

BRIDGES NETWORK

PASSERELLES

Analyses et Informations sur le Commerce et le Développement Durable en Afrique

VOLUME 16, NUMERO 2 - MARS 2015



Renforcer la compétitivité en Afrique de l'Ouest

COMPETITIVITE

Réduire les obstacles domestiques aux échanges pour améliorer la compétitivité

COMMERCE INTRAREGIONAL

Le défi de l'amélioration de la qualité des infrastructures routière

ZONE DE LIBRE ECHANGE CONTINENTALE

Quels bénéfices pour les pays de la CEDEAO



International Centre for Trade
and Sustainable Development



PASSERELLES

VOLUME 16, NUMERO 2 – MARS 2015

PASSERELLES

Revue africaine sur le commerce et le développement durable en Afrique

PUBLIE PAR

ICTSD

Centre International pour le Commerce et le Développement Durable

Genève, Suisse

www.ictsd.org

PUBLIEUR

Ricardo Meléndez-Ortiz

REDACTEUR EN CHEF

Andrew Crosby

RESPONSABLE EDITORIALE

Kiranne Guddoy

ENDA CaciD

Dakar, Senegal

www.endacacid.org

REDACTEUR EN CHEF

Cheikh Tidiane Dieye

EDITEUR

Alexandre Gomis

DESIGN

Flarvet

PASSERELLES reçoit vos commentaires et prend en considération toute proposition d'article. Nos lignes directrices sont disponibles sur demande. Contactez-nous via passerelles@ictsd.ch ou passerelles@endacacid.org

COMPETITIVITE

- 4 **Obstacles domestiques aux échanges et compétitivité : le cas du Nigeria**

Antoine Coste

COMMERCE INTRAREGIONAL

- 8 **Impact de l'amélioration de la qualité de l'infrastructure routière régionale sur le commerce intrarégional dans la CEDEAO**

Uduak Akpan

ZONE DE LIBRE ECHANGE CONTINENTALE

- 11 **Les bénéfices potentiels de la Zone de libre échange continentale africaine (ZLEC) pour les pays de la CEDEAO**

Aliou Niang et Epiphane G. Adjovi

CHAINES DE VALEUR MONDIALE

- 14 **Progression dans les chaînes de valeur mondiales : le cas des pays d'Afrique subsaharienne**

Patrick Bonaventure Ongono et Manfred Kouty

PARTENARIAT ACP-UE

- 17 **Test grandeur nature sur le partenariat ACP-UE: peut-il être relancé?**

Geert Laporte

DERNIER MOT

- 20 **Le groupe ACP a-t-il un avenir au delà de 2020?**

Cheikh Tidiane Dieye

DEROGATION DES PMA SUR LES SERVICES

- 23 **Les membres de l'OMC annoncent d'importantes préférences sur les services en faveur des PMA**

ZONE DE LIBRE ECHANGE TRIPARTITE

- 25 **Démarrage des négociations sur la zone de libreéchange continentale à partir juin 2015**

- 27 **Sur le fil**

- 28 **Publications**

Renforcer la compétitivité en Afrique de l'Ouest



Alors que dans la zone de l'UE, en Asie ou encore en l'Amérique du Nord, le commerce intra-régional représente respectivement 70 pourcent, 52 pourcent et 50 pourcent des échanges, le commerce intra-africain ne représente que 12 pourcent. A cela s'ajoute la part dérisoire de l'Afrique dans le commerce mondial environ 2 pourcent. Cette situation entretient la vulnérabilité de l'Afrique aux chocs économiques extérieurs et aux politiques commerciales protectionnistes. De nombreuses analyses démontrent que l'Afrique peut réduire sa vulnérabilité aux chocs extérieurs et améliorer ses échanges et sa performance économique si l'intégration de son marché est renforcée et si les échanges entre les pays s'intensifient.

Dans la même perspective, tous admettent que l'Afrique pourrait libérer ses potentialités commerciales, et voir son volume d'échanges augmenter si elle supprime les nombreux obstacles au commerce: réduction des obstacles tarifaires et non tarifaires, uniformisation des règles d'origine, investissement dans les infrastructures en qualité et en quantité; adoption de politiques de facilitation du commerce et de stratégies de développement des capacités productives sont des pré requis incontournables.

Il ressort des analyses de cette édition que l'accroissement des échanges intra africains sera subordonné à la suppression de ces obstacles au commerce. Le texte de d'Aliou Niang et d'Epiphane G. Adjovi montre que les bénéfices potentiels de la Zone de libre échange continentale (ZLEC) pour les pays de la CEDEAO devraient se traduire par un accroissement du volume des échanges et une amélioration du niveau de vie des populations. Les deux auteurs précisent toutefois que la région devrait supprimer certains obstacles au commerce afin de saisir pleinement ces avantages liés à la mise en place de la ZLEC.

Uduak Akpan revient sur l'impact de l'amélioration de la qualité de l'infrastructure routière régionale sur le développement des opportunités d'affaires.

La suppression des obstacles domestiques aurait aussi un impact sur la compétitivité des produits africains, nous renseigne le texte d'Antoine Coste. Donnant l'exemple du Nigéria, le texte montre que l'accroissement de la productivité et de la qualité, la réduction des coûts de transport et de commercialisation amélioreraient la compétitivité plus efficacement que la politique restrictive appliquée actuellement au Nigéria.

