ou au marché. Des enquêtes sur le transport rural et les modes de transport dans des villages du Burkina Faso, de l'Ouganda et de la Zambie ont constaté que les femmes africaines transportent en moyenne 26 tonnes-km par an (pour l'eau et le bois de chauffage, notamment, qu'elles portent en général sur leur tête) contre moins de 7 tonnes-km pour les hommes³⁸. Si l'on y ajoute le rôle des femmes dans l'agriculture, ces déplacements conduisent à estimer qu'elles contribuent à hauteur des deux tiers environ aux efforts globaux de transport rural. Une autre enquête récente révèle que près de 60 pour cent des ménages appartenant aux deux quintiles inférieurs de revenu estiment que l'éloignement des centres de soins est un obstacle majeur à leur fréquentation, encore aggravé dans certains pays par les difficultés de transport³⁹. En ce sens, inaccessibilité rime avec isolement – l'une des cinq dimensions fondamentales de la pauvreté⁴⁰.

L'existence et la qualité des infrastructures routières peuvent aussi avoir une incidence sur les prix alimentaires. Des données collectées auprès de commerçants ambulants à Kinshasa montrent que les coûts de transport sont fonction de la qualité des routes (ils sont deux fois plus élevés en moyenne pour les routes non revêtues que pour les routes revêtues) ; et donc l'un des principaux facteurs de variation du prix des denrées⁴¹.

Dans les zones urbaines, la médiocrité des infrastructures des transports compromet la pleine réalisation des gains dynamiques que génèrent les phénomènes de regroupement et d'agglomération et qui ont sous-tendu le processus à long terme de l'urbanisation dans le reste du monde – que ce soit dans les pays de l'OCDE ou dans les grandes économies émergentes que sont le Brésil, la Chine et l'Inde. Du fait de l'accroissement naturel de la population et des migrations en provenance des zones rurales, les grandes villes d'Afrique subsaharienne se développent à un rythme effréné de 4 à 5 pour cent par an. Malheureusement, l'inadéquation et le manque d'entretien des infrastructures locales interdisent à une grande partie de la population de prendre part à l'économie moderne⁴². A Dar-es-Salaam par exemple, les graves insuffisances des systèmes de transport renforcent les lignes de clivage urbain et social associées à des logements inadaptés⁴³. L'achat quotidien d'un simple billet aller-retour pour emprunter un minibus représente 10 pour cent des dépenses totales des ménages appartenant au quintile inférieur de revenu

37. Union africaine, CEA, BAfD et Banque mondiale (2005), *op. cit.*, p. 16.

38. Gelb, A. (2001), "Gender and Growth: Africa's Missed Potential", *Development Outreach*, printemps.

39. Union africaine, CEA, BAfD et Banque mondiale (2005), *op. cit.*, p. 2.

40. Edmonds, G. (1998), *Wasted Time: The Price of Poor Access*, Development Policies Department, OIT, Genève (www.ilo.org/public/english/employment/recon/eiip/publ/1998/ratp3/).

41. Minten, B. et S. Kyle (1999), "The effects of distance and road quality on food collection, marketing margins, and traders' wages: Evidence from former Zaire", *Journal of Development Economics*, Vol. 60, pp. 467–495.

42. D'après les estimations, près de 166 millions d'individus vivaient en 2001 dans des bidonvilles (soit 72 pour cent des citadins de la région, un taux identique à celui enregistré en 1990). La proportion de personnes vivant dans des bidonvilles dans le reste du monde est bien moindre et, dans pratiquement tous les cas, ne cesse de diminuer depuis 1990. Voir UN-Habitat (2004), *Dialogue on the urban poor: improving the lives of slum-dwellers*, document préparé pour le Forum urbain mondial, Barcelone.

43. Diaz Olvera, L., D. Plat et P. Pochet (2003), "Transportation conditions and access to services in a context of urban sprawl and deregulation: the case of Dar es Salaam", *Transport Policy*, Vol. 10, No. 3, pp. 287–298

et 5 pour cent pour ceux du quintile suivant. Les individus les plus démunis tendent donc à rester dans leur quartier, avec tous les inconvénients correspondants en termes de développement du capital humain et social, d'accès aux opportunités économiques, de lutte contre la pauvreté et d'exclusion sociale. Au Caire, les plus pauvres tendent à utiliser des moyens de transport plus coûteux et à dépenser davantage en frais de transport. Même quand les trajets en bus sont subventionnés à des fins politiques, les services publics de transport sont mal organisés et personne ne fait grand cas de l'offre de services publics de transports dans les quartiers défavorisés.

Il est un autre domaine où le renchérissement des coûts de transport des exportations nuit au développement de l'Afrique : le commerce extérieur. Si les exportateurs africains sont confrontés à de réels obstacles, ils bénéficient également de préférences tarifaires importantes de la part des pays de l'OCDE qui leur procurent de nets avantages comparatifs par rapport à d'autres pays exportateurs de produits similaires. Les mauvaises performances commerciales de l'Afrique subsaharienne tiennent surtout à des coûts de transport relativement élevés – en particulier pour les produits transformés⁴⁴. Les taux de fret nominaux sur les exportations africaines sont en général bien supérieurs à ceux appliqués à des produits similaires en provenance d'autres pays⁴⁵. Ainsi en 1990, les paiements nets de fret pour des opérateurs hors continent africain absorbaient 15 pour cent des recettes d'exportation de l'Afrique (contre 11 pour cent en 1970). Pour les pays africains enclavés, le ratio du coût du fret dépasse 30 pour cent, les exportations devant transiter par les pays voisins. En Afrique, les coûts de fret totaux représentent en valeur

des importations une part bien plus importante que dans d'autres pays en développement – 12.65 pour cent contre 8.70 pour cent⁴⁶.

Dans le cas de l'Afrique du Sud, le transport est l'une des premières explications des écarts de performance entre les différentes territorialités administratives pour les exportations de produits manufacturés, sur la période 1996-2000⁴⁷. La piètre qualité des infrastructures nuit aussi aux échanges intérieurs. Ainsi au Mozambique, l'absence de liaisons nord-sud rend l'acheminement par camion d'un conteneur de 22-24 tonnes de Maputo au nord du pays (Pemba) pratiquement deux fois et demie plus cher que l'expédition du même conteneur de Dubaï ou Guangzhou à Maputo.

Enfin, il faut évoquer le coût grandissant – y compris en termes de vies humaines et de pertes de production – du manque de sécurité de tous les modes de transport en Afrique. D'après l'OMS – dont un rapport récent estime que les accidents de voiture tuent 1.2 million de personnes par an de par le monde et blessent entre 20 et 50 millions d'individus – les accidents de la circulation sont globalement la deuxième cause de mortalité chez les jeunes adultes. En 1999, environ 10 pour cent du total mondial des accidents de la route mortels se sont produits en Afrique subsaharienne – alors que la région ne représente qu'environ 4 pour cent des immatriculations mondiales de véhicules. Une étude estime à 82 200 le nombre de morts sur les routes de la région en 2002. Les passagers et les piétons – par référence aux conducteurs – sont les plus touchés, avec 80 pour cent de tous les décès déplorés sur les routes subsahariennes. A titre de comparaison, sur les routes des pays industrialisés, moins de 13 pour cent des non-conducteurs sont victimes d'accidents mortels.

44. Amjadi, A. et A.-J. Yeats (1995), "Have transport costs contributed to the relative decline of Sub-Saharan African exports? Some preliminary empirical evidence", Banque mondiale, *Policy Research Working Paper*, No. 1559, Washington, D.C.

45. Ces charges intègrent souvent d'importants taux de protection effective du transport dans le cas de l'Afrique – un facteur qui réduit sensiblement les incitations à investir et à implanter des industries à vocation exportatrice dans la région.

46. Cnuced (2003b), *Étude sur les transports maritimes*, p. 116, Genève

47. Naudé, W.-A., W.-F. Krugell et T. Gries (2005), "The new economic geography: empirical evidence from South Africa", texte préparé pour la conférence internationale de la Regional Studies Association, *Regional Growth Agendas*, université d'Aalborg, Danemark, 28-31 mai.

Perspectives : quels rôles pour les pouvoirs publics, le secteur privé et la communauté internationale ?

Les décideurs africains peuvent, avec le soutien de la communauté internationale, tirer les leçons de l'expérience d'autres pays afin de mobiliser les moyens nécessaires pour combler le déficit en infrastructures du continent. L'expérience internationale montre que lorsqu'elle va de pair avec un plus grand respect de la réglementation, une participation accrue du secteur privé dans les infrastructures (y compris, mais pas exclusivement, par le biais des privatisations) peut faciliter, beaucoup mieux que des réformes engagées isolément, la réalisation d'objectifs en matière d'accès aux infrastructures, d'accessibilité financière, de qualité et de coût budgétaire. En principe, l'État pourrait avec ce concours se concentrer sur la planification, la sûreté, la sécurité, le cadre concurrentiel et réglementaire. Dans la pratique, les marchés n'arriveront pas à fournir tous les moyens nécessaires, et les bailleurs devront apporter un important soutien financier et de l'assistance technique. En outre – et c'est probablement encore plus vrai dans le domaine des infrastructures qu'ailleurs – les initiatives d'intégration régionale ont un rôle essentiel à jouer.

La participation du secteur privé dans les infrastructures des transports

Le manque d'efficacité de la plupart des monopoles d'État, la nécessité de financer le développement de réseaux et d'entretenir les infrastructures intérieures des transports, se combinent à la rapide mondialisation des économies et aux exemples d'autres régions pour pousser un nombre croissant de pays africains à rechercher une participation du secteur privé pour l'offre d'infrastructures de transports et de services connexes. Pourtant, les cas de privatisation totale ou partielle – transfert de propriété et contrôle sur les actifs physiques – restent rares, même si chez certains prestataires de services, comme les compagnies aériennes, on en dénombre quelques exemples. Lors d'une opération de privatisation, tous les risques et tous les bénéfices incombent au propriétaire privé. Le problème, en Afrique, c'est que le niveau de risque est perçu

comme trop élevé, tandis que dans le même temps la perspective de bénéfices est perçue comme trop faible. La raison en tient avant tout à la nature particulière du secteur : il met en jeu des investissements importants et des engagements à long terme, dans un contexte de volatilité politique.

Diverses expériences de partenariat public-privé (PPP) ont été tentées, notamment dans les aéroports, les ports et les chemins de fer (tableau A1). Les exemples sont bien plus rares pour les routes (*infra*). Les perspectives d'une réelle expansion de la taille et de la portée de l'investissement privé dans les infrastructures africaines des transports pourraient être limitées, du fait à la fois des caractéristiques techniques et économiques du secteur des transports et de la forte élasticité-prix de la demande des usagers africains à faible revenu. Cette situation plaide pour la poursuite d'investissements publics conséquents dans les infrastructures des transports, complétés par la communauté internationale chargée parallèlement d'apporter une assistance technique pour améliorer la planification dans ce secteur.

L'essentiel de la participation du secteur privé dans les infrastructures des transports, et en particulier dans les chemins de fer, a pris la forme de baux ou de concessions reposant sur des contrats fixant clairement les règles d'accord de partage des risques entre le régulateur et l'opérateur. De fait, les infrastructures des transports présentent des spécificités très originales en termes d'organisation. Compte-tenu de la possibilité d'économies d'échelle et de gamme, mais aussi de l'ampleur des dépenses à fonds perdus, les infrastructures des transports constituent un monopole naturel. De sorte que les usagers se sentent très concernés par les possibles effets de répartition de la privatisation de services de transports. S'il est évident qu'une réglementation efficace doit assurer que des investisseurs privés en quête de rentabilité maximale n'abusent pas de leur pouvoir dans la fixation des tarifs, des niveaux de service, des conditions d'accès et d'entretien et des niveaux d'investissement pour accroître les capacités, on sait désormais que des conditions concurrentielles renforcent l'efficacité avec laquelle les services de transport sont fournis. Ce volet « opérationnel » est

potentiellement le plus rentable et peut, à ce titre, être « déconcentré » et facilement cédé alors que les infrastructures fixes, qui nécessitent traditionnellement de lourds investissements, restent dans le giron de l'État.

Participation du secteur privé dans les aéroports

Le secteur privé joue un rôle croissant – et efficace – en Afrique dans la gestion des aérodromes, des systèmes d'embarquement, des passerelles et de toutes les installations nécessaires aux rotations d'un avion, mais aussi dans les services au sol (déplacements des passagers, acheminement des bagages, concessions pour la restauration et des boissons, magasins détaxés, parkings, etc.)⁴⁸. Aucune privatisation totale n'a été tentée. Le cas le plus abouti est celui de la privatisation partielle de la société d'aéroports sud-africaine ACSA (Airports Company of South Africa) même si, en septembre 2005, la société italienne Aeroporti di Roma (AdR) a

accepté de revendre sa part à l'entreprise sud-africaine PIC (Public Investment Corporation) pour 1.675 milliard de rands (encadré 6).

D'autres méthodes ont été testées – comme les concessions et/ou l'appui à la gestion – mais plus récemment. En Algérie, le français AdP (Aéroports de Paris) a signé un contrat de gestion pour une assistance technique à la conception d'un nouveau terminal pour l'aéroport d'Alger. Au Nigeria, le Conseil national des privatisations (NCP) a demandé au secteur privé s'il était intéressé par l'exploitation de l'aéroport international Nnamdi Azikiwe, à Abuja, dans le cadre d'une concession de 25-35 ans.

Participation du secteur privé dans les chemins de fer

Dans les chemins de fer, 13 opérateurs nationaux sont devenus des concessions depuis 1993 et sept autres

Encadré 6 - Privatisation partielle des aéroports en Afrique du Sud

La société sud-africaine ACSA gère les neuf principaux aéroports du pays dont les trois points d'entrée et de sortie que sont Le Cap, Durban et Johannesburg ainsi que l'aéroport international de Pilanesberg près de Sun City, dans la province du Nord-Ouest (affaire conclue en 1998). En 1993, ACSA et Transnet deviennent des sociétés par actions. En 1998, la société italienne AdR en acquiert 20 pour cent. Il était prévu qu'ACSA soit cotée à la bourse de Johannesburg avant 2003 mais la poursuite de sa privatisation a échoué, à cause de l'effondrement du rand et des crises financières intervenues ailleurs dans le monde. En octobre 2005, AdR a revendu ses actions au sud-africain PIC pour le compte du fonds de pension des fonctionnaires. PIC a déboursé 1.675 milliard de rands, AdR réalisant ce faisant un profit d'environ 500 millions de rands.

A bien des égards, ACSA s'est comportée comme une entreprise modèle. Les profits ont augmenté de 5.3 pour cent, à 1.9 milliard de rands, la société diversifiant ses activités en abandonnant l'aéronautique pure pour des activités auprès des particuliers, qui représentent actuellement plus de 45 pour cent de ses revenus. Elle se rapproche ainsi de ses homologues américaines et européennes. Dans le cadre d'un plan directeur (1994) censé cadrer la réhabilitation de chaque aéroport jusqu'en 2030, des dépenses considérables ont été engagées dans certains aéroports, à condition néanmoins que chacun d'entre eux puisse financer les coûts de son propre développement. Un projet de 2 milliards de rands pour l'aéroport international du Cap fera passer les capacités à 12 millions de passagers d'ici 2015, une seconde piste étant en construction. Les investissements les plus récents se sont concentrés sur l'aéroport international de Johannesburg (JIA). En tant que plate-forme aérienne pour toute l'Afrique australe, celui-ci accueille plus de 13 millions de passagers par an et représente 70 pour cent des profits d'ACSA. Une liaison ferroviaire à grande vitesse – le Gautrain – est envisagée pour desservir depuis l'aéroport les villes de Johannesburg et de Pretoria. ACSA a également pris des initiatives positives vis-à-vis de l'émancipation économique des Noirs (BEE).

