

Le nouveau **Afrique**

66 MARS 2014

Un regard positif sur l'Afrique

Magazine d'information et d'analyse politique, économique, sociale, sportive et culturelle



AFRICAN AWARDS 2014



00660

5 414306 141414

#66 / MARS 2014 / MENSUEL
2000 CFA / 2000 FC / 5 USD / 3,00 €
WWW.LENOUVELAFRIQUE.NET

DOSSIER
IMPORT / EXPORT
EN AFRIQUE

CULTURE
ENTRETIEN AVEC
L'ARTISTE GUINÉEN,
N'FALY KOUYATÉ

POLITIQUE
COMMÉMORATION DES
50 ANS DE
L'IMMIGRATION
MAROCAINE
EN BELGIQUE

ÉCONOMIE
CAPITAUX ILLICITES
RAPATRIER POUR LA
CROISSANCE ET LE
DÉVELOPPEMENT RAPIDE DE
L'AFRIQUE

Attendez-vous au meilleur !



Profitez d'une nouvelle expérience en Classe Economy offrant les plus hauts standards de confort

- Divertissement: plus de 100 heures de vidéo à la demande
- Ingéniosité: port USB pour recharger votre iPod ou votre smartphone
- Confort: fauteuil spacieux avec appui-tête ajustable en cuir
- Menus gourmands: cuisine soignée incluant vins sélectionnés et spiritueux

Maintenant disponible sur tous nos vols intercontinentaux

 **brussels airlines**

A STAR ALLIANCE MEMBER 

fly from
brussels
airport

brusselsairlines.com/experience



Par Daouda Emile Ouedraogo

UN MARCHÉ D'AVENIR

Le commerce occupe une place de choix dans les relations économiques entre les États. En Afrique, les gouvernants ont fait de la promotion de l'import/export leur cheval de bataille. La survie et la bonne marche du commerce dépend de la prise en compte de ce paramètre dans la gestion des flux migratoires. L'import/export est la locomotive du développement du commerce en Afrique. Dans les rues des capitales africaines, sur les places des marchés, les gérants et les tenanciers des holdings commerciaux rivalisent de définition pour donner un nom à leurs stands ou à leur usine de production. L'Afrique est devenue au fil des ans un acteur incontournable, un marché porteur. Les 800 millions de consommateurs potentiels sont une aubaine pour les multiples firmes et multinationales dans le monde. Longtemps choyé pour ses ressources naturelles et son sous-sol, le continent africain devient un marché de consommateurs. L'on part de l'Afrique pour vendre, l'on vient en Afrique pour faire des affaires. Les sociétés de négoce, de transit, de transactions financières et bancaires ont inscrit dans leur agenda l'Afrique comme une priorité. Aucune société, aucune multinationale ne peut se développer si elle ignore le potentiel du marché du continent. Par tradition, elle a toujours été depuis les temps coloniaux et bien avant, une terre de commerce, une terre d'opportunité. On se rappelle de la route du sel, de l'or, et des richesses qui faisaient les choux gras du commerce triangulaire. L'Afrique est un continent d'avenir en matière d'import/export. La force de ce continent ne réside pas dans l'industrie à outrance mais plutôt dans les opportunités qu'elle offre. Le continent est un marché vierge. Partout, il a besoin de délimiter ses marques, de construire ses fondations, de désherber et défricher son terrain pour se faire valoir dans le concert des nations. Il est le plus vieux des continents mais le plus jeune en matière de marché de consommation. Sa force réside dans l'essor des classes moyennes. Cet essor est lié aux bonnes performances économiques d'un grand nombre de pays africains depuis la fin des années 1990. Depuis lors, la croissance annuelle moyenne du continent est d'environ 5 %. L'inflation qui avait atteint des sommets dans les années 1990 (22 %) est passée à 8 %, en moyenne. The Economist, un hebdomadaire britannique réputé, note qu'entre 2000 et 2010, six économies d'Afrique subsaharienne comptaient parmi les dix économies les plus performantes du monde. C'est en Afrique, poursuit le magazine, qu'on a vu «les plus grands succès de la dernière décennie». Un tel éloge vaut son pesant d'or, The Economist n'étant pas connu pour son optimisme sur les questions africaines. Des taux de croissance robustes et soutenus ont servi de tremplin à de nombreux ménages. Dans plusieurs cas, la croissance a rimé avec création d'emplois, stimulant ainsi la consommation. Dans les quatre économies africaines les plus avancées et les plus diversifiées (Afrique du Sud, Tunisie, Égypte et