Continuez à suivre l'actualité sur le commerce et le développement durable en Afrique à travers le site web de Passerelles <http://www.ictsd.org/passerelles> ou www.endacacid.org/passerelles

L'équipe de Passerelles

COMPETITIVITE

Obstacles domestiques aux échanges et compétitivité : le cas du Nigeria

Antoine Coste

La persistance d'obstacles domestiques aux échanges réduit sensiblement la compétitivité des produits nigériens face aux importations. Combinée à des actions pour accroître la productivité et la qualité, la réduction des coûts de transport et de commercialisation améliorerait cette compétitivité plus efficacement que la politique restrictive appliquée actuellement.

Bien que les entraves au commerce soient loin d'avoir été éliminées en Afrique de l'Ouest, plusieurs initiatives régionales ont été lancées ces dernières années pour faciliter le passage des frontières. Toutefois, les commerçants font généralement face à des obstacles importants à l'intérieur même de la plupart des pays du fait, entre autres, d'infrastructures et de services de transports inadéquats, de procédures administratives lourdes et de barrages routiers excessifs. La facilitation des échanges revêt donc une importante dimension domestique. Une récente note de la Banque mondiale illustre la prévalence de ces obstacles internes aux échanges dans le cas du commerce de bétail et de cuir entre le nord et le sud du Nigeria, et souligne les gains à attendre en termes de compétitivité si ces contraintes étaient réduites.

L'élevage de bétail est une activité essentielle pour de nombreux Nigériens et l'exportation de cuir représente l'une des principales sources de devises hors-pétrole du pays. A l'instar d'autres industries, la production de viande a été protégée de la concurrence internationale par une interdiction d'importation depuis plus d'une décennie. Cette mesure, qui a des effets négatifs majeurs, est fréquemment contournée et n'a pas atteint son objectif affiché de renforcer la compétitivité des produits nigériens. Un rapport récent montre que le prix de la viande au Nigeria a fortement augmenté depuis une dizaine d'années et est largement supérieur aux prix internationaux. Selon cette analyse, ceci ne s'explique pas par les coûts de production et la forte demande, mais par les coûts élevés de transport entre les zones d'élevage et l'abattoir et les restrictions à l'importation. Si la libéralisation des importations peut bénéficier directement aux consommateurs en abaissant les prix, toute stratégie visant à renforcer la compétitivité des produits domestiques devrait également s'efforcer de réduire les obstacles internes aux échanges.

Le commerce du bétail et du cuir au Nigeria

Le commerce de bétail en Afrique de l'Ouest relie les zones productrices sahéliennes aux centres de consommation côtiers. On estime que ce commerce dynamique, et largement informel, est passé en termes réels de 13 à 150 millions de dollars US entre 1970 et 2000. En outre, l'augmentation rapide de la consommation de viande en Afrique de l'Ouest a entraîné une forte croissance des importations extra-régionales. En dépit de l'interdiction d'importation officielle au Nigeria, les niveaux élevés de la demande et des prix encouragent une contrebande florissante de viande depuis les pays voisins, principalement le Bénin. Avec une consommation croissante mais inférieure à la moyenne régionale, les opportunités pour accroître la production de viande au Nigeria peuvent être saisies si les producteurs nationaux parviennent à être compétitifs face aux principaux exportateurs mondiaux.

Au Nigeria, des centaines de milliers de têtes de bétails et d'importantes quantités de cuir sont transportées chaque année de Kano et plusieurs autres marchés secondaires dans le nord vers les villes du sud du pays. Outre cette production domestique, le Nigeria importe également de nombreux animaux des pays voisins comme le Niger et le Tchad. La croissance démographique et l'augmentation des revenus dans des villes telles que Lagos et Port Harcourt ont intensifié ces échanges au cours du 20ème siècle et rendu ce commerce rentable, malgré d'importants coûts de transport et de commercialisation. Le corridor Lagos-Kano est le principal axe pour ce commerce comme pour le reste des

échanges nationaux et internationaux du Nigéria (Figure 1). Les délais, coûts et risques d'acheminement des marchandises le long de ce corridor sont accrus par la mauvaise qualité de l'infrastructure routière sur certains segments, la congestion due aux accidents et intempéries, et les nombreux points de contrôle.

Figure 1: Corridor Lagos-Kano et principaux marchés de bétail



Entraves aux échanges le long du corridor Lagos-Kano

Une étude de terrain réalisée pour la Banque mondiale en 2011 fournit des informations spécifiques sur les coûts de transports et obstacles au commerce de bétail et de cuir le long du corridor Lagos-Kano :

- *Coûts*: transporter un camion chargé de bétail de Kano à Lagos coûte 1 470 US dollars en moyenne, répartis entre le prix du transport (60 pourcent) et les montants reçus par les autorités publiques, et autres intermédiaires y compris illégaux etc. (40 pourcent). Ceci représente environ 42 US dollars par animal, soit 6 pourcent du prix moyen de vente à Lagos et 45 pourcent de l'écart de prix entre le nord et le sud du Nigéria. L'exportation d'une cargaison de cuir coûte environ 1700 US dollars, les coûts de transport plus faibles étant plus que compensés par des coûts élevés au port (57 pourcent du total). Comme pour d'autres corridors ouest-africains, le déséquilibre entre les volumes importés et exportés implique que le prix du transport du sud vers le nord est largement supérieur au prix pour le trajet inverse. Ainsi, l'importation d'une cargaison de produits chimiques nécessaires à la production du cuir est estimée à 4300 US dollars, soit environ 10 pourcent de la valeur des marchandises.