Source : Bentley, D.-J. (2006), *Global Airport Privatisation*, Centre for Asia Pacific Aviation, Sydney

48. Nous ne traitons pas des services de navigation qui restent pour l'essentiel sous la coupe des États (pour cause de monopole statutaire, de questions de sécurité nationale, mais aussi des difficultés de compréhension, sans parler de la spécificité des prestations). Il existe cependant, du moins dans les pays de l'OCDE, des exemples de « corporatisation » (conversion au statut de société restant la propriété de l'État), de systèmes de partage des coûts et de privatisations (Allemagne, Canada et Royaume-Uni).

cas sont en cours de négociation⁴⁹. On ne compte plus les rebondissements : deux concessions ont été annulées, une ligne de chemin de fer a été gravement endommagée par la guerre et une autre a pâti de catastrophes naturelles et de retards de procédure. Les résultats en termes de traitement, d'efficacité de production et d'allocation, d'investissements et de qualité des services sont néanmoins encourageants. Dans le cas de la concession de CamRail, au Cameroun, le groupe Bolloré a ainsi promis d'investir quelque 65 milliards de francs CFA entre 1999 et 2004, aux côtés de bailleurs bilatéraux et multilatéraux, pour restructurer un réseau endommagé et réapprovisionner l'entreprise en matériel roulant. Pourtant, dans ce cas comme dans d'autres programmes de réhabilitation des infrastructures des transports, le plus souvent « l'investissement est largement financé par des prêts bilatéraux et multilatéraux à conditions préférentielles (et souvent après beaucoup de retard) ; les autres sources assurent

comparativement une part minime des investissements. Globalement, si les systèmes de concession ont permis de relancer de nombreux systèmes en Afrique, reste à vérifier s'ils pourront assurer leur survie à long terme sans requérir de nouvelles injections d'argent public »⁵⁰. Comme l'illustrent bien les encadrés 7 et 8, la plupart des problèmes liés aux concessions proviennent de l'inadéquation des cadres réglementaires.

La dernière opération de privatisation en date – qui concerne l'entreprise kenyane de chemins de fer KRC (*Kenya Railways Corporation*) – est emblématique du potentiel et des difficultés de l'ouverture des chemins de fer africains au secteur privé. En octobre 2005, *Rift Valley Railways* – un consortium emmené par le sud-africain *Sheltam Trade Close*, conglomérat opérant dans le transport ferroviaire et maritime et les mines – a remporté l'appel d'offres pour l'acquisition de KRC, qui gère entre autres la ligne

Encadré 7 - Chemins de fer zambiens : la réglementation des concessions prise en défaut

En 2003, une concession d'une durée de 20 ans a été accordée aux sociétés NLPI (New Limpopo Bridge Projects Investments) et Spoonet pour la gestion de la ZRL (Zambia Railways Limited) – une ligne à voie unique longue de 1 266 km qui s'étend de la frontière avec le Zimbabwe (Livingstone) jusqu'à la frontière avec la RDC. A cause d'un accord de concession inadapté, la voie ferrée n'a cessé de se dégrader. Des experts ont notamment conclu que le niveau d'investissements pour la maintenance, spécifié dans l'accord, était nettement insuffisant pour une ligne de cette longueur et que, en outre, seuls 65 pour cent des droits de concession dus à l'État avaient été versés, au motif qu'il y avait eu un changement déclaré de situation. Si l'accord a permis de limiter le nombre de déraillements, qui sont passés de 400 à 200 par an (le niveau toléré au niveau de la région étant de 20), le niveau d'entretien reste très faible et les volumes de transport par rail ont chuté de 7 pour cent en un an, au profit pour l'essentiel du transport routier. En novembre 2005, le parlement a approuvé une motion demandant au gouvernement de réviser de toute urgence cet accord

Encadré 8 - L'annulation de la concession Maputo-Afrique du Sud

En 2002, le gouvernement du Mozambique a accordé à l'entreprise sud-africaine de services ferroviaires publics Spoonet et à son partenaire consorsial NLPI les droits d'exploitation de la ligne reliant Maputo à Ressano Garcia, sur la frontière avec l'Afrique du Sud. L'accord de concession couvrait un élément important – l'engagement d'investir 10 millions de dollars pour la modernisation des voies et rendre ainsi le tronçon mozambicain conforme aux normes sud-africaines. Le consortium n'a pourtant pas pris en mains la gestion de la ligne ni investi dans sa modernisation, à cause notamment d'un différend opposant Spoonet et NLPI. Les expéditions de marchandises d'Afrique du Sud vers Maputo sont loin d'atteindre les niveaux envisagés dans l'accord, le fret étant détourné sur Durban. Le gouvernement a donc annulé son bail en 2005, et l'entreprise portuaire et ferroviaire mozambicaine CFM sera chargée de moderniser la ligne Maputo-Afrique du Sud en 2006.

49. Bullock, R. (2005), "Results of railway privatization in Africa", Groupe de la Banque mondiale, *Transport Papers*, No. 8, Washington, D.C.

50. *Ibid.*

Nairobi-Kampala⁵¹, contre l'indien RITES (*Rail India Technical and Economic Services*). Le contrat a été signé en janvier 2006. Sur les 9 219 salariés de KRC, 3 700 seront licenciés. Le gouvernement a reçu une subvention de la Banque mondiale de 70.1 millions de dollars pour financer ces licenciements et mettre en œuvre le plan envisagé pour la retraite des cheminots (*Kenya Railways Retirees and Pensions Scheme*). Cette somme servira aussi à financer le transfert des personnels de réserve. Bien que les investisseurs soient censés assumer la gestion de l'entreprise dès la mi-juin 2006, le dossier de concession a pris du retard à la suite d'une suspension du tribunal de grande instance, prononcée en décembre 2005 et visant à geler le processus tant que le dossier soumis par l'association des cheminots kenyans (*Kenya Railways Pensioners Association*) n'aura pas été entendu et jugé. Cette suspension a notamment pour effet d'interdire à KRC, à ses agents et à toutes les parties agissant en son nom de signer l'accord de transfert et de donner à la *Rift Valley Railways* jouissance de ses biens et de son exploitation. L'injonction restera valable tant que la société n'aura pas constitué une réserve équivalant à 6 milliards de shillings kenyans pour couvrir les arriérés de pension de retraite.

Participation du secteur privé dans les ports

L'implication du secteur privé dans les ports peut prendre diverses formes, allant de la simple détention du terrain et des infrastructures de base (ports de propriétaires) à la fourniture de tous les services connexes (ports d'opérateurs). Le Mozambique a donné l'exemple : la gestion de plusieurs terminaux de conteneurs du port de Beira a été confiée à l'entreprise néerlandaise Cornelder il y a déjà quelques années. Celle-ci a modernisé les installations, dragué le port et apporté d'autres améliorations aux services portuaires. Les installations du port de Maputo ont été privatisées en avril 2003. Un consortium privé – le MPDC

(*Maputo Port Development Corporation*) – emmené par *Mersey Docks* (Grande-Bretagne), Skanska (Suède) et Tertir (Portugal) a alloué un budget de 67 millions de dollars pour la modernisation du port dans le cadre d'une concession de gestion sur 15 ans (renouvelable pour dix ans maximum). Les grands travaux de dragage du port ont été achevés avant la date prévue. De gros exportateurs sud-africains utilisent déjà le port de Maputo au lieu d'aller dans les ports encombrés et plus lointains de Durban et du Cap.

La privatisation du terminal de conteneurs de Dar-es-Salaam a également été saluée comme l'une des opérations de ce type les plus réussies au monde. En septembre 2000, la société tanzanienne TICTS (*Tanzania International Container Terminal Services*), soutenue par l'entreprise Hutchison Whampao de Hong Kong a obtenu un bail de dix ans. Pour la seule année 2001-02, 7 millions de dollars ont été investis pour équiper le terminal de quatre grues à portique et d'un système informatique dernier cri. Les docks, dont le nombre est passé de plus de 600 à quelque 400 personnes, ont été reformés et la corruption a pratiquement disparu. Le nombre de navires faisant escale à Dar-es-Salaam est passé de 30 à 50 par mois et le nombre de conteneurs transbordés par an de 100 000 à 165 000. Avec un rythme de 22 conteneurs par heure, la productivité du port est pratiquement trois fois celle de Mombasa, au Kenya⁵².

Là où la privatisation est allée de pair avec une concurrence entre prestataires de services, les coûts de manutention se sont effondrés. Ainsi à Abidjan, Dakar et Douala, elle est facturée de 60 à 75 dollars pour un conteneur de 20 pieds (6.1 m), mais à Lagos – où la privatisation est envisagée plus ou moins sérieusement depuis une bonne dizaine d'années et où les choses commencent juste à bouger – le prix atteint 200 dollars⁵³. Quoi qu'il en soit, fin 2002, huit pays d'Afrique

51. Sheltam a proposé de verser une redevance annuelle de 5 millions de dollars (condition minimale), plus 1 pour cent des recettes et 1 million de dollars pour l'exploitation des trains de banlieue de Nairobi, en pleine déliquescence. Les investisseurs détiendront jusqu'à 35 pour cent des parts des entreprises kenyane et ougandaise, les nationaux s'adjudgeant les 65 pour cent restants. Parmi les autres soumissionnaires, l'entreprise sud-africaine Comasar, le mauricien NLPI Private, Canac (Canada) et *China Railway First Group* (Chine).

52. "Tanzanian port has big aspirations", *BBC News*, 1^{er} avril 2003

53. "The scramble for Africa", *Port Strategy*, juin 2003.

subsaharienne seulement avaient passé un contrat de bail pour leurs équipements portuaires⁵⁴. La part des opérateurs privés dans la manutention des conteneurs en Afrique n'atteint que 10 pour cent – un niveau très inférieur à la moyenne mondiale de 75 pour cent⁵⁵.

Participation du secteur privé dans les routes

Les systèmes CET (construction/exploitation/transfert) sont la forme la plus fréquente de financement

des nouveaux ponts et routes. Le secteur privé réunit le capital nécessaire pour la construction, construit et exploite l'infrastructure concernée pendant un laps de temps convenu (entre 15 et 30 ans) et transfère ensuite à l'État les droits de propriété. La route principale de 503 km qui relie Maputo, au Mozambique, à Witbank, en Afrique du Sud, est un bel exemple de concession CET réussie. Cette route à péage tourne aujourd'hui parfaitement et profite du trafic vers et à partir des hauts-fourneaux de Mozal (encadré 9).

Encadré 9 - Route à péage entre l'Afrique du Sud et le Mozambique : les leçons

Les gouvernements du Mozambique et d'Afrique du Sud ont signé en 1996 avec un consortium privé, la TRAC (*Trans-African Concessions*), un accord de concession de 30 ans pour un montant de 3 milliards de rands dans l'objectif de construire et exploiter la N4, une route à péage entre Witbank et Maputo. Depuis l'ouverture de la route, en 2000, le trafic augmente au rythme d'environ 6 pour cent par an. L'importance du trafic – en moyenne 60 000 véhicules par jour – est surtout liée à la présence des hauts-fourneaux de Mozal et de zones industrielles. Cette route a incité le secteur privé à multiplier ses investissements au Mozambique et contribué à développer le tourisme dans la région – d'où une recrudescence du trafic.

La réussite du projet découle aussi de son financement, l'aléa commercial ayant été réparti sur une multitude d'investisseurs. La route a été financée sur fonds propres à hauteur de 20 pour cent, les 80 pour cent restants provenant d'un emprunt. Trois entreprises de BTP ont apporté l'équivalent de 331 millions de rands de fonds propres, le reste du capital étant fourni par de nombreux autres investisseurs. Les établissements prêteurs comptent notamment quatre grandes banques sud-africaines et la DBSA (Banque de développement de l'Afrique australe). Les gouvernements sud-africain et mozambicain sont cautions solidaires pour l'emprunt de la TRAC et, sous certaines conditions, également pour ses fonds propres. A l'époque, cette transaction financière a été la plus importante de toute l'Afrique australe.

Pour réduire la charge pesant sur le Mozambique, pays à faible revenu, la TRAC a subventionné le tronçon mozambicain avec les rentrées supérieures obtenues coté sud-africain. Elle a aussi accordé des réductions substantielles aux usagers mozambicains faisant preuve de fidélité. La somme à acquitter dépend de la taille du véhicule. Pour les camions, cette route présente de nombreux avantages : ils n'ont plus à acquitter la taxe frontalière pour les véhicules entrant au Mozambique à Ressano Garcia ; ils bénéficient d'une assistance 24h/24 grâce aux patrouilles de la TRAC ; et ils circulent sur une route en meilleur état et régulièrement entretenue.

Le détenteur de la concession est, lui, confronté à un sérieux problème – les dégâts provoqués par les surcharges des véhicules, dans la mesure où l'accord n'avait rien spécifié à cet égard. Début 2004, la TRAC a commencé à aider les gouvernements des deux pays pour instaurer des dispositifs de contrôle de la charge par essieu. Le pourcentage de véhicules surchargés est déjà passé de 23 pour cent en 2001 à 9 pour cent en 2004.

La gestion du risque dans les projets d'infrastructure

Partout dans le monde, les projets d'infrastructure rencontrent de graves difficultés et si le secteur privé arrive en général à supporter les aléas financiers de la construction, de l'exploitation et de la maintenance, ni

l'entreprise ni les pouvoirs publics n'ont vraiment de prise sur les risques liés aux prix et à la demande (tableau 12). Ces problèmes ne sont pas spécifiques à l'Afrique mais la situation y est probablement pire que dans d'autres régions en développement. De sorte que les solutions qui ont réussi à l'Amérique latine, par exemple, ne sont pas forcément compatibles avec la

54. Cnuced (2003c), "African ports: reform and the role of the private sector", CNUCED/SDTE/TLB/5, Genève.

55. Van Eulem, P. (2004), "Maritime & Transport Business Solutions" (MTBS), 2^e conférence africaine intermodale, Le Cap, 5-6 février.

Tableau 12 - Typologie des risques liés aux projets d'infrastructure

Risques	Portée des risques
Risque contractuel (impossibilité d'exécuter un contrat / défaillance du concédant)	<ul style="list-style-type: none"> • Ajustement tarifaire • Résiliation anticipée • Cadre réglementaire
Risque opérationnel	<ul style="list-style-type: none"> • Contrats commerciaux existants • Manque d'expertise • Rapports avec les employés • Accès aux aéroports
Acquisition de terrain	<ul style="list-style-type: none"> • Planification et coût
Aléa de trafic – volume, nature, demande de services	<ul style="list-style-type: none"> • Conflit politique grave • Brusque ralentissement économique • Crise • Progrès technologique

Source : Unterrainer, M. (2006), "Approaches to Infrastructure Financing in OECD Countries and Major non-OECD", document préparé pour la deuxième réunion du groupe de pilotage du projet de l'OCDE sur l'avenir, intitulée « Les besoins mondiaux en matière d'infrastructure ».

situation de l'Afrique. Si l'État contrôle les péages, il a probablement avantage à atténuer le risque en matière de prix. Qui dès lors est le mieux placé pour prévoir et anticiper la demande afin de déterminer s'il convient ou non de construire des infrastructures des transports ? Qui est le plus à même d'absorber le risque ?

La répartition des risques est au cœur de la structure des PPP. Dans la mesure où ils sont fournis en tant que services et non comme éléments d'actifs – et qu'ils se concentrent sur les résultats et non sur les facteurs de production – les PPP permettent une meilleure répartition des risques. Pourtant, une récente recherche de la CEMT/OCDE (Conférence européenne des ministres des Transports) montre qu'en dépit de plusieurs décennies d'existence, les PPP rencontrent toujours des difficultés. La séparation des processus réglementaires, financiers et contractuels semble être la meilleure solution pour tenir les objectifs globaux du projet, dont la protection de l'intérêt public et la mise en place d'incitations adaptées pour les partenaires du secteur privé⁵⁶. Certains points feront que le projet réussira ou échouera : la part de fonds propres et d'emprunt dans les projets d'infrastructures ; les questions juridiques et financières et notamment la répartition des risques liés au projet ; les incitations pour

une construction et une exploitation efficaces ; et les processus garantissant un niveau correct de coopération entre les acteurs publics et privés. Parmi les facteurs ayant une influence sur la viabilité économique du financement hors budget figurent les caractéristiques économiques des installations d'infrastructures (projet isolé, route/ligne de chemin de fer régionale ou locale, réseau, etc.) et la pérennité financière de l'ensemble. Si les rentrées notamment ne sont pas suffisantes et prévisibles pour attirer des fonds *via* les marchés financiers, des approches alternatives (comme le recours aux réseaux pour financer les agrandissements et les améliorations) peuvent s'avérer nécessaires pour consolider la pérennité financière du projet. D'autres conclusions récentes montrent que : *a)* la taille du projet a son importance (ainsi pour les ports, le seuil de 100 millions de dollars par affaire semble être un minimum) ; *b)* le processus qui débouche sur des opérations à long terme « gagnant-gagnant » est long – jusqu'à 18 mois – et complexe ; *c)* dans chaque affaire, le projet doit être taillé sur mesure ; et *d)* dans tous les cas, une renégociation est probable et doit être anticipée.