Maroc), selon les analystes de McKinsey, la consommation est même devenue le principal moteur de la croissance. L'import/export a pris un nouvel envol particulièrement en Afrique subsaharienne avec la normalisation de la situation sociopolitique en Côte d'Ivoire. Car, quoi que l'on dise ou pense, le port autonome d'Abidjan est la porte naturelle des pays de l'Afrique de l'Ouest. Plusieurs facteurs sont à l'actif de la bonne performance des pays africains. Dans son rapport "Indicateurs de développement en Afrique 2007", la Banque mondiale affirme que les bonnes performances économiques des pays d'Afrique sont aussi le produit de certaines orientations politiques et de changements majeurs au plan sécuritaire. Au Ghana, en Ouganda et en Tanzanie par exemple, des politiques favorables au secteur privé ont ouvert de nouveaux marchés aux investisseurs. Après des années de conflits, l'Angola et le Rwanda connaissent des taux de croissance impressionnants. De plus, estiment certains observateurs, l'adoption par l'Union africaine en 2001 du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) a eu un impact positif. Ce plan de développement continental «a favorisé l'émergence d'une perception plus positive de l'Afrique» soutient Patrick Osakwe, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et co-auteur d'une étude sur les investissements étrangers directs en Afrique. L'Afrique a entamé un nouveau virage dans la marche de ses relations avec le reste du monde. Un virage promoteur.

SOMMAIRE



DOSSIER IMPORT/EXPORT EN AFRIQUE

- 6 LE TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN
LES PORTES D'ENTRÉES NATURELLES DE L'AFRIQUE
- 8 MOYENS DE TRANSPORTS TERRESTRES
UN PARC FOURNI POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
- 10 PRODUITS EXPORTÉS
UNE DIVERSITÉ À PROMOUVOIR
- 12 **POLITIQUE**
COMMÉMORATION DES 50 ANS DE L'IMMIGRATION MAROCAINE EN BELGIQUE
ELIO DI RUPO SALUE L'APPORT DE L'IMMIGRATION MAROCAINE
- 16 LUTTE CONTRE LE FINANCEMENT DU TERRORISME
LE MÉMORANDUM D'ALGER
- 18 SÉCURITÉ ET DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE
UN G5 AU CHEVET DU SAHEL
- 20 PRINTEMPS ARABES
POURQUOI LA TUNISIE S'EN SORT MIEUX
- 22 **ÉCONOMIE**
CAPITAUX ILLICITES
RAPATRIER POUR LA CROISSANCE ET LE DÉVELOPPEMENT RAPIDE
- 24 COMPÉTENCES TECHNIQUES ET PROFESSIONNELLES EN AFRIQUE
UN BESOIN DE RENFORT
- 26 DÉVELOPPEMENT
IMAGINONS L'AFRIQUE EN 2063

Le nouvel **Afrique**
Un regard positif sur l'Afrique

Mensuel d'informations
Un regard positif sur l'Afrique

MISSION STATEMENT

La direction du magazine Le nouvel Afrique porte l'Afrique dans son cœur et est désireuse de rassembler dans ce mensuel d'informations des nouvelles positives sur l'Afrique. Le nouvel Afrique se veut une porte d'entrée vers l'Afrique en offrant une information responsable et objective sur ce continent. Les sujets (politiques, sociaux, économiques, sportifs et culturels) abordent des thèmes sensibles, tout en conservant néanmoins, une perspective positive. Le sous-titre du nouvel Afrique est 'Un regard positif sur l'Afrique'.

Directeur de publication : Cyrille Momote Kabange

Rédacteur en chef : Daouda Emile Ouedraogo

Éditorialiste : Cyrille Momote Kabange

Comité rédactionnel : Daouda Emile Ouedraogo, Alexandre Korbéogo, Anthony Vercuris, Cyrille Momote Kabange, Mouhamadou Moustapha Thiam, Alain Traoré, Jamil Thiam, Hilaire Hubert, Jamal Garando, Yves Makodia Mantséka, Noël Kodja, Saturnin N. Coulibaly, Chofof Che, Adaman Drabo, Siham Mengad, Obadias Ndaba

Photographie : Maxime Devaux, Ronald Devaux, Afrikavision, Citizen59, c.hug, Romanceor, SuperManu, Initsogan, Tab59, Images_of_Money, Ymwemu, European Parliament, Serigne Diagne