Ces données et d'autres estimations récentes suggèrent que les prix du transport routier entre Lagos et Kano ne sont pas prohibitifs comparés à la moyenne régionale. Les coûts pour le bétail restent néanmoins élevés lorsque tous les frais sont considérés et semblent sensiblement supérieurs à de précédentes estimations pour le commerce entre pays sahélien et pays côtiers, malgré le franchissement d'une frontière. Enfin, le niveau des prix ne doit pas masquer la faible qualité des services de transport, caractérisés par l'utilisation de camions en mauvais état et susceptibles de tomber en panne, les qualifications limitées des chauffeurs routiers, le non-respect des normes de sécurité et d'hygiène, la surcharge dégradant les routes, etc.

- *Délais et barrages* : en moyenne, les camions chargés de bétail mettent environ 24 heures pour atteindre Lagos depuis Kano, en comptant la conduite, les pauses et les barrages, ce qui est long pour un corridor de moins de 1000 kilomètres qui pourrait être parcouru en 14 heures en raison de 70 km/h de moyenne. Une partie importante des délais est causée par les barrages, estimés à plus d'une vingtaine par trajet en moyenne, qui sont établis par les forces de l'ordre et autres institutions publiques ainsi que par des racketteurs. Ceci place le Nigeria en tête des pays Ouest-africains ayant la plus haute densité de barrages. Les paiements exigés, pour la plupart illégaux, représentent plus d'une centaine de dollars en moyenne et le temps perdu par voyage est estimé à plus de 4 heures et même plus en cas de refus de payer.
- *Insécurité* : malgré la présence des forces de l'ordre sur le corridor, les commerçants et transporteurs sont aussi fréquemment victimes d'attaques visant à voler les marchandises ou à extorquer de l'argent. Plusieurs anecdotes font ainsi état de commerçants battus ou même tués, avec dans certains cas une complicité ou passivité des forces de l'ordre. En outre, l'intensification de la menace représentée par Boko Haram ces dernières années a accru l'insécurité affectant le commerce et l'activité économique en général.

En outre, l'intensification de la menace représentée par Boko Haram ces dernières années a accru l'insécurité affectant le commerce et l'activité économique en général.

L'ensemble de ces obstacles augmente les coûts, délais et risques du commerce de bétail entre Kano et Lagos. Selon l'étude, une partie non-négligeable des frais payés par les commerçants ne sont pas liés à des services clairs, incluant les charges payées aux autorités des Etats traversés durant le transit et les sommes illégalement prélevées au niveau des barrages routiers. Ces paiements injustifiés accroissent le prix du transport payé par les commerçants. On estime en effet que le coût du transport et de la commercialisation du bétail pourrait être réduit de 18 pourcent si ces charges étaient moins élevées. De même, les délais encourus sur le corridor font peser un risque important sur les commerçants, du fait de la perte de poids ou au décès d'animaux qui pourrait en découler.

Les barrières et coûts pesant sur le commerce domestique de bétail affectent également le commerce international du Nigéria. Selon une récente étude sur ce corridor, les surcoûts pour le transport par route d'un conteneur de 20-pieds sont évalués à 21 pourcent du coût de transport total de Kano à Lagos et 35 pourcent dans le sens inverse, principalement du fait du prix élevé et de l'inefficacité du transport routier et dans une moindre mesure, des paiements informels. Le temps moyen de transport est estimé à quatre jours. En prenant en compte à la fois le transport routier et le passage au port, le corridor Lagos-Kano apparaît comme ayant des coûts (+25 pourcent) et délais (+150 pourcent) plus élevés que le corridor Téma-Ouagadougou. Ceci confirme que les obstacles domestiques au commerce peuvent être plus pénalisants que le passage de frontières et devraient être une cible privilégiée pour les projets de facilitation des échanges.

Réduire les obstacles domestiques aux échanges pour améliorer la compétitivité

Les coûts et entraves décrits ci-dessus affectent la rentabilité du commerce de produits de l'intérieur à destination des marchés du sud du Nigeria et grèvent la compétitivité de ces produits domestiques par rapports aux importations arrivant directement des pays voisins. Toutes choses égales par ailleurs, la persistance de coûts de transaction élevés renforce les incitations pour les investisseurs et entrepreneurs à concentrer les activités économiques autour des principaux marchés comme Lagos, empêchant un développement spatial équilibré au niveau national.

Le renforcement de la compétitivité des industries domestiques est une priorité des autorités nigérianes. Toutefois la réponse à ce défi a été jusqu'ici la protection vis-à-vis de la concurrence extérieure, malgré les effets contre-productifs de cette stratégie en termes de renchérissement des prix et de stagnation des industries. En particulier, les interdictions d'importation ne constituent pas un moyen efficace de renforcer la compétitivité et devront être levées à moyen terme dans le cadre de la mise en œuvre du Tarif Extérieur Commun de la CEDEAO.

Le renforcement de la compétitivité des industries domestiques est une priorité des autorités nigérianes.