Enfin, les sources de financement se limitent à deux – l'usager ou le contribuable. Certains pays (comme

56. CEMT/OCDE (2005), *Groupe de travail sur les investissements en infrastructures de transport : financer les besoins futurs*, Paris.

l'Autriche, le Japon ou la Nouvelle-Zélande) semblent avoir innové pour financer leur réseau routier, en assurant une implication durable de l'État avec la constitution d'agences de financement des routes et d'entreprises publiques. En Afrique comme dans d'autres régions en développement, des fonds routiers de

« deuxième génération », financés par les redevances demandées aux usagers des transports – taxes sur les carburants le plus souvent – et gérés par des conseils où siègent notamment des représentants des usagers, ont été instaurés pour éviter le sous-financement et le manque d'entretien des routes (encadré 10).

Encadré 10 - L'Afrique et les fonds routiers de deuxième génération

De nombreux pays dans le monde ont pallié la pénurie croissante de financement en tentant d'affecter certaines taxes et charges de voirie à la couverture des dépenses, d'entretien notamment, et de les déposer sur un compte spécial hors budget – ou fonds routier. Les performances de ces fonds sont néanmoins mitigées et, en général, assez médiocres. Plusieurs problèmes communs sont évoqués : une piètre gestion financière ; l'absence d'audits indépendants ; l'utilisation fréquente des fonds pour des dépenses non autorisées ; la dispersion des fonds ; et un manque de surveillance. Résultat, la plupart de ces fonds, qualifiés parfois de fonds de « première génération », ont été liquidés.

Les fonds de deuxième génération – qui passent par le versement direct d'une taxe sur les carburants ou d'autres recettes directes à un fonds géré par un conseil où siègent notamment des représentants des usagers – apparaissent comme un instrument de politique majeur pour éviter les éternels problèmes de sous-financement systématique et de piètre exécution dans le secteur routier. En Afrique subsaharienne, 26 fonds routiers ont été créés – dont neuf depuis 2000. Si aucun d'entre eux ne satisfait pleinement aux critères des fonds de deuxième génération, la moitié environ s'en rapproche lentement. Vingt-trois possèdent des conseils de gestion – dont 13 où les acteurs privés sont majoritaires. Dans 13 cas également, les fonds dépendent à hauteur d'au moins 90 pour cent des redevances demandées aux usagers. Dans pratiquement tous les cas, ces redevances prennent la forme d'une taxe sur les carburants.

Malgré le risque de voir ces fonds routiers nuire à la souplesse budgétaire, on constate dans la pratique qu'ils ont contribué à améliorer l'administration du financement des routes et ses résultats en termes de capacités d'exécution et, en dernier ressort, d'état des routes. Malgré tout, environ un tiers seulement des fonds routiers seraient actuellement en mesure de faire face à leurs dépenses périodiques d'entretien courant. Au moment de créer de nouveaux fonds, il faudra reconnaître explicitement le rôle du gouvernement qui doit approuver les niveaux de rentrées nécessaires pour financer les dépenses des programmes de maintenance.

Source : Gwilliam, K.-M. et A. Kumar (2003), "Road Funds Revisited: A Preliminary Appraisal of the Effectiveness of 'Second Generation' Road Funds", *The World Bank Research Observer*, Vol. 18, No. 1, pp. 113-128 ; et Banque mondiale (2004), *RMI MATRIX: Policy Reform Status by Country*, Washington, D.C., 24 août.

Bref, participation privée ne signifie pas retrait de l'État, bien au contraire. Une forte capacité institutionnelle doit présider à l'introduction et à l'application d'une réglementation adaptée, et s'assurer que les contrats signés entre l'État et le secteur privé sont respectés.

Renforcer la réglementation

Les infrastructures sont un bien public – au sens où elles engendrent des effets externes de consommation et où, une fois mises en place, il est difficile d'en exclure les usagers qui ne paient pas. Plus de 20 ans de réformes des infrastructures des transports ont clairement démontré que l'instauration de monopoles privés séduits

par les économies d'échelle et de gamme risquait bien de réduire les gains d'efficacité espérés d'une participation du secteur privé. Dans les pays développés, on constate en général que pour les opérations situées au niveau des terminaux, le volume du marché et la concurrence de ports de proximité adaptés, nationaux ou étrangers, limitent le caractère de monopole au niveau local. Mais ce n'est pas le cas pour les pays en développement n'ayant qu'un faible volume de trafic, ni pour les pays isolés qui ne desservent que leur arrière-pays naturel et des ports terminaux sur les axes nord-sud situés en dehors des grandes routes maritimes. En outre, la volonté d'obtenir un profit maximal peut conduire les acteurs privés à maintenir leurs investissements en deçà d'un seuil optimal.

Encadré 11 - Les instruments de la théorie économique au service de réglementations optimisées : le cas du Pérou

L'organisme péruvien de réglementation des infrastructures publiques des transports, l'Ositrán, a introduit un régime d'accès en vue de rendre la concurrence viable pour les services qui utilisent, comme intrants, les infrastructures des transports contrôlées par un monopole. Ce système est basé sur deux contributions théoriques et minimise le risque d'intervention du gouvernement. Les opérateurs et les prestataires de services portuaires sont désormais incités à négocier des conditions d'accès qui autorisent la concurrence ou à se battre pour obtenir, là où c'est opportun, un droit exclusif. Si les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord dans un délai raisonnable, l'Ositrán peut ordonner un mandat d'accès qui risque de pénaliser l'une ou l'autre des parties, ce qui les incite à trouver un équilibre. Le modèle semble engendrer des efficacités à la fois en termes de production et de répartition au niveau des services portuaires, contribuant ainsi à la réduction potentielle du coût des transports maritimes au Pérou.

Source : Flor, L. et E. Defilippi (2003), "Port Infrastructure : An Access Model for the Essential Facility", *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 5, No. 2, pp.

Encadré 12 - Zambie : trois agences routières pour relancer la réhabilitation des transports

Dans le cadre d'une vaste stratégie visant à réhabiliter les principaux axes routiers et voies de raccordement et à combler les lacunes régionales, le gouvernement de Zambie a réformé la structure de gouvernance du secteur routier. Plusieurs facteurs avaient contribué au triste état des routes du pays, tels un manque de clarté dans le partage des responsabilités entre les différents services compétents, la médiocrité du cadre réglementaire – défavorable aux entrepreneurs privés – et des transferts budgétaires limités et erratiques aux autorités locales.

Pour clarifier la gestion et le financement du réseau principal, trois grandes agences routières ont été créées, qui sont devenues opérationnelles en 2005 : l'Agence nationale pour le développement des routes (NRDA – *National Road Development Agency*) ; l'Agence nationale pour le financement des routes (NRFA – *National Road Fund Agency*) ; et l'Agence pour la sécurité et le transport routiers (RTSA – *Road Transport and Safety Agency*). Dans cette nouvelle configuration, la NRDA est chargée de la planification, des achats, de la supervision et du suivi de la totalité du réseau routier, centralisant ainsi des fonctions qui étaient auparavant réparties entre différents ministères de tutelle. De même, la NRFA coordonne toutes les ressources allouées au secteur routier, qu'elles soient publiques, fournies par des bailleurs ou issues des redevances des usagers. La NRFA récupère ainsi directement les taxes sur le carburant destinées à financer l'entretien courant des routes, ce qui évite les dérapages et mouvements de fonds erratiques engendrés auparavant par l'intégration de ce poste dans le budget général de l'État. Pour sa part, la RTSA s'occupe des permis, de la sécurité routière et du contrôle de la charge par essieu. Il est intéressant de noter que la NRFA a engagé un programme de ce type. Celui-ci a pour premier objectif d'instaurer un mécanisme de contrôle sur les routes zambiennes plus efficace et efficient. Des ponts-bascules mobiles informatisés et des panneaux d'affichage ont été installés à tous les points critiques du réseau afin d'informer les voyageurs des conséquences de la surcharge des véhicules.

Parallèlement aux réformes institutionnelles, les bailleurs soutiennent largement depuis 1997 le programme d'investissement dans le secteur routier, le ROADSIP (*Road Sector Investment Programme*). Dans la perspective du désengagement progressif des bailleurs dans le soutien à l'entretien et au développement du réseau (qui devrait prendre fin en 2013), l'État élabore une nouvelle stratégie financière pour mobiliser les moyens dont a besoin la NRFA, en ajustant la taxe sur les carburants et en instaurant de nouvelles redevances.

En outre, les autorités travaillent sur des solutions pour accroître la participation du secteur privé dans la construction de routes, *via* des PPP. Jusqu'ici, les acteurs privés avaient rechigné à investir, découragés par l'inadéquation du cadre réglementaire. Un processus a été engagé début 2005, qui prévoit l'adoption d'une politique comprenant des directives claires pour les investisseurs, la révision et le renforcement du cadre juridique et des capacités accrues des acteurs privés et publics pour la gestion et l'administration des PPP dans les infrastructures des transports, inspirées de l'expérience de l'Afrique du Sud et de la Tanzanie voisines.

Parallèlement, le conseil national pour le BTP (*National Council for Construction*) met en place une certification pour les fournisseurs et un plan d'action visant à renforcer l'industrie locale de construction des routes. La mise en place de péages fait partie des options à long terme, dans la mesure où elle devra respecter les règles de la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe) qui imposent l'existence de solutions alternatives gratuites.

Tableau 13 - Réglementations efficaces et investissements dans les infrastructures

		Part dans l'échantillon (le pourcentage dans l'échantillon total des groupes de pays est indiqué entre parenthèses)		
	Afrique	Pays à faible revenu	Pays à revenu intermédiaire inférieur	Pays à revenu intermédiaire supérieur
		Chemins de fer		
Organismes de surveillance indépendants	3 (31)	2 (41)	8 (38)	19 (21)
Participation du secteur privé	48 (31)	34 (41)	26 (38)	60 (20)
		Ports		
Organismes de surveillance indépendants	22 (23)	n.d.	n.d.	n.d.
Participation du secteur privé	57 (26)	n.d.	n.d.	n.d.
		Aéroports		
Organismes de surveillance indépendants	11 (27)	n.d.	n.d.	n.d.
Participation du secteur privé	26 (27)	n.d.	n.d.	n.d.

Notes: * Par organisme de surveillance indépendant, on entend un organisme qui n'entretient aucun rapport avec le ministère ni avec l'opérateur pour les décisions de financement et de structures.

* La notion de participation du secteur privé couvre toute intervention privée, y compris les contrats de gestion et de service. Le capital privé renvoie à une participation privée nécessitant l'investissement d'acteurs privés – cela ne concerne que les concessions, les cessions et les contrats CET.

* Les données sur les chemins de fer ont été publiées en 2004 mais comme elles ont deux ans de retard environ, il serait plus correct de dire que ces données sont un instantané de la situation en 2002.

* Les données sur les ports et les aéroports sont tirées d'une enquête de gestionnaires de tâches de la Banque mondiale conduite à l'automne 2004.

Source: Estache, A. (2005), *op. cit.* ; Estache, A. et A. Goicoechea (2005) et *Jane's World Railways 2003-04*. Les infrastructures de l'Afrique : problèmes et perspectives d'avenir, Banque mondiale Et ECARES, Université Libre de Bruxelles.

Pour élargir l'accès des consommateurs, améliorer la qualité et maximiser l'impact positif de la participation privée sur le bien-être et, en dernier ressort, sur les pauvres, un cadre réglementaire adapté est indispensable, qui doit être rationnel sans entraver pour autant l'esprit d'entreprise. Plusieurs facteurs sont essentiels : un réel engagement de l'État pour garantir la crédibilité de la réforme ; une hiérarchisation correcte du processus ; et la création, avant la cession, d'un organe de contrôle indépendant et en mesure de se faire respecter. L'exemple du Pérou montre que même dans les pays en développement, la théorie économique peut fournir des munitions pour améliorer la réglementation (encadré 11).

Dans le secteur routier, le transfert de gestion d'un ministère mal équipé et privé d'un personnel adéquat à une autorité routière autonome, dotée d'une capacité contractante réactive et libre de toute interférence politique, est vécu comme une nette amélioration⁵⁷. A ce jour malheureusement, seulement 38 pour cent des pays, tous membres du SSATP (*Sub-Saharan Africa Transport Policy Program*), ont instauré de telles structures. Dans les pays enclavés, leur introduction est généralement allée de pair avec une amélioration de la densité routière alors que dans les pays ayant un littoral, l'apparition d'une autorité chargée des routes est corrélée à une réduction marginale de la densité routière. Dans tous les cas, l'instauration de ces structures est liée à des améliorations qualitatives des réseaux.

De la nécessité de mieux planifier

Le rôle de l'État est fondamental pour améliorer la planification des infrastructures, la hiérarchisation des priorités entre différents modes de transports et l'intégration des politiques des transports parmi d'autres objectifs stratégiques – à l'instar de la lutte contre la pauvreté. Une soigneuse planification en amont – que construire ? Où construire ? Comment procéder ? – est indispensable pour maximiser les avantages liés aux projets d'infrastructures tout en minimisant leur impact

sur l'environnement et les citoyens. Au lieu de ne s'intéresser qu'au développement des réseaux, il faut réfléchir aux interdépendances et aux complémentarités des différents modes de transport ; à l'utilisation de modes de transport privés et commerciaux (motorisés ou non) ; à l'importance des plate-formes nodales et des marchés ; et à la mise en place de routes, chemins et pistes secondaires. Une analyse méticuleuse s'impose pour trouver le juste équilibre entre le développement des réseaux routiers ruraux – qui pourraient à court terme contribuer à la réduction de la pauvreté – et l'investissement dans des axes desservant des routes très fréquentées – dont le taux de rentabilité peut permettre à long terme de combattre la pauvreté en augmentant le taux de croissance.

La planification couvre de multiples aspects. La participation des communautés à toutes les phases d'un projet, la conception de projets requérant beaucoup de main-d'œuvre et la formation des collectivités locales aux métiers de la construction sont essentielles si l'on veut maximiser la création d'emplois. Dans certains cas – notamment des projets locaux à petite échelle – les initiatives de construction d'infrastructures seront d'autant plus efficaces que les communautés y contribuent directement. Les habitants peuvent apporter la force de travail nécessaire ou alors les ménages peuvent payer une redevance pour utiliser les services fournis. Des activités pilotes permettront de promouvoir des moyens de transport intermédiaires moins sophistiqués qui renforceront la productivité locale dans les zones démunies et faiblement peuplées. La participation des communautés et l'exercice d'un certain niveau de contrôle sur les projets envisagés préservent les avantages découlant des infrastructures et facilitent leur entretien. L'intégration des questions de parité dans la planification des déplacements et des transports aura des conséquences supplémentaires pour les protocoles et les pratiques participatives associés à la conception de projets ou d'interventions dans le domaine des transports⁵⁸. La planification doit également tenir compte des besoins des femmes et des groupes défavorisés. Les premières

57. Estache, A. (2005), *What do we know about sub-Saharan African infrastructure?* ronéo, Banque mondiale, Washington, D.C., p. 12.

58. Grieco, M., *Users not losers: gender representation in transport design and operation*, http://www.geocities.com/margaret_grieco/womenont/gen_tran.html

– qui sont probablement l'épine dorsale du système rural de transport en Afrique – sont en effet absentes, en tant que professionnelles et utilisatrices des transports ruraux, du processus de prise de décision.