Couverture : @bruocsella.be / bruocs@gmail.com

Layout : bruocsella.be / bruocs@gmail.com



SOCIÉTÉ

28 LES MIGRATIONS AFRICAINES VERS L'EUROPE
AU CŒUR DU 12E ANNIVERSAIRE DE L'ASSOCIATION ATS-BELGIQUE

30 PUBLI-REPORTAGE

BRUSSELS AIRLINES
AU-DELÀ DU CONFORT, SAUVER DES VIES

32 FRIENDLY FOOT

34 LA CÉRÉMONIE DES « AFRICAN AWARDS 2014 », 23 ANS D'EXISTENCE : UN ACQUIS SPORTIF ET CULTUREL PROBANT

DIASPORA

PREMIER MAROCAIN À LA TÊTE D'UN CENTRE HOSPITALIER DE BRUXELLES
DR. ABDALLAH KANFAOUI

36 MAGHREB LES NEWS DU NET

42

ÉCHOS DU CONTINENT

44 CULTURE

46 ENTRETIEN AVEC L'ARTISTE GUINÉEN N'FALY KOUYATÉ
ENTRE MUSIQUE, POLITIQUE ET ACTIONS HUMANITAIRES DANS SON PAYS

48

ADMINISTRATION & PUBLICITÉ

Direction Générale : Le LNA est une publication de l'asbl Friendly Foot
www.friendlyfoot.be

Directeur adjoint : Christel Kompany

Président : Augustin Izeidi

Direction Commerciale : A.S.C. sprl

COMMUNICATION, PUBLICITÉ & VENTE

Directeur général : Mahamat Haroun



SIÈGE SOCIAL

Avenue des Coquelicots 7

1420 Braine l'Alleud

Belgique

E-mail: info@lenouvelafrique.net

Site web: www.lenouvelafrique.net



LE TRANSPORT MARITIME ET AÉRIEN

LES PORTES D'ENTRÉES NATURELLES DE L'AFRIQUE

Par Anthony Vercruisse

Les mers, les océans, les fleuves navigables constituent des infrastructures d'importance capitale pour le développement du commerce en Afrique. Le transport par voie aérienne, longtemps minimisé par les holdings, est en train d'écrire une nouvelle page de son histoire dans le domaine. L'importation et l'exportation des marchandises à l'intérieur de l'Afrique tout comme du continent vers d'autres horizons constituent une aubaine pour ces moyens de transport.

Le transport par voie maritime est le principal mode de transport pour le fret à destination et en provenance de l'Afrique. Il représente plus de 92% du commerce extérieur du continent. Le long de ses 30.725 km de côtes, l'Afrique compte 90 ports principaux et de nombreux autres ports offrant des services pour la pêche et le tourisme. Les ports africains ne traitent que 6% du trafic mondial et sur ce total, 6 ports, 3 en Égypte et 3 en Afrique du Sud, gèrent environ 50% du trafic de conteneurs en Afrique. L'Afrique compte également un grand nombre de fleuves et de lacs susceptibles de servir de voies navigables intérieures peu onéreuses, économes en énergie et respectueuses de l'environnement. Il existe des cours d'eau navigables dans 29 pays africains, mais seul un petit nombre d'entre eux ont été convenablement aménagés à des fins de transport. Le continent comptait plus de 4 000 aéroports et terrains d'aviation en 2007, mais seuls 20% étaient équipés de pistes en dur. Bien que le nombre d'aéroports et de terrains d'aviation de la région semble énorme, un grand nombre d'entre eux ne respectent pas les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Seuls 117 aéroports africains sont classés aéroports internationaux. Leur part dans le transport aérien mondial reste modeste, ne représentant environ que 5,2% du trafic passagers, 3,6% du fret et 8,5% du nombre de départs en 2006. La durée de transit dans les couloirs de transport africains, généralement trop longue en raison de facteurs tels que des règles et règlements complexes et parfois contradictoires, des prestataires de services peu efficaces, des barrages routiers et des procédures administratives et douanières lourdes, a été durablement réduit. Au niveau mondial, le secteur des transports représente environ 25% de la demande énergétique et plus de 55% du pétrole utilisé chaque année. Le secteur est tributaire des produits pétroliers pour plus de 95% de ses besoins énergétiques.