Améliorer la compétitivité des industries nigérianes, comme la production de viande et de cuir, nécessitera des actions dans de nombreux domaines, dont la réduction des coûts domestiques de transaction et de transport. Les efforts pouvant être entrepris en ce sens à court terme incluent:

- le suivi statistique et la réduction du nombre de contrôles routiers illégitimes,
- la lutte contre l'insécurité le long du corridor,
- la réduction des charges officielles non-justifiées par un service fourni
- la simplification des exigences documentaires pour les transporteurs et leur harmonisation entre Etats,
- l'amélioration de la gestion du corridor en s'inspirant de l'expérience d'autres pays africains.

A plus long terme, les contraintes structurelles devraient également être ciblées. Il s'agit notamment des infrastructures (amélioration et maintenance des routes, lutte contre la surcharge, développement des voies ferroviaires, etc.) et des services de transport (formation et certification des transporteurs, respect des normes techniques pour les véhicules, aide au renouvellement des véhicules, sécurité routière, etc.).

Les résultats, interprétations, et conclusions exprimés dans ce document sont entièrement ceux de ou des auteurs et ne devraient en aucun cas être attribués à la Banque Mondiale, à ses organismes affiliés ou aux membres de son Conseil de Directeurs Exécutifs ou des pays qu'ils représentent.



Antoine Coste

Analyste du commerce au sein du pôle Commerce et Compétitivité du Groupe de la Banque mondiale.

COMMERCE INTRAREGIONAL

Impact de l'amélioration de la qualité de l'infrastructure routière régionale sur le commerce intrarégional dans la CEDEAO

Uduak Akpan

En dépit des nombreuses politiques adoptées par les décideurs de la CEDEAO en vue de promouvoir le commerce intra régional, celui-ci reste encore faible et soumis à de nombreuses entraves. Ceci montre que le développement du commerce régional est aussi assujéti à d'autres facteurs dont la qualité des infrastructures.

Le commerce international permet aux pays de tisser des liens bilatéraux plus solides, donne aux pays importateurs un accès à des biens et services dont ils ne disposeraient pas, procure aux pays exportateurs des recettes supplémentaires et contribue à la croissance économique des pays. Au sein de régions africaines telles que la Communauté Économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), le commerce international (ou intrarégional) est également un vecteur important de promotion des interactions entre ressortissants des pays de la région, ce qui, en retour, rehausse le niveau d'intégration au sein de la région.

Le schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO a été établi en 1979 (adopté en 1990 et amendé en 2003) dans le but de promouvoir le commerce intrarégional au sein de cette région. Les objectifs du programme comprennent : l'élimination des droits de douane et des taxes ayant un effet équivalent sur les produits en provenance des Etats membres ; la suppression des obstacles non-tarifaires sur les échanges entre Etats membres, la mise en place d'un Tarif Extérieur Commun (TEC) sur les produits provenant d'autres pays, importés dans la communauté, etc. La CEDEAO s'est déclarée zone de libre-échange en 2000 et l'a notifiée à l'OMC en 2006, sous la clause d'habilitation. Elle a démarré la mise en œuvre de son TEC depuis le 1er janvier 2015 espace «et deviendra ainsi une union douanière lorsque l'application de celui sera intégrale.

Mais en dépit des efforts, les données commerciales disponibles montrent que le commerce entre pays de la région n'a pas enregistré de croissance significative au cours des dix dernières années, alors que le commerce entre les pays membres et des partenaires bilatéraux tels que les États-Unis, le Royaume-Uni, la Chine et l'Inde affiche une croissance régulière.

Cette tendance est peut-être due au fait que les pays de la région sont des pays à faible revenu ou à revenu intermédiaire, de la tranche inférieure, et ne disposent pas d'une base industrielle large pour transformer leurs matières premières ; il en résulte que leurs exportations sont dominées par les produits primaires. Par exemple, le pétrole brut et le gaz naturel comptent pour près de 90 pourcent des recettes d'exportation du Nigeria ; l'or, le pétrole brut et les fèves de cacao représentent 75 pourcent des recettes d'exportation du Ghana ; et les fèves de cacao, le pétrole raffiné, le pétrole brut, le caoutchouc et le beurre de cacao comptent pour 60 pourcent des recettes d'exportation de la Côte d'Ivoire. La mauvaise qualité des infrastructures routières et la faible interconnexion de celles-ci constituent aussi une autre entrave au commerce intrarégional au sein de la CEDEAO.

Le rôle des infrastructures dans la facilitation du commerce

Des infrastructures en bon état jouent un rôle crucial pour faciliter le mouvement des personnes, des biens et des services et pour réduire le coût global de la logistique et des frais généraux du commerce. Des infrastructures de qualité réduisent également le coût de production, fournissent un accès aux matières premières et permettent le désenclavement de certaines zones auparavant inaccessibles. Au niveau régional, des infrastructures routières de qualité favorisent également le commerce transfrontière,

permettent un meilleur accès aux grands marchés régionaux et favorisent l'intégration régionale. Au vu de l'importance que revêt la qualité des infrastructures routières aux niveaux local et national, plusieurs routes transnationales ont été proposées dans diverses régions d'Afrique pour promouvoir l'interconnexion entre pays et faciliter le commerce intrarégional. Dans la région de la CEDEAO, il y a la route transnationale Dakar-Lagos (également appelée Route transcôtère ouest-africaine). La route Dakar-Lagos assure une connexion routière directe entre les capitales des pays sur son itinéraire. Elle relie également des pays enclavés aux ports des pays côtiers. L'autoroute couvre un total de 4010 Km, dont 3.260 Km bitumés dans diverses parties.