Les outils d'évaluation doivent dépasser la classique analyse coûts-avantages pour embrasser les effets des réseaux de transport (voyages induits, évolution modale, fiabilité, qualité des services) et les retombées socio-économiques (accessibilité, emploi, efficacité et production, inclusion sociale, organisation de l'espace, congestion, environnement, etc.)⁵⁹. Les infrastructures des transports ont un rôle crucial à jouer pour stopper

l'apparition de nouveaux bidonvilles en Afrique. En planifiant les grandes routes radiales et périphériques, il est important d'intégrer l'implantation respective des zones résidentielles et commerciales à desservir et des zones potentielles d'emploi, mais aussi de faire des projections raisonnables de la future demande de transport motorisé⁶⁰. Dans les pays développés, il est aussi d'usage d'intégrer les gains de temps de déplacements dans l'analyse économique des projets. Ces gains comptent en effet pour beaucoup dans les avantages procurés par les investissements dans les infrastructures des transports. Le recours à ce type de modèle est bien moins fréquent en Afrique (encadré 13).

Encadré 13 - Gains de temps procurés par les projets de transport

Le DFID (*Department for International Development*) a financé un projet visant à tester l'applicabilité des modèles classiques d'analyse des choix déclarés et des choix observés pour quantifier les gains de temps des voyageurs des zones rurales des PMA, mais aussi pour concevoir et valider une méthodologie pertinente d'estimation en valeur de ces gains de temps utilisable dans les pays en développement. Après une première étude réalisée au Bangladesh, une seconde a été conduite au Ghana et en Tanzanie, où les densités de population sont moindres, les communautés plus dispersées et le secteur des transports moins diversifié et moins compétitif que dans les pays d'Asie du Sud-Est.

Les valeurs moyennes du gain de temps passé dans un véhicule (IVT – *in-vehicle time*) exprimées en équivalents dollars nominaux sont pratiquement identiques au Ghana et en Tanzanie et nettement supérieures qu'au Bangladesh. Les valeurs moyennes IVT de base exprimées en pourcentage des taux de salaire dans les zones rurales sont du même ordre de grandeur dans les trois pays, entre 49 et 64 pour cent. Si l'on en juge par ces résultats (données tanzaniennes exclues), la directive de la Banque mondiale – qui fixe à 33 pour cent du revenu horaire d'un ménage la valeur-temps d'un déplacement non professionnel – semble raisonnable. Dans les trois cas, on observe un écart sensible entre la valeur des gains de temps obtenus chez les hommes et chez les femmes. Le niveau supérieur de la valeur-temps chez les hommes reflète sans doute leur plus grande aptitude et disposition à payer, dans la mesure où ce sont en général eux qui gagnent l'argent liquide et contrôlent le budget du ménage. Des études qualitatives confirment néanmoins que ce différentiel ne reflète pas absolument fidèlement les pressions temporelles relatives que subissent les hommes et les femmes. A cet égard, les plus défavorisées sont probablement les femmes des ménages pauvres qui ont le plus de contraintes de temps. Au Ghana, l'inconfort des déplacements augmenterait en moyenne la disposition à payer de 1 388 cedis (0.15 dollar) alors qu'un voyageur pauvre voudrait payer 173 cedis (0.02 dollar) de moins que la valeur du temps de base passé dans le véhicule.

Les études ont prouvé que pour optimiser le recours aux approches de hiérarchisation des choix, il est essentiel de bien connaître la situation locale (moyens de subsistance, rôle des transports dans la vie économique et sociale des habitants, équilibre des pouvoirs financiers et de décision entre les sexes au sein des ménages et modes de déplacement). Ce travail est fondamental pour pouvoir concevoir des questionnaires et interpréter les résultats. L'étude confirme que la méthodologie classique du choix déclaré est adaptée au contexte des pays en développement. Les écarts entre pays montrent que, idéalement, des études spécifiques adaptées aux conditions locales doivent être réalisées. Il s'agira dès lors : (a) d'évaluer l'impact de l'intégration des gains en valeur-temps dans l'évaluation d'un investissement dans des infrastructures des transports ruraux ; (b) de mettre au point des directives pratiques pour estimer et appliquer les gains en valeur-temps d'un projet de transports ruraux ; et (c) de mener des études empiriques sur les changements de modes et les gains de temps résultant de l'amélioration des infrastructures et des services ruraux – domaine dans lequel les connaissances sont encore très limitées.

Source : I.T. Transport Ltd. (2005), *The Value of Time in Least Developed Countries: The African Studies*, projet connaissances et recherche (KaR) financé par le DFID, contrat No. R8307.

59. OCDE (2002), *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, Paris.

60. Union africaine, Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, BAfD et Banque mondiale (2005), *op. cit.*, p. 34.

Encadré 14 - L'outil de l'OCDE de gestion du risque

L'OCDE a élaboré un outil de gestion du risque qui entend aider les investisseurs à faire face aux nombreuses difficultés rencontrées (respect de la loi, gestion des sollicitations, menaces d'expropriation et d'extorsion, risque d'accusation de complicité de violation des droits de l'homme et de corruption de hauts fonctionnaires).

Bien entendu, les investisseurs sont tenus de respecter les mêmes règles de comportement de base dans les contextes présentant un déficit de gouvernance qu'ailleurs – même si, dans ces cas, il est moins aisé de se conformer à la loi et de respecter les normes internationales. L'outil conçu par l'OCDE propose une liste de questions détaillées que les entreprises peuvent se poser avant d'envisager un investissement dans ces zones ou à propos d'un investissement en cours. Ces questions sont regroupées dans six chapitres : *a)* respect de la loi et des instruments internationaux, en accordant une attention particulière aux droits de l'homme, à la législation humanitaire internationale, à la gestion des forces de sécurité privées et à la lutte contre la corruption et le blanchiment de l'argent sale ; *b)* précautions administratives accrues, en accordant une attention particulière au renforcement des systèmes de gestion, à la notification et à la diffusion des informations ; *c)* activités politiques, y compris la participation à la politique locale et les relations avec des fonctionnaires présentant un risque de conflit d'intérêts ; *d)* connaissance des clients et des partenaires en affaires ; *e)* dénonciation des actes répréhensibles ; *f)* rôle des entreprises dans les sociétés à déficit de gouvernance – une vision élargie de l'intérêt personnel.

L'outil de gestion du risque mis au point à l'issue d'un long processus de consultation auprès de multiples parties prenantes sera utile aux investisseurs, à l'OCDE – car il fait partie intégrante du dialogue avec les pays partenaires sur l'investissement – et à la promotion des principes directeurs à l'intention des entreprises multinationales. Pour plus d'informations, voir : www.oecd.org/daf/investment/guidelines.

Encadré 15 - Le plan directeur pour les transports dans la zone du grand Caire

70

Avec au moins 18 millions d'habitants, Le Caire est la plus grande ville d'Afrique. A ce chiffre viennent s'ajouter quotidiennement près de 3 500 nouveaux-nés. En dépit des projets de modernisation, les charrettes à âne sillonnent toujours la ville. Les pertes induites par les accidents de la circulation sont estimées à 2 milliards de livres égyptiennes alors même que l'autorité chargée de la circulation au Caire ne dispose d'un budget annuel que de 5 millions de livres égyptiennes.

En 2001, l'AJCI (Agence japonaise de coopération internationale) a noué avec l'État égyptien un partenariat original visant à formuler un plan directeur à long terme pour les transports urbains dans la zone du grand Caire. Fondé sur cinq stratégies, ce plan directeur cherche à créer un système de transport global et fonctionnel : *a)* amélioration de la mobilité des personnes (et non des véhicules) ; *b)* développement et gestion optimaux des infrastructures ; *c)* accès aux transports pour tous ; *d)* sécurité et confort des transports ; et *e)* dispositif institutionnel et financier durable. L'accent a été mis sur un système public de transports qui desserve sans distinction tous les groupes de revenu.

Plusieurs volets novateurs de la lutte contre la pauvreté ont été pris en compte : l'offre d'une couverture de services pour les familles démunies en tant qu'indicateur de la planification du réseau public des transports ; l'introduction d'un système de tarification des transports publics socialement optimal pour garantir un accès abordable pour les pauvres tout en respectant le besoin de flexibilité opérationnelle et administrative des opérateurs des transports publics ; et la mise en place d'un système intermodal visant à faciliter l'accès aux transports publics.

Le plan directeur dessine un système de réseau de transport plus équitable qui améliorera nettement la couverture de services publics pour les ménages pauvres – au total, 1,9 million de ménages pauvres seront ainsi desservis par de grands systèmes publics de transports, contre 460 000 à l'heure actuelle. L'analyse de simulation indique qu'avec ces politiques, le groupe des pauvres devrait participer plus souvent et plus largement aux activités économiques et sociales. Entre-temps et grâce à la mise en œuvre du plan directeur, les prévisions tablent sur des économies annuelles de 7,5 milliards de livres égyptiennes. La formulation d'un « système de transports publics accessibles à tous » devrait atténuer l'isolement social des pauvres sur le marché formel du travail et dans les autres activités économiques. Cela devrait aussi leur permettre de bénéficier des avantages sociaux. Le développement d'un « système de transport intermodal » avec un minimum d'obstacles de temps et de coûts devrait accroître la mobilité des gens et reporter sur les transports publics environ 15 pour cent des déplacements en véhicules particuliers. L'accessibilité financière du système pour les pauvres sera garantie par la mise en place d'un système d'aide sociale.

Source : Exposé de l'AJCI lors de la réunion du réseau du CAD/OCDE sur la réduction de la pauvreté : « Global Picture for Infrastructure and Pro-Poor Growth », Paris, 29-30 mars 2004 ; et « Reaching an impasse », *Al-Abram*, n° 779, 26 janvier – 1er février 2006.

Dans la pratique, les décisions de développement des infrastructures sont trop souvent dictées par des intérêts privés au détriment de l'intérêt commun. Du fait de comportements de népotisme, par souci de prestige ou simplement parce que les projets plus coûteux offrent plus de marge pour verser des pots-de-vin aux fonctionnaires, ceux-ci peuvent prendre le pas sur des projets coûts-efficaces⁶¹. La nette propension des « projets prestigieux » à échouer indique que la préparation et le réalisme (aléa de la demande) sont des déterminants essentiels de la réussite. Une nouvelle initiative de l'OCDE pour améliorer la situation dans les zones à déficit de gouvernance – définies comme les pays dont les dirigeants sont incapables d'assumer leurs responsabilités ou peu désireux de le faire – pourrait avoir des conséquences positives dans ce domaine (encadré 14).

La planification globale des transports est encore récente en Afrique et peu répandue. En Afrique du Sud, elle fait partie des obligations statutaires fixées par la loi sur les transports urbains de 1977 (*Act 78*). Mais en arrivant au pouvoir en 1994, le gouvernement *post-apartheid* a hérité d'un système pratiquant la ségrégation et géographiquement fragmenté. Désireux d'élaborer un plan global, le gouvernement a fait appel à deux grands outils de planification nécessitant un alignement soigneux : un plan de transport intégré et un plan de développement intégré. Pour de nombreux pays, la grande difficulté consiste à intégrer les transports dans des stratégies plus larges de compétitivité pour les zones urbaines – c'est notamment le cas du Caire, où la population devrait franchir la barre des 21 millions d'habitants d'ici 2022 (encadré 15).

Les stratégies nationales intégrées élaborées sous les auspices de commissions où siègent les représentants de toutes les grandes organisations privées et publiques

peuvent elles aussi contribuer à une sécurité routière renforcée.⁶² Au Ghana, la stratégie globale de la commission nationale de la sécurité routière (*National Road Safety Commission*) visait une réduction de 5 pour cent des accidents mortels et des blessés entre 1998 et 2005. De fait, les décès ont chuté encore plus sensiblement, de 31 pour 10 000 véhicules en 1998 à 23 pour 10 000 en 2003⁶³, mais les responsables ghanéens du secteur des transports ont dû galvaniser les troupes, maintenir le cap sur quelques priorités réalistes et insister sur des actions au niveau exécutif⁶⁴.

Le rôle de la coopération au développement

L'énorme décalage entre d'une part les avantages pour les acteurs publics et privés et de l'autre les difficultés à transformer les bienfaits économiques en flux financiers implique que ni la nationalisation totale (inefficace) ni la privatisation totale (impossible) ne sont adaptées. Les investissements publics dans les infrastructures des transports continueront d'être incontournables et, dans de nombreux pays sérieusement contraints par leurs budgets, le soutien de la communauté internationale des bailleurs restera indispensable. Dans les années 1990, les infrastructures ont été les grandes oubliées des flux d'aide à l'Afrique, au profit des secteurs sociaux (figure 10).

Récemment pourtant, les infrastructures ont regagné du terrain et figurent désormais parmi les priorités de la communauté internationale. Le sommet des Nations unies « du Millénaire +5 », en septembre 2005, en avait ainsi fait son thème central, de même que la CEA dans son rapport de mars 2005. Les deux instances défendent l'idée selon laquelle une relance sensible des investissements dans les infrastructures financés par l'aide étrangère pourrait constituer un moyen efficace

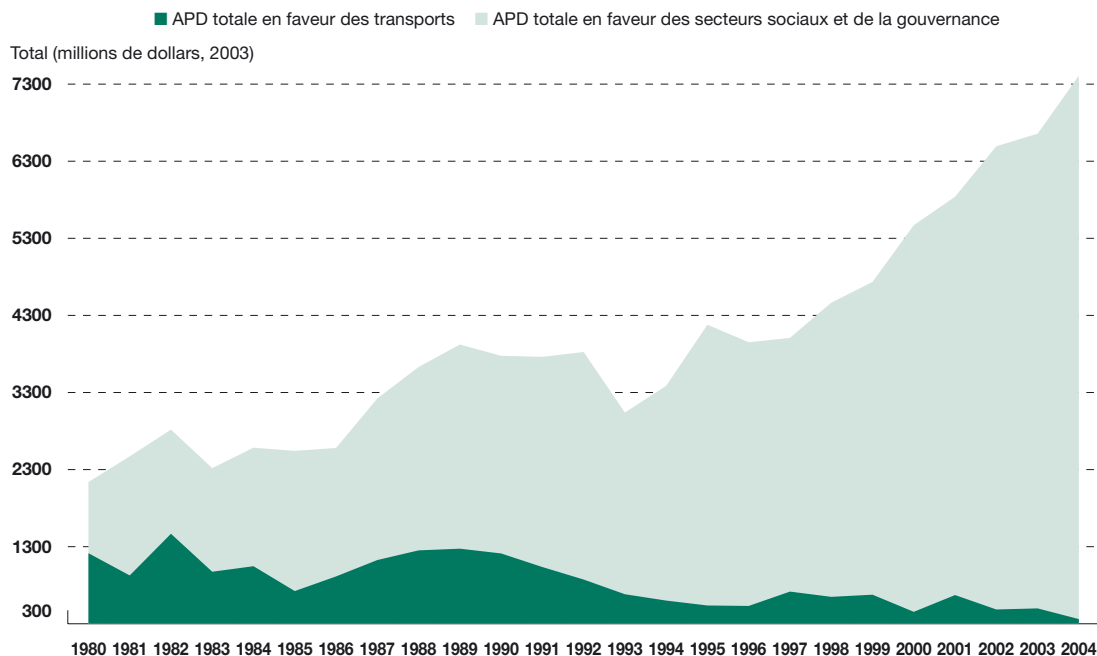
61. L'un des cas les plus tristement célèbres est celui de l'aéroport international construit à Eldoret, localité perdue du Kenya qui se trouvait être le village natal du président de l'époque, Arap Moi.

62. Union africaine, Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, BafD et Banque mondiale (2005), *Objectifs du Millénaire en Afrique pour les transports*, p. 31

63. Ministère des Routes et des transports du Ghana (2005), "A Case Study of the Role of Transport in Achieving the Millennium Development Goals".