Investir environ 40 milliards de dollars

Pour réaliser ses objectifs de réduction de la pauvreté et de développement durable, l'Afrique doit investir près de 40 milliards de dollars par an pour la construction de nouvelles infrastructures et 40 autres milliards pour la maintenance et le fonctionnement des infrastructures existantes. Ces dernières années, les gouvernements africains ont attribué de 6 à 8% de leur PIB au développement des infrastructures. Cela re-

présente entre 16 et 20 milliards de dollars, soit une amélioration considérable par rapport aux 8 à 8,5 milliards de dollars affectés aux infrastructures pendant les années 90. Il ressort toutefois du paragraphe précédent que les montants alloués par les gouvernements aux infrastructures sont très en deçà des besoins. Les besoins en investissements pour de nouvelles infrastructures de transports et leur maintenance en Afrique sont estimés au bas mot à 14,2 milliards de dollars par an. Les besoins de financement en 2007 pour l'infrastructure de transport de 13 pays d'Afrique subsaharienne ont été estimés à 6,4 milliards de dollars.

Mettre en œuvre le Programme de politiques de transport

L'examen des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est en cours dans de nombreux pays et vise à contribuer à l'intégration de la planification des transports dans les stratégies de réduction de la pauvreté; en outre, il est susceptible de servir d'instrument pour l'élaboration de politiques dans tous les aspects du secteur des transports. Dix-huit pays membres du SSATP, notamment le Burkina Faso, l'Éthiopie, la Gambie et la République centrafricaine qui ont été ajoutés en 2007, ont achevé l'examen des stratégies et ont commencé à mettre en œuvre les recommandations qui en ont découlé à la fin de 2007. Au Burundi, au Cap-Vert et au Niger, des examens étaient également en cours en 2007. Au Malawi, au Mali, en République centrafricaine, en République démocratique du Congo (RDC), au Rwanda et au Sénégal, les propositions découlant de l'examen ont transformé la façon dont les transports sont perçus comme composante des stratégies de réduction de la pauvreté. Dans d'autres pays, le processus de sensibilisation a entraîné une mise à jour des stratégies de transport en réponse à l'évolution du cadre de développement prenant en compte les cibles des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). L'Éthiopie, le Lesotho, le Malawi, le Mali, la RDC et le Zimbabwe ont achevé l'élaboration de leurs documents de politique, de leurs plans directeurs et d'investissement dans le secteur des transports en 2007, alors que le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Niger, l'Ouganda, la République centrafricaine, le Sénégal et la Tanzanie ont seulement commencé à rédiger ces documents cette même année. Dans le sous-secteur des chemins de fer, la

Déclaration et le Plan d'action de Brazzaville sur les chemins de fer africains, adoptés par la première réunion des ministres africains chargés du transport ferroviaire tenue à Brazzaville en 2006, a réaffirmé l'engagement des gouvernements africains à développer un système ferroviaire efficace qui favoriserait le développement et l'intégration de l'Afrique. Une Conférence de suivi, organisée par la CUA en collaboration avec la République d'Afrique du Sud à l'attention des professionnels des chemins de fer s'est penchée sur des questions telles que l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux ferrés continentaux et a formulé des recommandations en vue de l'harmonisation des normes relatives aux infrastructures, au matériel, aux pratiques et aux procédures.

Ne pas oublier les zones rurales

L'Afrique est un vaste marché à ciel ouvert. Cependant, le besoin en infrastructures routières dans les zones rurales est réel. Les États africains ont commencé à mettre l'accent sur l'amélioration des dites infrastructures dans de nombreux pays africains. Plusieurs pays d'Afrique subsaharienne comme l'Éthiopie, le Malawi et le Nigéria ont adhéré de plus près aux principes des programmes de déplacement et de transport en milieu rural en lançant des programmes de grande envergure d'amélioration de l'accès aux zones rurales, associés au développement rural. Le Nigeria, par exemple, a intégré son programme de déplacement et de transport en milieu rural dans sa politique nationale des transports. Suite à l'élaboration de son projet de politique de déplacement et de transport en milieu rural, aligné sur les programmes de même nature prévus au titre du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, le Nigeria met actuellement en œuvre un grand projet sur la mobilité et l'accès aux zones rurales, financé par le Gouvernement fédéral en collaboration avec les collectivités locales et des partenaires de développement comme la Banque mondiale et la BAD. Petit à petit sur le continent, les infrastructures se mettent en place et les moyens de locomotion se développent. L'Afrique avance dans le volet des transports aériens et maritimes pour la promotion de l'import/export.