Cependant, les infrastructures routières des pays de la CEDEAO sont loin de répondre aux normes et standards internationaux. Une étude récente a indexé la qualité du réseau routier des pays de la région par rapport à celle du réseau routier d'un pays d'Afrique subsaharienne ayant le meilleur réseau, à savoir l'Afrique du Sud. L'étude a constaté que l'indice de qualité du réseau routier des pays membres de la CEDEAO n'atteint pas 50 pourcent contrairement à celui du réseau routier de l'Afrique du Sud, qui a un indice de 100 pourcent (Tableau 1). La même étude a évalué l'indice de qualité du transport routier sur la route Dakar-Lagos par rapport à celui du réseau routier sud-africain. Cette mauvaise qualité du réseau routier est un obstacle à la hausse de la productivité économique dans les pays membres de la CEDEAO et constitue également un obstacle aux échanges au sein des pays membres. Elle engendre des coûts supplémentaires aux automobilistes et aux camionneurs en termes d'entretien et de réparations de véhicules. Elle entraîne également des retards à la circulation des véhicules, occasionnant des coûts économiques supplémentaires en raison de la perte de temps. L'importance d'avoir des infrastructures routières de bonne qualité est encore plus évidente quand il s'agit d'échanges commerciaux entre pays limitrophes, parce que le transport routier sera l'option la moins coûteuse parmi d'autres alternatives telles que la voie aérienne ou maritime pour le transport de fret.

Tableau 1 : Pourcentage de routes bitumées et indice de qualité du transport routier

Pays	% de routes bitumées	Indice de qualité du transport routier *
Afrique du Sud	60	100
Gambie	35,4	43,34
Togo	31,6	34,11
Sénégal	29,3	38,07
Nigeria	30,9	41,61
Ghana	18,4	26,51
Bénin	20	26,48
Guinée	16,5	20,35
Côte d'Ivoire	9,7	15,24
Guinée Bissau	10,3	13,87
Sierra Leone	7,9	12,07
Liberia	6,2	8,49

L'impact des infrastructures de qualité sur le développement du commerce intrarégional

Compte tenu du rôle important que joue la bonne qualité des infrastructures routières régionales dans la promotion des échanges, supprimer l'amélioration de la qualité des réseaux routiers de la région aura pour effet de rehausser la productivité des pays membres et en retour, d'améliorer le commerce intrarégional. En outre, les routes étant des infrastructures sociales, l'amélioration de la qualité du réseau routier régional générera des avantages secondaires pour les populations locales.

L'amélioration de la qualité du réseau routier de la région a des incidences financières énormes. Une étude récente de la Banque africaine de développement (BAD) montre que le coût unitaire médian de la remise en état d'une route bitumée en Afrique est de US\$84.000/par km de voie alors que celui de la construction et de la rénovation d'une route en gravier pour en faire une route bitumée est de US\$147.100/par km de voie. Sous ce regard, l'amélioration de la qualité des infrastructures routières régionales, c'est-à-dire la route Dakar-Lagos, s'élèvera à plusieurs centaines de millions de dollars US. Une manne financière qui sera difficile à mobiliser pour les pays de la région qui sont actuellement confrontés à d'autres défis comme la lutte contre l'épidémie du virus Ebola, dans un contexte où la chute des prix du pétrole se poursuit. En effet, face à ces contraintes financières la région ne sera peut être pas en mesure de financer, dans le court terme de tels projets d'investissement.

L'amélioration de la qualité du réseau routier ne suffit pas à elle seule à assurer le niveau souhaité de commerce intrarégional. La promotion du commerce intrarégional est également subordonnée à plusieurs autres facteurs tels que l'adoption de politiques qui favorisent l'innovation afin de permettre la transformation des produits primaires en produits secondaires ou tertiaires pour les exporter ; et l'adoption de politiques qui permettent au secteur privé de commercer plus facilement dans la région. Le premier point est déjà en bonne voie à travers les diverses politiques menées dans différents pays pour aider les entrepreneurs nationaux à progresser dans la chaîne de valeur mondiale des produits qu'ils exportent afin de rehausser la compétitivité internationale et la valeur de leurs exportations. Ceci est réitéré dans les Perspectives économiques africaines de 2014. Le second point est tout aussi important car la majeure partie des efforts visant à améliorer le commerce intra régional sont menés sous l'égide des gouvernements alors que c'est le secteur privé qui est à même de comprendre les défis auxquels sont confrontées les entreprises qui interviennent dans le commerce mondial et qui est en mesure de tirer profit des opportunités créées par des initiatives et des politiques commerciales.