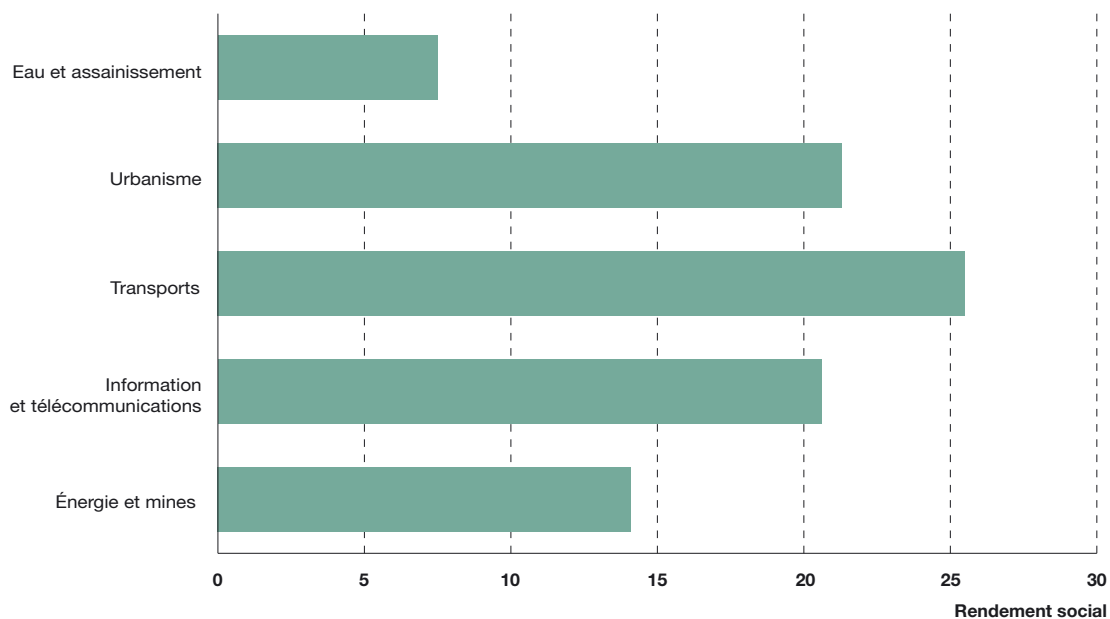
64. Downing, A. et D. Sethi (2001), "Health Issues in Transport and the Implications for Policy", document préparé pour le DFID.

Figure 10 - Évolution de l'APD totale des bailleurs du CAD en faveur des transports, des secteurs sociaux et de la gouvernance en Afrique (1980-2004)



Source : Données tirées du système de notification des pays créanciers CAD/OCDE (engagements).

Figure 11 - Taux de rendement social des projets d'infrastructures, 1964-2003



Source : Élaboration de l'équipe des *Perspectives économiques en Afrique* d'après Estache, A. et Liu, R (2003). « Social rates of return on World Bank Infrastructure projects : a review of 40 years of experiments », Banque Mondiale.

d'accroître la pérennité du développement à long terme. En outre, la volonté de renverser la tendance de l'aide aux infrastructures est solidement étayée par l'analyse économique qui estime que le taux moyen de rendement social des investissements dans les transports en Afrique entre 1964 et 2003 a été supérieur à celui de tous les autres projets d'infrastructures (figure 11)⁶⁵.

De 1990 à 2003, le total des engagements d'APD dans le secteur des transports a atteint 66.658 milliards de dollars, dont 72 pour cent au titre de l'APD bilatérale. La part de l'APD bilatérale accordée au secteur des transports a chuté, de 78.46 pour cent en 1990-96 à 65.52 pour cent en 1997-2003. L'Afrique a bénéficié de 27.46 pour cent du total des flux d'APD pour les transports (dont pratiquement un quart est allé aux pays d'Afrique subsaharienne), ce qui la place loin derrière l'Asie (59.70 pour cent, dont 45 pour cent pour l'Asie extrême-orientale) mais largement devant l'Amérique latine (3.68 pour cent). Si l'on scinde la période 1990-2003 en deux sous-périodes de sept ans, on constate que la part de l'Afrique dans le total des flux APD pour les transports s'est sensiblement redressée (de 25.96 pour cent à 28.98 pour cent). Ce qui frappe dans la composition des flux totaux d'APD, c'est le ratio des organisations multilatérales – de 15.08 pour cent en Afrique subsaharienne sur la période 1990-2003 (avec une nette progression entre les deux sous-périodes), contre seulement 0.28 pour cent pour le reste du monde. Ce phénomène peut aussi être interprété différemment : les organisations multilatérales ont consacré à l'Afrique 55.87 pour cent de leurs engagements totaux en faveur des transports sur la période 1990-2003. Pour les 30 pays couverts par l'édition 2006 des *Perspectives économiques en Afrique*, l'aide multilatérale totale consacrée aux transports a atteint 8.086 milliards de dollars (l'IDA, la UE et la BAfD se classant, dans l'ordre, aux trois premières places) – alors que l'aide bilatérale a représenté 6.233 milliards de dollars (le Japon, l'Allemagne et la France contribuant à hauteur de 3.815 milliards de dollars).

Nous l'avons vu, les bailleurs non membres du CAD sont de plus en plus présents en Afrique – et

notamment dans le financement des infrastructures des transports. La Chine apporte ainsi son soutien sous forme de crédits commerciaux liés à des entreprises chinoises, ce qui a suscité quelques inquiétudes (encadré 16). À l'inverse, les pays arabes fournissent une aide quasi intégralement déliée.

Si la mobilisation de ressources supplémentaires est probablement l'une des plus grandes difficultés auxquelles les bailleurs sont confrontés, le fait d'utiliser l'APD pour mobiliser davantage de ressources privées et d'autres fonds publics, mais aussi pour réduire l'inefficacité de certaines modalités actuelles de l'aide (aide liée, recours à des unités de mise en œuvre des projets, procédures différentes, flux imprévisibles, etc.), est tout aussi important (encadré 16).

Comme souligné dans les lignes directrices de l'équipe de projet PovNet (réseau Internet engagé dans la lutte contre la pauvreté) sur les infrastructures (encadré 17), les bailleurs ont une autre priorité – l'alignement des stratégies des transports avec les stratégies nationales de croissance en faveur des pauvres et les CDMT (cadres de dépenses à moyen terme). Les liens actuels entre stratégies nationales et CDMT, avec une large part de financement des infrastructures hors budget, sont fragiles – ce qui complique la coordination de l'investissement sectoriel et la mise en cohérence avec les stratégies de croissance en faveur des pauvres. Or ce point est fondamental pour garantir la pérennité des investissements dans les infrastructures des transports, grâce à un traitement optimal des dépenses renouvelables. Les bailleurs doivent aider les ministères des Finances et les ministères de tutelle à améliorer leur aptitude à aligner les stratégies et les plans d'investissement sectoriels avec les stratégies de réduction de la pauvreté et les CDMT, en respectant le principe de l'appropriation par le pays bénéficiaire (encadré 18).

L'implication structurée des acteurs de terrain dans la planification et la conception d'interventions pour les infrastructures locales, en collaboration avec les autorités locales et avec leur soutien, fait partie des conditions requises pour s'assurer que les besoins sont

65. Estache, A. (2005), *op. cit.*, p. 12.

Encadré 16 - Soutien de la Chine à l'Angola et au Mozambique

En 2005, la banque chinoise Eximbank a consenti une ligne de crédit de 2 milliards de dollars au gouvernement angolais pour l'achat de biens et de services en provenance de Chine. Le prêt est assorti de conditions (remboursement sur 17 ans, délai de grâce de cinq ans et taux d'intérêt annuel de 1.5 pour cent).

Les prêts chinois concernent non seulement la réhabilitation des trois grandes voies ferrées du pays – les 1 336 km de la ligne Benguela reliant Lobito à la frontière orientale avec la Zambie et la RDC ; les 479 km de la ligne *Caminho de Ferro de Luanda* reliant la capitale à Malanje ; et les 907 km de la ligne intérieure *Moçamedes*, depuis la ville côtière de Namibe – mais aussi la construction de plusieurs tronçons transversaux entre les trois lignes existantes est-ouest. Le ministre des Transports André Luís Brandão estime que les lignes Namibe et Benguela devraient être opérationnelles d'ici trois ans. Ayant déjà réhabilité l'aéroport du 17 septembre, la Chine se verra également confier la construction d'un nouvel aéroport dans la province centrale de Benguela.

Ces lignes de crédit présentent des avantages et des inconvénients pour l'Angola. En excluant l'intervention de fournisseurs non chinois, ce qui pèse négativement sur le prix des importations de biens et de services, le coût réel du prêt est supérieur à ce que laissent entendre les taux annoncés. Pour autant, il devrait rester nettement inférieur aux taux que l'Angola se voit appliquer par ailleurs. Ensuite, l'Angola a un besoin urgent et considérable de financement pour appuyer un programme prioritaire d'investissements visant à remettre en état les infrastructures – condition de la réintégration du pays et, partant, de la relance de son économie, dans le secteur agricole notamment. Ces investissements dans les infrastructures font partie des conditions préalables incontournables de la consolidation de la paix et de la résolution des graves problèmes sociaux engendrés par de longues années de guerre et de gabegie économique. D'autres sources de financement se sont heurtées aux règles du Club de Paris et à l'incapacité à trouver un accord avec le FMI.

Les rares données disponibles indiquent que les importations de biens de consommation en provenance de Chine se sont effectivement accrues, mais pas dans les proportions que de nombreux observateurs redoutaient. Cela étant, le recours quasi systématique aux entreprises et à la main-d'œuvre chinoises contrarie l'apparition d'un secteur privé local et les perspectives de création d'emplois.

Le Mozambique et la Chine ont signé différents accords de coopération économique et technique, pour lesquels il existe des plans de soutien, comme dans le cas des prêts à conditions préférentielles à faible taux ou à taux zéro et des dons.

On ne sait toutefois pas s'il existe des systèmes spécifiques de soutien (subventions à l'entrée par exemple) pour les entrepreneurs chinois venant au Mozambique pour mener à bien différents projets d'assistance. Les entreprises chinoises interviennent surtout sur le marché du BTP mozambicain, dans l'immobilier, l'adduction d'eau et l'assainissement ainsi que les routes et les ponts. Elles participent ainsi actuellement à un tiers des projets de construction de routes – pour une longueur totale de 600 km. Par ailleurs, une entreprise chinoise a remporté un appel d'offres pour la construction d'un grand pont au nord du pays, reliant le Mozambique à la Tanzanie.

D'après l'Agence nationale des routes (ANE - *Administração Nacional de Estradas*), la participation des entreprises chinoises dans les appels d'offres internationaux est un phénomène incontournable depuis 2003 ; elles proposent en général des tarifs inférieurs à ceux pratiqués par leurs concurrents sud-africains et européens. Si l'on en croit les autorités mozambicaines, les entreprises chinoises du BTP proposent un produit de qualité et respectent les délais, le tout à des prix défiant toute concurrence. Le différentiel est souvent important, pouvant atteindre de 25 à 50 pour cent de moins que les offres des concurrents.

Source : Aguilar, R. (2006), "The Asian Drivers and Angola", texte préparé pour la réunion d'experts de l'OCDE organisée à Paris les 16 et 17 mars ; et Bosten, E. (2006), "China's Engagement in the Construction Industry of Southern Africa: the case of Mozambique", texte préparé pour l'atelier de la conférence du Centre de recherches pour le développement international (GDN) à Saint-Pétersbourg, 19-21 janvier.

remplis et les intrants locaux (temps, moyens et main-d'œuvre) correctement exploités. Des méthodes telles que la PIAR (planification intégrée de l'accessibilité en milieu rural) devraient être plus largement adoptées (encadré 19).

Les bailleurs peuvent aussi aider les pouvoirs publics à consolider leur cadre réglementaire, grâce à une assistance technique visant à améliorer le respect des contrats et à accroître la capacité du gouvernement à gérer les marchés publics (encadré 20).

Encadré 17 - Des infrastructures de transports au service d'une croissance favorable aux pauvres

En 2004, le réseau PovNet pour la réduction de la pauvreté du CAD/OCDE a engagé un ambitieux programme visant à accélérer la croissance favorable aux pauvres. Ce programme s'est intéressé à la manière dont les pays membres du CAD pouvaient aider au mieux les pays partenaires à atteindre des taux et des schémas de croissance qui assurent un progrès plus marqué et plus équitable de la lutte contre la pauvreté. Avec l'agriculture et le développement du secteur privé, les infrastructures sont une composante clé de ce programme. Une équipe de projet PovNet pour les infrastructures a identifié les défaillances des précédentes approches des bailleurs et mis au point quatre principes directeurs pour assurer, par le biais des infrastructures, une croissance favorable aux pauvres dans les pays partenaires :

- i) utiliser comme base de l'aide coordonnée par les bailleurs les cadres élaborés par les pays partenaires ;
- ii) accroître l'impact des infrastructures sur les pauvres ;
- iii) améliorer la gestion des investissements dans les infrastructures pour parvenir à des résultats durables ;
- iv) augmenter le financement des infrastructures et optimiser l'utilisation de tous les moyens financiers disponibles.

Pour plus d'informations, voir : *Guiding Principles on Using Infrastructure for Poverty Reduction* – Rapport soumis par l'équipe de projet PovNet sur les infrastructures (<http://webdomino1.oecd.org/COMNET/DCD/PovNet.nsf>).

Encadré 18 - Le programme de politiques des transports en Afrique subsaharienne

Le programme SSATP, financé par plusieurs bailleurs de fonds, appuie 26 pays africains pour engager un processus participatif permettant aux parties prenantes nationales (secteur public et privé, société civile) de passer en revue les relations et la cohérence entre leur politique nationale des transports et les stratégies de réduction de la pauvreté. Le programme SSATP était l'élaboration de plans d'action pour que le secteur des transports améliore sa contribution à la lutte contre la pauvreté. En Tanzanie, cela a conduit à la création d'un groupe de travail sur le secteur des transports, placé sous l'égide du comité technique pour la stratégie de réduction de la pauvreté, et à la conception de plans visant à combler le déficit de capacités dans le ministère de tutelle mais aussi à améliorer l'implication des parties prenantes, en particulier dans le secteur privé⁶⁶.

Fin 2004, le SSATP a lancé une initiative de quatre ans pour la définition d'indicateurs de performance du secteur des transports. Cette initiative entend coordonner et appuyer les efforts pour instaurer une série commune d'indicateurs de performance clés mais aussi contribuer au renforcement des capacités de collecte durable des données nécessaires. Ces indicateurs sont censés mesurer la contribution du secteur des transports à la réalisation des OMD ; encourager les pays, les communautés économiques régionales et les agences des pays SSATP à collecter une série commune de données utiles au processus de planification ; indiquer si une intervention dans le secteur des transports s'impose au vu de la notion de « plate-forme minimale d'infrastructures » (MIP) ; et permettre des comparaisons de la performance du secteur dans la durée et entre pays.

75

Encadré 19 - Promouvoir la planification participative dans les projets financés par les bailleurs⁶⁷

Un programme de réhabilitation et d'entretien des routes de la province de Nyanza, au Kenya, appuyé par l'ASDI (Agence suédoise pour le développement international), fait appel à des méthodes originales pour impliquer les communautés locales dans la planification, le choix, la mise en œuvre et le suivi des travaux de voirie. Des forums pour les partenaires sont mis en place, sous le contrôle du comité de développement de la circonscription, afin d'identifier et de hiérarchiser les projets, de mobiliser la communauté autour du programme, de suivre sa mise en œuvre et d'assurer la liaison avec différents organismes publics dans chaque circonscription.

66. SSATP (2003), *Guidelines for the Review of Transport and Poverty Reduction Strategies*, World Bank.

67. Programme 2000 pour les routes Nyanza (2005-08), au Kenya, avec le soutien de l'ASDI.

Encadré 20 - Rôle des bailleurs dans la mise en place d'une réglementation pour les infrastructures⁶⁸

Le PPIAF est un mécanisme mis au point par plusieurs bailleurs pour les projets d'infrastructure PPP qui entend apporter une assistance technique aux gouvernements des pays en développement afin d'inciter le secteur privé à participer au développement des infrastructures. Le PPIAF soutient la rédaction de lois et de réglementations pour réformer les stratégies et réglementer le secteur des transports ; participe à l'élaboration et à l'application des opérations du secteur privé (contrats de gestion, baux, permis aux enchères, privatisations des services publics et concessions à long terme) ; aide à instaurer et renforcer des pouvoirs réglementaires et des mécanismes de financement ; et diffuse les leçons apprises.