Conclusion

La qualité des infrastructures de transport joue un rôle important pour assurer l'accès à des intrants économiques tels que les matières premières, les connaissances, les ressources et la technologie et réduit les entraves à la libre circulation des biens et des services. Au niveau régional, la qualité des infrastructures encourage le commerce transfrontière, assure un meilleur accès aux grands marchés régionaux et favorise l'intégration régionale. Cependant, l'amélioration de la qualité du réseau routier implique les ressources financières énormes dont les gouvernements des pays de la région ne peuvent peut-être pas, mobiliser dans le court terme. Il convient donc pour eux de rechercher des sources alternatives de financements tels que les partenariats public-privé. En outre, pour amplifier les avantages découlant de l'amélioration de la qualité des routes de la CEDEAO afin de relever le niveau du commerce intrarégional, les décideurs de la région sont tenus d'adapter les infrastructures non-physiques qui régissent le commerce afin d'atténuer les contraintes auxquelles sont confrontées les entreprises qui interviennent dans le commerce intrarégional. Les postes frontières terrestres sont une de ces infrastructures non physiques qui doivent être renforcées pour les rendre plus efficaces.



Uduak Akpan

Economiste et Directeur de recherche à SPIDER Solutions Nigeria. Ses recherches portent sur l'énergie, les infrastructures, et le développement durable, entre autres.

ZONE DE LIBRE ECHANGE CONTINENTALE

Les bénéfiques potentiels de la Zone de libre échange continentale africaine (ZLEC) pour les pays de la CEDEAO

Aliou NIANG et Epiphane G. ADJOVI

La création de la Zone de libre-échange continentale devrait se traduire par un accroissement du volume des échanges et une amélioration du niveau de vie des populations de l'Afrique de l'Ouest. De nombreux actes devront cependant être posés pour mettre en œuvre les politiques régionales et lever les obstacles au commerce. La mise en œuvre du tarif extérieur commun (TEC) de la CEDEAO depuis le 1er janvier 2015 est une avancée salubre dans la bonne direction.

Les travaux en cours en vue de l'ouverture des négociations sur ce projet traduisent l'intérêt que les Etats africains portent à la ZLEC. Une fois installée, celle-ci ouvrira un espace commercial de plus d'un milliard de consommateurs et sera un moyen puissant pour attirer les investissements nationaux et étrangers, booster la production, renforcer la compétitivité des entreprises et favoriser bien-être des populations africaines.

La mise en place de la ZLEC est une étape du programme de transformation de l'Afrique contenu dans l'Agenda 2063. La vision et le plan d'action de cet agenda mentionnent la création de la ZLEC pour la transformation des économies africaines et le renforcement de l'intégration et du développement économique au profit des populations du continent. Si l'établissement de la ZLEC reste un engagement réalisable, force est de reconnaître que de nombreux défis restent à relever par les acteurs du continent. Le premier défi porte sur une bonne gestion des étapes du processus de sa mise en œuvre et la maîtrise des effets attendus. Le second se situe au niveau des conditions indispensables à la réussite de cette initiative.

Dans cette perspective, des progrès réalisés dans les négociations sur la zone de libre-échange tripartite dont le lancement est prévu en mai prochain, laissent croire que les objectifs pourraient être réalisés dans les délais fixés. La ZLE tripartite devrait regrouper 26 pays Membres du Marché commun d'Afrique australe et orientale (COMESA), de la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC) et de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC). Ces trois communautés économiques régionales (CERs) représentent un peu plus de 625 millions de consommateurs avec un Produit intérieur brut (PIB) de l'ordre de 1 200 milliards USD. Cette zone sera le plus grand bloc économique du continent et servira de plateforme de lancement de la ZLEC en 2017.

En Afrique de l'Ouest, même si les effets positifs potentiels de la ZLEC sont plus ou moins reconnus par les Etats et les acteurs des milieux du commerce, il semble que peu d'entre eux soient convaincus de la faisabilité du projet dans un délai de deux ans, surtout dans un contexte où les Etats de l'Afrique de l'Ouest devraient consacrer une partie importante de leurs ressources à la mise en œuvre du tarif extérieur commun entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2015.

Les effets potentiels de la ZLEC dans l'espace CEDEAO

De manière générale, une zone de libre-échange est constituée de pays partenaires qui éliminent entre eux les droits de douane ainsi que les restrictions quantitatives à l'importation, mais qui conservent chacun leur propre politique commerciale vis-à-vis des pays tiers. L'ampleur des effets d'une zone de libre-échange dépend des caractéristiques économiques de la zone concernée et surtout de la nature et de l'intensité des échanges.

Au niveau de la CEDEAO où le tarif extérieur commun est entré en vigueur depuis le 1er Janvier 2015 on peut s'attendre à un impact positif de la ZLEC en termes d'accroissement des échanges intra régionaux. Cependant, des efforts importants doivent encore être faits pour rendre totalement opérationnelle la zone de libre-échange continentale dans cette communauté. Les évaluations faites du schéma de libéralisation des échanges de la

CEDEAO montrent clairement que cette dernière rencontre encore des difficultés dans sa mise en œuvre que la région devrait lever pour espérer tirer profit de la ZLEC.

Théoriquement, la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires au sein d'une région réduit les distorsions liées au commerce, accroît le volume de commerce et améliore le bien-être des ménages au sein de la zone. L'instauration d'une zone de libre-échange efficiente permet également l'expansion de la production des entreprises par le biais des économies d'échelle provenant de la concurrence consécutive à l'ouverture des marchés.

Cependant la présence au sein de la zone de pays partenaires de tailles très différentes peut s'avérer néfaste à court terme pour les pays les plus faibles. En effet, l'apparition des effets positifs au niveau de cette catégorie de pays se fait plus lentement et au fur et à mesure qu'ils s'adaptent à cet environnement concurrentiel.

Même si une évaluation rigoureuse n'existe pas, de nombreux observateurs reconnaissent que le Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO n'a pas donné une impulsion remarquable aux échanges entre les états membres. Le commerce intra régional de la CEDEAO se caractérise principalement par sa faiblesse (12 pourcent) et le montant annuel des échanges commerciaux de la région, répartis entre les 320 millions de la population, ne dépasse pas 50 dollars US par personne.

Comment réussir la ZLEC et assurer son effectivité ?

Les négociations en vue de l'établissement de la ZLEC dont le démarrage est prévu en juin 2015 aborderont, entre autres, le rythme de suppression des droits de douane, la compensation des pertes de recettes et les règles d'origine. Cette ZLE, une fois conclue, conformément à l'agenda de l'Union africaine qui fixe l'échéance à l'année 2017, les règles commerciales régionales devraient être harmonisées pour donner lieu à un cadre juridique nommé Droit Economique et Commercial Africain (DECA).

Dans la même perspective, pour que la mise en place de la ZLEC se traduise par un accroissement du commerce intra-africain, certains obstacles au commerce doivent être levés. Il s'agit, entre autres, de ceux liés à la faiblesse des capacités productives, de la qualité des infrastructures, etc.

Infrastructure, harmonisation des politiques et facilitation du commerce.

Parmi les principaux obstacles à l'intégration en Afrique, il faut citer l'inadaptation des infrastructures de transport de l'Afrique. En effet, le réseau de transport bien qu'existant reste insuffisant et parfois de mauvaise qualité comparé à d'autres régions. A cela, s'ajoute les coûts de transports qui restent parmi les plus élevés au monde. D'une manière générale, les produits africains ont une structure de coût compétitive à la sortie de la ferme ou de l'usine. C'est au cours du processus de transfert aux frontières que les procédures relatives au transport, à l'entreposage, à la manutention et aux douanes affectent le relèvement des coûts de l'exportation de la marchandise. La suppression de tous ces obstacles à la facilitation du commerce est aussi indispensable à la réussite de la libéralisation des échanges au niveau du continent. En outre, compte tenu de la faible diversification des échanges, le renforcement de la base productive et plus particulièrement du potentiel industriel constitue une des priorités majeures à prendre en compte.

La suppression de tous ces obstacles à la facilitation du commerce est aussi indispensable à la réussite de la libéralisation des échanges au niveau du continent.

Il ressort de tout ce qui précède que le succès de la mise en place de la ZLEC est lié à plusieurs facteurs aussi importants les uns que les autres : la réduction des obstacles tarifaires et non tarifaires, l'uniformisation des règles d'origine, l'investissement dans les

infrastructures en qualité et en quantité, une bonne politique de facilitation du commerce et des politiques sectorielles communes pour renforcer la base productive.

L'implication de tous les acteurs.

L'intégration, quelque soit sa sphère régionale ou continentale, ne doit pas être seulement une affaire des politiques. Les acteurs non étatiques à savoir la société civile, le secteur privé, les organisations, les populations qui sont des destinataires et les bénéficiaires des politiques, doivent être impliqués à tous les niveaux du processus.

L'Agenda 2063 et le Programme de travail de l'Union Africaine sont fondamentalement moulés dans l'approche participative visant à faire intervenir toutes les parties prenantes à l'échelle nationale, régionale et continentale. Dans leurs efforts pour promouvoir une gouvernance commerciale participative, les acteurs non étatiques, la société civile africaine ont vivement salué et encouragé l'Union Africaine pour sa décision de créer la ZLEC qu'elle considère comme une initiative majeure pour le continent. Ces acteurs souhaitent, toutefois, d'être directement associés et régulièrement consultés sur les travaux et activités de l'Union pour la réalisation de l'intégration économique continentale. La CEDEAO a une très bonne expérience de l'implication des acteurs non étatiques dans le cadre des négociations APE avec l'UE. Cette expérience mérite d'être renouvelée dans le processus de mise en place de la ZLEC.

Compte tenu des défis auxquels les négociateurs pourraient faire face, l'échéance de 2017 ne devrait pas être retenue comme un délai de rigueur...

Sur la base de ces différentes considérations, les recommandations ci-après doivent être prises en compte :

- compte tenu des défis auxquels les négociateurs pourraient faire face, l'échéance de 2017 ne devrait pas être retenue comme un délai de rigueur pour le lancement de la ZLEC mais plutôt comme une date pour l'atteinte des priorités notamment le renforcement des processus de libéralisation en cours dans les communautés économiques régionales ;
- la réalisation d'études d'impact sérieuses pour mieux éclairer les parties prenantes sur les résultats, les choix à faire et les ajustements nécessaires ;
- l'implication des experts régionaux et des acteurs non étatiques dans les négociations de la ZLEC pour mieux bénéficier de leurs expériences.