De plus en plus, l'aide bilatérale est fournie *via* une assistance technique. En matière de sécurité aérienne, les États-Unis ont initié un partenariat – qui impliquait au départ huit pays africains – afin de mettre les normes au niveau de celles de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). Ces mesures – derrière lesquelles percent les préoccupations américaines – associent sécurité en vol avec sécurité des aéroports (encadré 21).

L'APD peut également se révéler utile pour obtenir davantage d'investissements du secteur privé d'origine internationale et locale, afin en particulier d'améliorer la viabilité des investissements aux yeux des financiers. Différents mécanismes peuvent être utilisés : l'offre de garanties, l'assurance contre les aléas politiques, le co-financement, la rétrocession de fonds empruntés,

la participation ou l'assurance participation, les échanges de devises locales contre des monnaies fortes et des services de conseil. L'implication des bailleurs dans les PPP peut également contribuer à renforcer leur viabilité et à encourager l'implication du secteur privé (encadré 22).

Coopération régionale

La mise au point de projets régionaux d'infrastructures contribue à développer la taille des marchés et, ce faisant, à créer des économies d'échelle supérieures. Cette situation attire les investissements privés et rend possible le développement de réseaux de transports, des télécommunications, de l'énergie et des marchés – phénomènes tous propices à l'expansion du secteur privé. La coopération régionale dans les projets

Encadré 21 - Initiatives de coopération internationale pour améliorer la sécurité aérienne

En avril 1998, le ministre américain des Transports a annoncé l'initiative présidentielle *Safe Skies for Africa* qui entendait promouvoir de nettes améliorations dans la sûreté de l'aviation et la sécurité des aéroports en Afrique. Trois objectifs étaient visés : augmenter significativement le nombre de pays d'Afrique subsaharienne répondant aux normes de sûreté et de sécurité de l'OACI ; améliorer la sécurité de huit à douze aéroports africains en trois ans ; et améliorer les liaisons aériennes régionales. Cette initiative présidentielle cherchait à promouvoir de nettes améliorations dans la sûreté et la sécurité aériennes en Afrique et à instaurer un environnement propice au développement de liaisons aériennes entre l'Afrique et les États-Unis. Neuf pays africains ont été retenus : l'Angola, le Cameroun, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Mali, la Namibie, la Tanzanie et le Zimbabwe.

Lors de sa 61^e assemblée générale annuelle et pendant le sommet mondial sur le transport aérien, en mai 2005, l'IATA (Association internationale du transport aérien) a également annoncé un investissement de 2 millions de dollars pour l'application de son programme IOSA (audit de sécurité opérationnelle) – la norme internationale pour la gestion de la sécurité aérienne – en Afrique. L'OACI coopère déjà avec l'Asecna (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar), un organisme qui réunit 16 pays d'Afrique francophone ayant mis en commun leurs moyens techniques et de contrôle.

68. Le PPIAF (mécanisme de conseil pour les projets d'infrastructure en partenariat public-privé) a été mis au point par le Japon et le Royaume-Uni, en collaboration avec la Banque mondiale.

Encadré 22 - Le Fonds de développement des infrastructures de l'Afrique émergente

L'EaIF (Fonds de développement des infrastructures de l'Afrique émergente) propose une nouvelle approche de financement pour la réduction à long terme de la pauvreté en Afrique subsaharienne, grâce à l'association de bailleurs publics et privés et à l'adoption de principes commerciaux et de développement en appui au développement durable et à la croissance économique. L'EaIF a été lancé en 2002 par le PIDG (Groupe de développement des infrastructures privées), dont les membres fondateurs sont le DFID (Royaume-Uni), l'ASDI, le ministre néerlandais pour la Coopération au développement et le secrétariat d'État aux affaires économiques de la Suisse. À l'issue d'un appel d'offres au secteur privé, la gestion de l'EaIF a été confiée à l'entreprise mauricienne Sifma (*Standard Infrastructure Fund Managers*), dans le cadre d'un contrat exclusif à long terme. La SIFMA est une société privée par actions créée par ses actionnaires à Maurice : le groupe *Standard Bank*, le FMO (*Financierings-Maatschappij voor Ontwikkelingslanden*, Pays-Bas) et l'*Emerging Markets Partnership* des États-Unis. *Emerging Africa Advisers* est le conseiller privilégié de la SIFMA sur tous les aspects du processus d'investissement. Il est notamment responsable du montage des contrats, de la structuration, des points de diligence raisonnable, de l'élaboration de propositions d'investissement et du processus de pilotage post-investissement.

Le montant global de fonds disponibles par ce biais pour n'importe quelle transaction est strictement encadré, entre un plancher de 10 millions de dollars et un plafond équivalent à 10 pour cent des réserves de l'EaIF soit, à l'heure actuelle, 30 millions de dollars. Les emprunteurs, de par leur structure d'actionariat et leur mode de gestion, doivent appartenir au secteur privé. Si l'État détient plus de 50 pour cent des parts d'une entreprise privée ou si le financement bénéficie d'une caution totale d'un gouvernement hôte, cet emprunteur devient inéligible. Des garanties structurées en appui à des obligations contractuelles de secteur public pour un projet seront toutefois acceptables.

Si la principale offre de l'EaIF consiste à octroyer un emprunt privilégié libellé en dollars américains, toute une série de produits complémentaires sont également disponibles (emprunt non privilégié ou « crédit mezzanine » et garanties relatives à l'emprunt privilégié pour faciliter un financement en monnaie locale). Tous les produits de l'EaIF sont octroyés aux conditions du marché, lesquelles sont fixées à l'issue d'une évaluation approfondie du profil de l'emprunteur (crédit et risque). Bien qu'il ne puisse pas proposer de prêts à conditions préférentielles, l'EaIF peut accorder des prêts sans couverture de l'aléa politique, proposer des échéances courant sur 15 ans au maximum et étudier des profils de remboursement adaptés au profil de trésorerie des affaires concernées. L'EaIF soutient déjà un partenariat privé entre Intels et Maersk Sealand pour la gestion du terminal fluvial d'Omne, près de Port Harcourt au Nigeria.

77

d'infrastructures des transports peut jouer un rôle très positif dans le développement des échanges et des investissements intra-zone, mais aussi dans l'amélioration de la position concurrentielle des relations commerciales avec le reste du monde. Le réseau des routes transafricaines (*Trans African Highways*, TAH), conçu au début des années 1970, est probablement la plus ambitieuse des différentes initiatives de développement des infrastructures régionales des transports⁶⁹. Une étude des 103 liaisons transfrontalières TAH (voies conduisant aux postes frontières) révèle que 33 pour cent du réseau est composé de routes non revêtues dans un état variable (de bon à médiocre), alors que 16 pour cent sont des routes revêtues en mauvais état et 38 pour cent des routes revêtues en bon état ou dans un état

satisfaisant⁷⁰. Le niveau d'intégration physique sur le continent est variable (tableau 14).

Le transport et la facilitation des échanges font partie des priorités du plan d'action pour les infrastructures du Nepad. L'objectif du programme des transports du Nepad est de combler le retard de l'Afrique en matière d'infrastructures et de services des transports, grâce à la mobilisation d'appuis politiques et de ressources financières pour poursuivre les réformes, favoriser l'intégration régionale et la compétitivité globale et défendre des approches novatrices de mobilisation des ressources. De nombreuses agences et institutions œuvrant pour le développement – à l'instar de la BAfD, de la CEA, du Nepad et des communautés économiques

69. Le réseau comprend neuf dessertes : Le Caire-Dakar ; Alger-Lagos (route trans-saharienne) ; Tripoli-Windhoek ; Le Caire-Gaborone (route trans-est-africaine) ; Dakar-N'Djamena (route trans-sahélienne) ; N'Djamena-Djibouti ; Lagos-Dakar (route trans-côtière) ; Lagos-Mombasa ; et Beira-Lobito.

70. CEA (2005), *Trade Facilitation to promote Intra-African Trade*, texte préparé pour la Commission pour la coopération et l'intégration régionales, 4^e session, Addis Abéba, 24-25 mars.

Tableau 14 - Les routes principales transafricaines

Communauté économique régionale	Longueur totale des routes principales (km)	Liaisons manquantes (km)	Liaisons manquantes en pourcentage du total
CCOMESA (Communauté économique du sud et de l'est africains)	15 723	2 695	17
CAE (Communauté d'Afrique de l'Est)	3 841	523	14
CEEAC (Communauté économique des États de l'Afrique centrale)	10 650	4 953	47
CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest)	10 578	2 970	28
AIGD (Autorité intergouvernementale pour le développement)	8 716	2 423	28
SADC (Communauté pour le développement de l'Afrique australe)	11 454	2 136	19
UMA (Union du Maghreb arabe)	5 923	1 110	21

Source : CEA (2004), *Assessing Regional Integration in Africa*, Addis Abeba.

régionales qui sont les fondements de l'initiative (la BAfD notamment) – ont mis au point une approche reposant sur trois axes : un plan d'action à moyen terme pour les infrastructures (STAP), afin d'enclencher le processus ; une facilité de préparation des projets d'infrastructures (IPPF) pour amener les projets du Nepad à un niveau leur permettant de bénéficier d'un concours bancaire ; et un plan stratégique à moyen et long termes (MLTSF), en cours d'élaboration, pour définir un environnement stable pour l'avenir.

Afrique du Nord

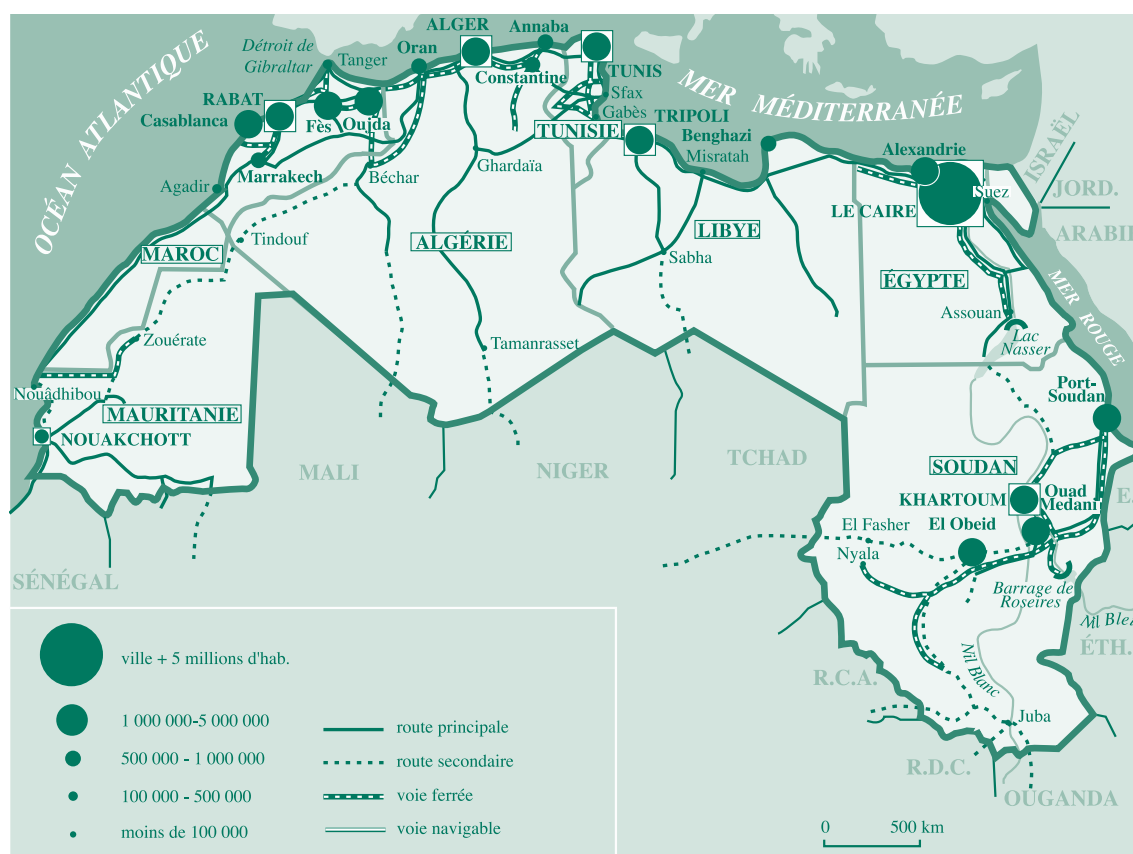
Les zones de libre-échange telles que la zone euro-méditerranéenne ou l'UMA ouvrent des perspectives d'accroissement des échanges et d'intégration plus poussée au sein des marchés mondiaux. En outre et après les événements du 11 septembre, les flux intra-régionaux (déplacements et tourisme) ont connu une nette progression. Malgré tout, le piètre fonctionnement des ressources, la rigidité des réglementations, la lourdeur des procédures de douanes et de dédouanement et le niveau des tarifs contribuent tous à freiner ces dynamiques. Les capacités des routes, des aéroports et des ports sont à leur maximum, limitant ce faisant la croissance et la lutte contre la pauvreté. En Afrique du Nord, l'une des conditions préalables indispensables aux mouvements des biens et à l'instauration de systèmes de logistique commerciale efficaces réside dans des

infrastructures des transports à large portée et offrant une interconnexion modale correcte, des capacités suffisantes pour gérer le trafic et des services coûts-efficaces de facilitation et d'approvisionnement en pièces détachées. L'UMA dispose d'accords relatifs aux transports – dont certains facilitent le transport transfrontalier des biens et des services – mais qui ne sont pas encore pleinement appliqués.

Afrique de l'Ouest

Une autre solution pour résoudre le problème des prix élevés du transport en Afrique consisterait à aligner les règles régissant le transport routier et à homogénéiser les normes techniques. En 1997, le long des axes ouest-africains reliant les ports d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana), Cotonou (Bénin), Dakar (Sénégal) et Lomé (Togo) au Burkina Faso, au Mali et au Niger, les routiers ont dû acquitter 322 millions de dollars de taxes indues aux contrôles de police, de douanes et de gendarmerie à cause, notamment, de la non-application de la convention inter-États pour le transport routier. Depuis 2003, l'UEMOA et la Cedeao mettent conjointement en œuvre un programme de facilitation des transports autour de cinq grands axes routiers (Côte d'Ivoire – Burkina Faso – Niger ; Togo – Burkina Faso ; Mali/Niger – Côte d'Ivoire – Mali ; Côte d'Ivoire – Ghana – Togo – Bénin – Nigeria ; et Ghana – Burkina Faso – Mali/Niger). L'adoption d'un

Figure 12 - Carte de l'Afrique du Nord



Source : Pourtier, R. (2003), *L'Afrique centrale et les régions transfrontalières, perspectives de reconstruction et d'intégration*, INICA (Initiative pour l'Afrique centrale), Paris.

document unique de transit visant à simplifier les procédures, la réduction du nombre de contrôles aux frontières et l'harmonisation des systèmes informatiques des douanes font partie des priorités. Le programme prévoit également un volet spécifique pour lutter contre la propagation du VIH/Sida le long de ces axes routiers.

Afrique de l'Est

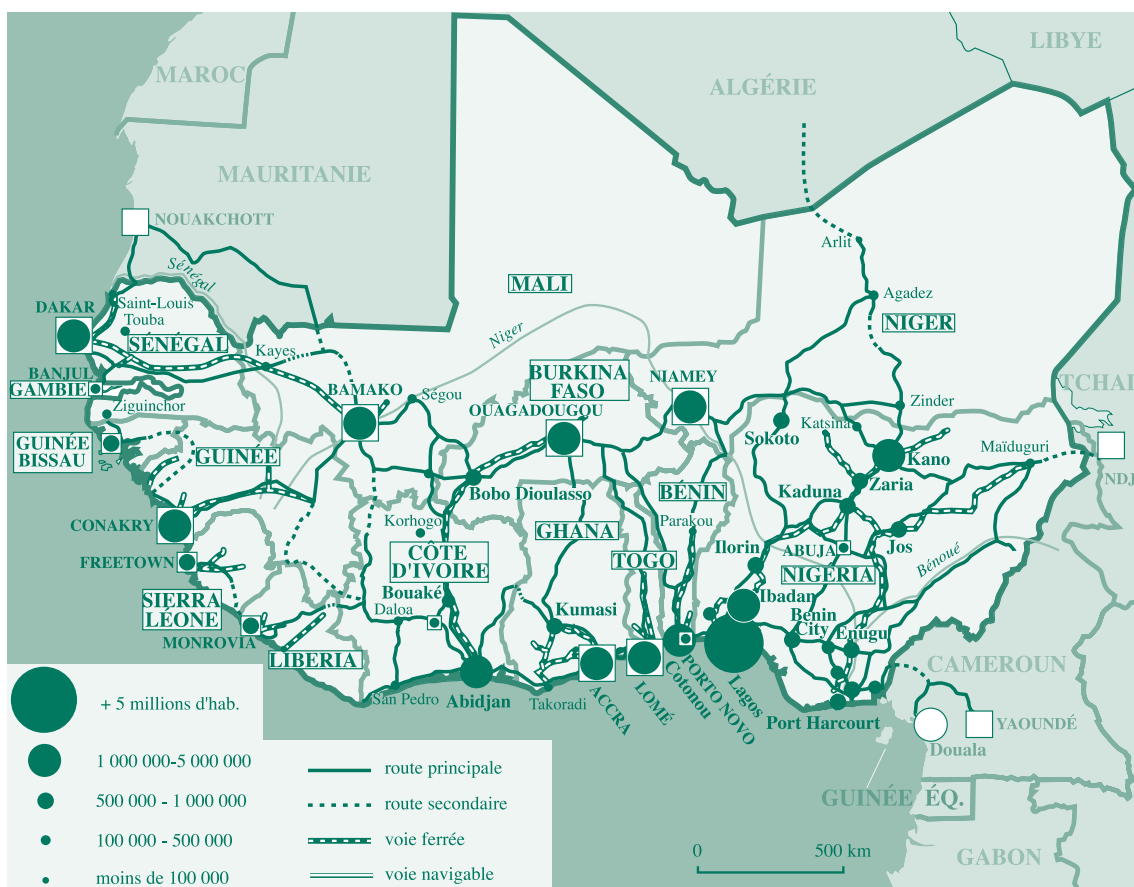
Pour les pays enclavés, le fait de disposer d'un système de transit efficace (et d'éviter les longues et coûteuses procédures aux frontières) est de toute évidence vital. Il s'agit aussi de promouvoir des politiques adaptées sur la base des intérêts mutuels des pays enclavés et des pays de transit. Dans les années 1990, des dépôts de conteneurs ont été mis en place à l'intérieur des terres pour desservir les pays enclavés du continent. La CEPGL (Communauté économique des pays des Grands Lacs), qui compte parmi ses membres deux pays enclavés – le

Burundi et le Rwanda – poursuit une politique visant à créer des voies alternatives aux axes du nord et du centre, à l'image de la route de transit de Mbarara en Ouganda à Kigali au Rwanda *via* Kagitumba (sur la frontière entre les deux pays) et Kayonsa. Le couloir multimodal sur le lac Victoria sera également relié aux réseaux des pays membres, soit par une voie ferrée allant du terminal des traversiers (Kemondo Bay) à Rusomo, soit par une voie fluviale intérieure entre Kagera et Kagitumba. Les pays de la CEPGL travaillent aussi à l'instauration d'un couloir multimodal entre Isaka, Dar-es-Salaam et Nyanza (voie ferrée) et Isaka, Lushunga, Nyakahura et Ruhigi (vers le Burundi) et Isaka vers le Rwanda, *via* Lushunga et Rusomo (route).

Afrique centrale

Sur les sept pays membres de la Cemac (Communauté économique et monétaire de l'Afrique

Figure 13 - Carte de l'Afrique de l'Ouest



Source : Poutier, R. (2003), *op. cit.*

centrale), quatre n'ont pour tout réseau de transport terrestre que des routes en mauvais état. La décision prise en 1993 de développer des « axes structurants » (routes revêtues reliant les pays membres) a été encore renforcée en 2000 par l'adoption d'un « réseau routier prioritaire intégrateur » qui comporte plusieurs itinéraires régionaux. Les avancées sont inégales. Alors que la route reliant Libreville (Gabon) à Brazzaville (Congo) n'est pas encore achevée, la ville de Oyo située à l'intersection de deux axes structurants (respectivement Leketi – Franceville et Infondo – Bangui) est devenue une cité prospère. Mais les trois communautés économiques de l'Afrique centrale font preuve d'une inter-connectivité encore très relative. A l'ouest, le réseau fluvial navigable converge de Kisangani et Bangui vers Kinshasa pour être dirigé vers un couloir s'arrêtant à Matadi. Au sud, le couloir du Katanga et de Kasai se dirige vers le port de

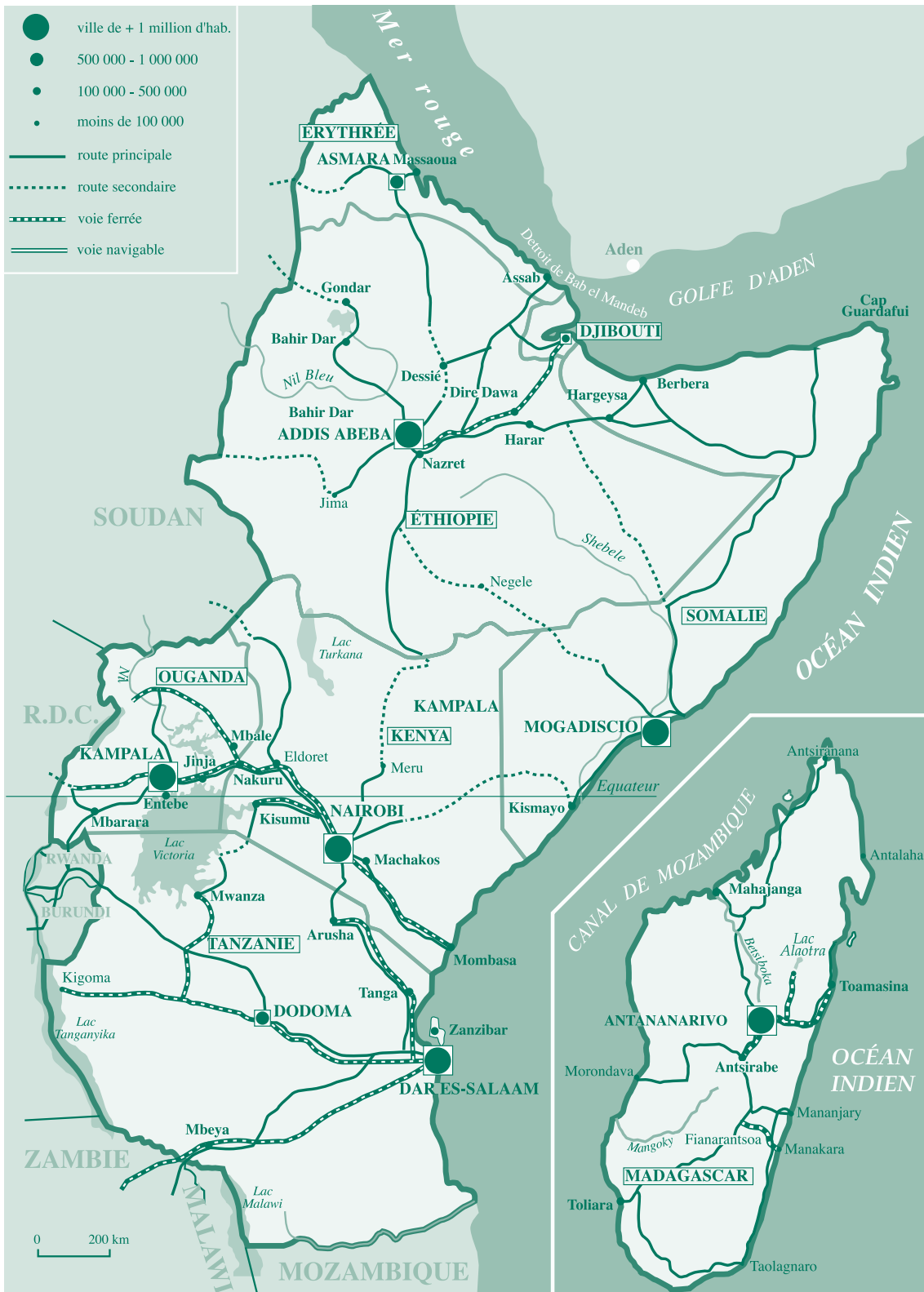
Durban. À l'est, un axe débouche sur l'océan Indien. Les pays enclavés (Burundi, Ouganda et Rwanda) auraient tout intérêt à exploiter leur positionnement au carrefour entre l'Afrique de l'Est et l'Afrique centrale. La RDC est de loin le pays le moins bien doté – faisant de la réhabilitation de ses voies de communication une priorité absolue. La reconstruction et l'intégration régionale de la RDC passeront par la reprise de la navigation sur le fleuve Congo et la construction d'un réseau routier reliant les différentes régions⁷¹.

Afrique australe

La SADC possède les meilleurs tronçons de routes principales, même si certaines liaisons essentielles entre États membres font toujours défaut – à l'image de ponts reliant le Botswana et la Zambie ou la Namibie

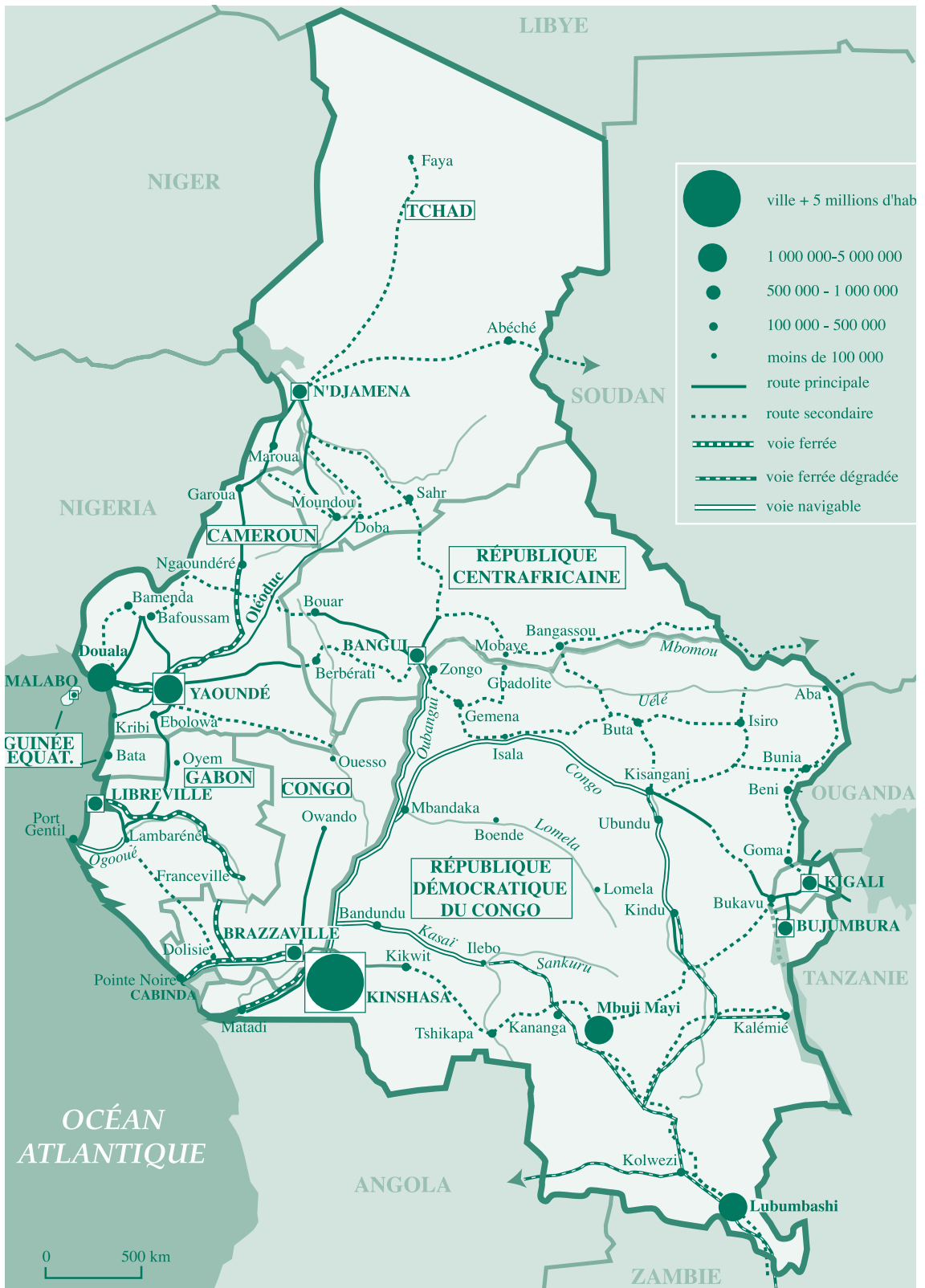
71. Poutier, R. (2003), *op. cit.*

Figure 14 - Carte de l'Afrique de l'Est



Source : Pourtier, R. (2003), *op. cit.*

Figure 15 - Carte de l'Afrique centrale



Source : Poutier, R. (2003), *op. cit.*

et la Zambie. La SADC est allée encore plus loin en adoptant une approche régionale multisectorielle du transport, qui repose sur des couloirs de développement et des initiatives d'aménagement de l'espace. L'axe

Witbank-Maputo (route nationale sud-africaine N4) relie ainsi les zones industrielles d'Afrique australe situées à l'intérieur des terres au grand port de Maputo, sur l'océan Indien.

Figure 16 - Carte de l'Afrique australe



Source : Pourtier, R. (2003), *op. cit.*

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes*

Ports maritimes

Aéroports

Réseau ferré

Afrique du Sud

Aéroport Mpumalanga, 2001 : ABB (*Asea Brown Boveri*) s'est engagée pour un contrat CPE (construction/propriété/exploitation) du nouvel aéroport de Mpumalanga, près de Nelspruit. Le projet a nécessité un investissement de 34 millions de dollars. Les travaux de construction ont démarré en juin 2001.

Johannesburg, 2005 : *Aeroporti di Roma International* a acquis 20 pour cent de l'ACSA, l'opérateur national, pour 165.7 millions de dollars (819 millions de rands). En septembre, la société italienne a accepté de vendre sa part à la PIC (*Public Investment Corporation*), pour 1.675 milliard de rands.

Algérie

Aéroport d'Alger, 1999 : AdP a obtenu un contrat de gestion pour assurer l'assistance technique à la construction d'un nouveau terminal.

Réseau ferré, 2006 : la SNTF (Société nationale des transports ferroviaires) a signé en mars un contrat avec un consortium contrôlé par l'espagnol OHL (*Obrascón Huarte Lain*) en vue de réhabiliter les voies ferrées existantes et d'en construire une nouvelle. Les travaux de réhabilitation, estimés à 248 millions d'euros, devraient être terminés en 39 mois.

Ports maritimes

Réseau ferré

Aéroports

Angola

Aéroport international de Luanda, 2005
Les projets, concernant surtout la réhabilitation de la piste, sont réalisés par *GM International* et *Sarroc Granulati Srl* (co-entreprise). Budget alloué : 2.7 millions d'euros.

Réseau ferré, 2005 : un projet de onze ans pour la réhabilitation des chemins de fer, de 4 milliards de dollars, a été lancé par le gouvernement. En partie financé par des prêts chinois, ce projet couvre la réhabilitation des lignes de Benguela (1 336 km), de *Caminho de Ferro de Luanda* (479 km) et de Moçamedes (907 km).

Port de Luanda, 2005 : dans le cadre d'un accord de concession de 20 ans, l'entreprise publique Unicargas a démarré l'exploitation d'un nouveau terminal polyvalent, capable de gérer 244 000 tonnes de fret général par an.
2005 : l'entreprise brésilienne Multiterminais a obtenu une concession de 20 ans pour la gestion du terminal.

Bénin

Port de Cotonou, 2006 : la gestion du port, actuellement confiée au Port autonome de Cotonou, sera transférée à une entité privée regroupant la totalité des opérateurs portuaires, publics et privés.

Cameroun

Douala, 1994 : la société privée par actions ADC (Aéroports du Cameroun) a obtenu une concession de 15 ans pour l'exploitation, la maintenance et le développement de sept aéroports (Douala, Yaoundé, Garoua, Maroua, Ngaoundere, Bamenda et Bertoua).

Réseau ferré, 1999 : le groupe Bolloré est devenu concessionnaire des voies ferrées du Cameroun par le biais de sa participation dans CamRail.

Port de Douala, 2004 : une concession provisoire pour la gestion du terminal de conteneurs (TAC) a été attribuée au TIS Consortium, un groupe composé des principaux opérateurs du port, dont Bolloré (SDV, Saga, Socopao) et Maersk.
2005 : APM Terminals, la division « ports » du danois AP Moller – groupe Maersk a obtenu une concession de 15 ans pour la gestion du terminal de conteneurs de Douala. Le consortium entend développer le terminal en investissant dans des nouveaux équipements (nouveaux portiques et installation d'un système informatisé, notamment).

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

Ports maritimes

Aéroports

Réseau ferré

République du Congo

Réseau ferré, 2005 : le comité de privatisation de la CFCO (Chemin de fer Congo-Océan) a relancé la candidature du sud-africain Sheltam Mvela, le seul opérateur à s'être déclaré pour une concession censée durer 25 ans. En novembre, les syndicats de travailleurs congolais ont contesté l'opération. Aucune décision n'avait été arrêtée en mars 2006.

RDC

Réseau ferré, 1995 : un contrat de 5 ans avait été attribué au sud-africain Sizarail pour la gestion de la SNCZ (Société nationale des chemins de fer du Zaïre). Mais le nouveau gouvernement a révoqué cet accord en mai 1997, invoquant des raisons administratives.

Côte d'Ivoire

Aéroport d'Abidjan, 1999 : un accord de concession de 15 ans a transféré la responsabilité de l'exploitation et du développement de l'aéroport d'Abidjan à AERIA, une société spécialisée contrôlée par la SEGAP (Société d'exploitation et de gestion aéroportuaire) et la CCIM (Chambre de commerce et d'industrie de Marseille).

Ligne Abidjan-Ouagadougou, 1994 : les gouvernements du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire ont accordé ensemble un contrat de concession à Sitarail (Société internationale de transport ferroviaire) pour l'exploitation de la ligne Abidjan-Ouagadougou. Sitarail est un consortium regroupant une entreprise privée, les cheminots des deux pays et des investisseurs privés locaux. Du fait de la rébellion armée en Côte d'Ivoire, Sitarail a interrompu ses activités en septembre 2002. Les opérations ont repris en septembre 2003 mais après un an d'inactivité, les finances de l'entreprise sont dans le rouge.

Port autonome d'Abijan, 2000 : le consortium anglo-néerlandais Lodeco a obtenu un accord CET de 30 ans pour un nouveau terminal de conteneurs. Le montant total du projet devrait atteindre 140 millions de dollars. Les fonds proviennent d'un consortium emmené par la BAFD. **2003** : la gestion du terminal de conteneurs (TAC) a été attribuée à TIS Consortium, un groupe composé des principaux opérateurs du port, dont Bollore (SDV, Saga, Socopao) et Maersk.

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

Ports maritimes

Réseau ferré

Aéroports

Égypte

Aéroport international du Caire, 2004 :
 Fraport (Allemagne) a obtenu une concession d'exploitation de l'aéroport, alors qu'AdP (France) signait un contrat de gestion pour cinq autres aéroports (Sharm-el-Sheikh, Louxor, Assouan, Hurghada et Abou Simbel).

Gabon

Franceville, 2000 : l'entreprise Transgabonais a obtenu une concession de 20 ans pour réhabiliter et exploiter la ligne de chemin de fer reliant Owendo à Franceville. En 2003, le contrat de concession a été suspendu, à cause du manque de transparence entourant les activités et du mauvais entretien de la voie ferrée. La concession a été temporairement accordée à Comilog (Compagnie minière de l'Ogoué), la filiale sud-africaine du français Eramet. Comilog devait assurer l'exploitation de la ligne jusqu'à fin 2005. Une concession de 30 ans a finalement été rendue à Transgabonais en août 2005.

Ports du Gabon, 2003 : le groupe espagnol PIP a signé un accord de concession de 25 ans pour le port de fret Oprag et les installations portuaires de Owendo et Port-Gentil. La concession a pris effet le 1^{er} novembre 2003

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

	Aéroports	Réseau ferré	Ports maritimes
Ghana	<p>GCAA, 2005 : l'Autorité ghanéenne de l'aviation civile (<i>Ghana Civil Aviation Authority</i>) a signé un accord avec l'entreprise suédoise Swedavia pour améliorer son efficacité globale. Le contrat devrait se prolonger au moins jusqu'en 2009 et sera en partie financé par l'ASDI.</p>		<p>Port de Tema, 2001 : Antrak Ghana et SDV, qui font toutes deux parties du groupe Bolloré, ont construit un nouveau terminal de conteneurs. Cette installation, dont la construction s'est achevée en mars 2001, s'étend sur une superficie totale de 60 000 m². La mise en service officielle du terminal date de 2002.</p> <p>2003 : La NPA (Autorité portuaire nationale) a accordé à Transnet une concession de 25 ans pour la gestion du port de Tema.</p>
Kenya	<p>Aéroport de Nairobi, 2000 : l'expansion de l'aéroport a été co-financée par l'autorité nationale, (<i>Kenya Airports Authority</i>), la Banque mondiale et des investisseurs privés (à hauteur respective de 3.8 milliards, 750 millions et 3 milliards de shillings kenyans).</p> <p>Aéroport Jomo Kenyatta, 2000 : le consortium emmené par <i>African Cargo Handling Ltd</i> a investi 21.4 millions de dollars dans un nouveau terminal de fret. L'investissement a été financé par la <i>Commonwealth Development Corporation</i>, <i>BOC Cargo Services</i>, l'entreprise allemande <i>German Investment and Development Company</i>, <i>Acacia Fund</i> et l'aéroport de Frankfurt. Le terminal de fret est entré en activités en février.</p>	<p>Réseau ferré, 2005 : le sud-africain <i>Shelfam Trade Close</i> a obtenu une concession de 25 ans pour la gestion de la ligne Mombasa-Kampala. Selon les termes de l'accord, Shelfam devra investir au moins 6 milliards de dollars par an et augmenter le trafic de 75 pour cent au cours des cinq prochaines années.</p>	<p>Port de Mombasa, 1996 : l'autorité portuaire nationale, KPA, a accordé au britannique FPC (<i>Felixstowe Port Consultants</i>), filiale de <i>Hutchinson Port</i>, un contrat de gestion de deux ans pour le terminal de conteneurs. Le contrat, entré en vigueur en septembre, a été annulé un an plus tard, du fait de troubles politiques.</p>

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

Ports maritimes

Réseau ferré

Aéroports

Madagascar

Aéroport d'Antananarivo, 1991 : ADPM (Aéroports de Paris-Management) a remporté la concession d'exploitation. Celle-ci a pris fin début 2006. ADPM détenait 34 pour cent des parts de l'entreprise Adema (Aéroports de Madagascar), qui gère douze aéroports sur l'île. Les 66 pour cent restants sont détenus par l'État malgache.

Réseau ferré, 2002 : un projet de réhabilitation et de maintenance du réseau ferré sur une période de 20 ans a été attribué à Comazar, une co-entreprise réunissant Spoornet, la *Commonwealth Development Corporation*, *Makhozi Holdings* et Bollore.

Port de Toamasina, 2005 : le philippin ICTS (*International Container Terminal Services Inc.*) a obtenu une concession de 20 ans pour la gestion du terminal du port. ICTS s'est engagé à investir plus de 300 millions de dollars d'ici 2007 pour améliorer l'efficacité du port.

Maroc

Réseau ferré, 2005 : le turc Polat a obtenu une concession pour la construction des 40 premiers kilomètres de la ligne nord-est, longue de 117 km. Le coût total du projet – qui devrait se terminer fin 2007 – est estimé à 200 millions d'euros.

Maurice

Aéroport de Maurice, 1999 : en mars, le britannique *Airport Authority plc.* (BAA) a passé un contrat de gestion de 5 ans renouvelable une fois pour la même durée. Le contrat a pris fin en mars 2004.

Port franc de Maurice, 1997 :

le mauricien FOM (*Freeport Operations Mauritius*) a obtenu un contrat de construction et d'exploitation de 60 ans pour un terminal s'étendant sur 60 000 m². La construction du terminal, qui a été achevée en novembre 1997, a nécessité un investissement de 8.5 millions de dollars. FOM prévoit de développer les installations lors de deux nouvelles phases de travaux, pour un investissement supplémentaire de 9 millions de dollars.

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

	Aéroports	Réseau ferré	Ports maritimes
Mozambique	<p>Aéroport international de Maputo, 2004 Le sud-africain ACSA (<i>Airport Company of South Africa</i>) a obtenu en novembre une concession de 25 ans pour la gestion et l'exploitation de cet aéroport.</p>	<p>Réseau ferré, 2004 : le gouvernement du Mozambique, propriétaire de CFM (ports et chemins de fer) a accordé une concession pour la modernisation et la gestion du réseau ferré de Beira au consortium indien Rites et à RIL (<i>Rcon International</i>). Une nouvelle co-entreprise, CCFB (<i>Companhia Dos Caminhos De Ferro Da Beira</i>), a été constituée pour mettre en œuvre le projet dont le coût total est estimé à quelque 165 millions de dollars. La Banque mondiale et RIL en assurent le financement (respectivement 110 et 55 millions de dollars).</p>	<p>Port de Maputo, 2003 : l'État a accordé une concession d'exploitation de 15 ans à MPDC (<i>Maputo Port Development Company</i>). L'entreprise s'est engagée à investir quelque 70 millions dollars en trois ans pour la réhabilitation et la modernisation des infrastructures portuaires.</p> <p>Port de Quelimane, 2004 : l'État a accordé une concession de gestion de 25 ans à CQ (Cornelder Quelimane), une co-entreprise rassemblant le néerlandais Cornelder B.V. et l'entreprise publique mozambicaine CFM.</p>
		<p>Ligne Maputo-Pessano Garcia, 2002 : le gouvernement du Mozambique a accordé à l'entreprise sud-africaine Spoornet et à son partenaire consorcial NPLI les droits d'exploitation de la ligne le long de la frontière avec l'Afrique du Sud. A la suite d'un différend opposant Spoornet et NPLI, le consortium n'a pas assuré la gestion de la ligne, ce qui a conduit le gouvernement à annuler le bail en 2005.</p>	

	Aéroports	Réseau ferré	Ports maritimes
Nigeria	<p>Aéroport Murtala Mohammed, 2001 : en septembre, le gouvernement a signé un contrat CET pour le nouveau terminal 1 de l'aéroport intérieur Murtala Mohammed, Ikeja Lagos, autorisant le nigérian <i>Sanderton Ventures Ltd</i> et ses partenaires canadiens à financer, concevoir et construire ce nouveau terminal dans un délai de 18 mois. Le consortium a également été autorisé à exploiter et gérer l'aéroport sur une période de dix ans à compter de la fin des travaux de construction.</p> <p>État d'Akwa Ibom, 2005 : le gouvernement de l'État d'Akwa Ibom a accordé à l'américain <i>DynCorp International</i> un contrat de construction d'un aéroport international de 125 millions de dollars. Il deviendra ainsi le premier aéroport du pays totalement géré par des intérêts privés. Les premiers décollages et atterrissages sont prévus en décembre 2006.</p>	<p>Lagos, 2005 : la ville de Lagos a signé un contrat de 24.5 millions de dollars avec une entreprise américaine pour la construction d'une ligne de chemin de fer.</p>	<p>Nouveau port de Lagos, 2005 : en février, le gouvernement fédéral a accordé une concession de 25 ans à la compagnie maritime italienne <i>Grimaldi Group</i> pour la construction d'un nouveau port (contrat CET).</p> <p>Port Apapa, 2005 : en septembre, le danois <i>AP Moller Finance</i> a obtenu une concession de gestion de 25 ans.</p>
Sénégal	<p>Dakar, 2005 : l'américain HAS (<i>Houston Airports System</i>) a signé un accord de coopération internationale avec l'Agence nationale de l'aviation civile du Sénégal pour « des échanges d'idées et d'informations ».</p>		<p>Port de Dakar, 2006 : la réhabilitation du port autonome de Dakar est en projet. Celui-ci sera financé à hauteur de 80 pour cent par la BOAD (Banque ouest-africaine de développement) et à 20 pour cent sur fonds propres.</p>

Annexe A1. - PPP achevés et en cours en Afrique : aéroports, voies ferrées et ports maritimes* (suite)

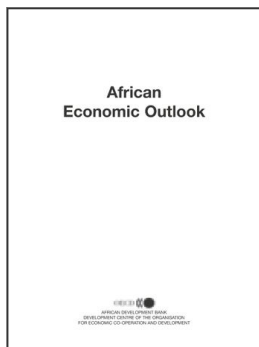
	Aéroports	Réseau ferré	Ports maritimes
Tanzanie	<p>Aéroport international du Kilimandjaro, 1998 : l'entreprise KADCO (<i>Kilimanjaro Airports Development Company</i>) a obtenu une concession de 25 ans pour l'exploitation de l'aéroport international du pays dans le cadre d'une co-entreprise avec le gouvernement tanzanien. KADCO a dû moderniser les 3.6 km de piste et les installations aéroportuaires, pour un investissement total de 11.5 millions de dollars.</p> <p>KADCO est un consortium entre <i>Mott MacDonald</i> (Royaume-Uni), <i>Inter Consult</i> (Tanzanie) et l'État.</p>		<p>Port de Dar-es-Salaam, 2000 : TICTS (<i>Tanzania International Container Terminal Services Ltd</i>), un groupe composé de ICTSI (<i>International Container Terminal Services Inc.</i>), IHC (<i>ICTSI International Holdings Corp.</i>) et <i>Vertex Financial Services Ltd</i>, a remporté un accord de concession pour la gestion et l'exploitation du terminal de conteneurs du port de Dar-es-Salaam, contrôlé par l'autorité portuaire nationale.</p>
Tunisie			
Zambie	<p>Aéroport international de Lusaka, 2005 : les travaux entrepris par <i>GM International</i> et <i>Saroch Granulati srl</i> dans le cadre d'une co-entreprise ont essentiellement consisté à réhabiliter la voie de circulation. Une somme de 2 750 000 d'euros a été allouée au projet.</p>		

* Cette liste n'est pas exhaustive.

Source : Elaborations de l'équipe des *Perspectives économiques en Afrique* à partir de la base de données PPI (participation du secteur privé dans les projets d'infrastructures) de la Banque mondiale, de données nationales et de la revue *Marchés tropicaux*.

Perspectives économiques en Afrique

Avant-propos	4
Remerciements	6
Préface	7
Première partie : Vue d'ensemble	9
Deuxième partie : Études par pays	93
• Afrique du Sud	95
• Algérie	113
• Angola	129
• Bénin	145
• Botswana	163
• Burkina Faso	175
• Cameroun	193
• Congo (République)	213
• Congo (République démocratique)	233
• Côte d'Ivoire	247
• Égypte	265
• Éthiopie	279
• Gabon	293
• Ghana	309
• Kenya	323
• Madagascar	337
• Malawi	351
• Mali	365
• Maroc	387
• Maurice	403
• Mozambique	417
• Niger	433
• Nigéria	449
• Ouganda	463
• Rwanda	477
• Sénégal	493
• Tanzanie	509
• Tchad	525
• Tunisie	541
• Zambie	557
Troisième partie : Annexe statistique	575



Extrait de :
African Economic Outlook 2006

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/aeo-2006-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE/Banque africaine de développement (2006), « Vue d'ensemble », dans *African Economic Outlook 2006*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/aeo-2006-2-fr>

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :
<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.