Conclusion

Au regard du niveau actuel des échanges en Afrique de l'Ouest, les bénéfices potentiels d'une ZLEC devraient en théorie se traduire en un accroissement du volume des échanges et une amélioration du niveau de vie des populations de la région. L'instauration d'une zone de libre-échange efficiente permet également l'expansion de la production des entreprises par le biais des économies d'échelle provenant de la concurrence consécutive à l'ouverture des marchés. Toutefois, la mise en place de la ZLEC en 2017 constitue un véritable défi pour les dirigeants politiques du continent, les responsables des communautés économiques régionales et les autres acteurs du continent. En effet, il faudrait réussir au niveau continental et dans un délai très court, ce que les communautés économiques régionales peinent à réaliser depuis plusieurs décennies.



Aliou Niang

Docteur en Droit International Economique et Chargé du Programme Commerce et Intégration régionale au Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (ENDA CACID, Sénégal).



Epiphane Adjovi Economiste

Directeur du Centre de Conception et d'Analyse des Politiques de Développement CAPOD, Bénin.

CHAINES DE VALEUR MONDIALE

Progression dans les chaînes de valeur mondiales : le cas des pays d'Afrique subsaharienne

Patrick Bonaventure Ongono et Manfred Kouty

La mondialisation a offert aux pays en développement de nombreuses opportunités d'intégration au commerce mondial. La progression dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) est un moyen efficace de rehausser la compétitivité internationale d'un pays.

L'intégration dans les chaînes de valeur mondiale est devenue un facteur important pour la croissance économique. Les chaînes de valeur mondiales renforcent pour les pays la possibilité de dépasser leurs avantages comparatifs traditionnels et d'accéder à de nouveaux types de production. Elles offrent également aux entreprises des pays en développement la possibilité de mettre à niveau leurs activités. Cette mise à niveau implique l'acquisition de capacités technologiques, institutionnelles et de marchés qui permettent aux entreprises d'améliorer leur compétitivité et de s'engager dans des activités à plus forte valeur ajoutée.

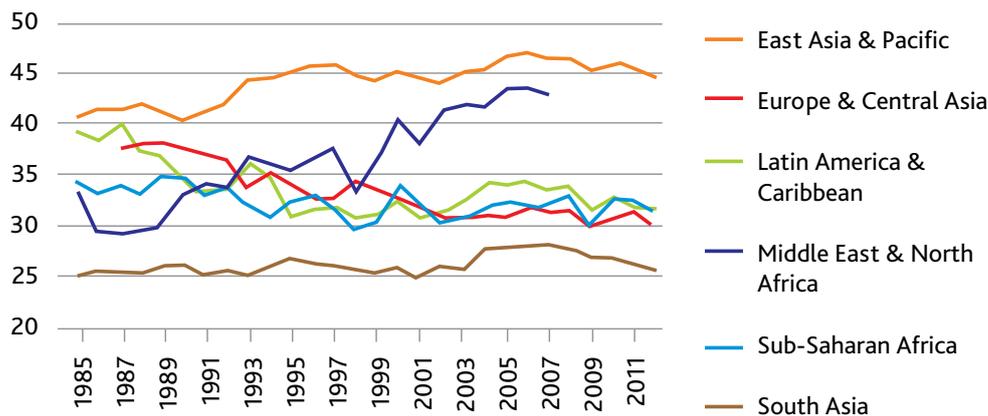
Parmi les régions en développement du monde, l'Afrique et particulièrement l'Afrique Subsaharienne (ASS) est celle où les chaînes de valeur régionales sont relativement moins développées. En effet, de nombreux pays africains peinent encore à accéder aux chaînes de valeur mondiales au-delà des exportations de ressources naturelles (composante en aval). Cette faible position de l'Afrique dans les CVM soulève la question des déterminants de la progression dans les CVM.

L'Afrique dans les CVM

L'Afrique a diversifié ses partenaires commerciaux. Même si l'Union européenne attire toujours près du tiers des exportations africaines et est la source de plus d'un tiers des importations africaines, son poids décline régulièrement avec l'essor des pays émergents, en particulier la Chine et l'Inde. Cependant la diversification des partenaires commerciaux de l'Afrique n'a pas entraîné une diversification des produits d'exportation. Les exportations de l'Afrique restent dominées par des produits primaires tels que les hydrocarbures, et ses importations sont concentrées sur des biens de consommation finis. Cette configuration des échanges se traduit par la marginalisation de l'Afrique par rapport aux CVM manufacturières.

La diversification restreinte des économies africaines reflète la faiblesse du secteur industriel sur le continent (figure 1). Alors que les pays du Moyen-Orient, de l'Afrique du Nord et du Pacifique enregistrent une forte contribution de la valeur ajoutée industrielle au PIB, les pays d'Afrique subsaharienne enregistrent une des performances les plus faibles parmi les pays en développement. La transformation rapide des économies en développement de l'Asie dans les secteurs de haute technologie et à forte intensité de connaissances explique la bonne performance industrielle de ces pays. C'est parce que le secteur industriel africain est sous-développé que de nombreux pays du continent se retrouvent au bas des CVM. D'autres facteurs qui expliquent cette faible position vont des carences des infrastructures du transport, de l'énergie et des télécommunications, à la lourdeur des procédures aux frontières et au mauvais environnement des affaires. Ces éléments sont des déterminants de localisation qui agissent comme conditions préalables pour l'accès des pays aux CVM.

Figure 1 : Evolution de la valeur ajoutée industrielle (% du PIB)



Source : Banque mondiale (2013)

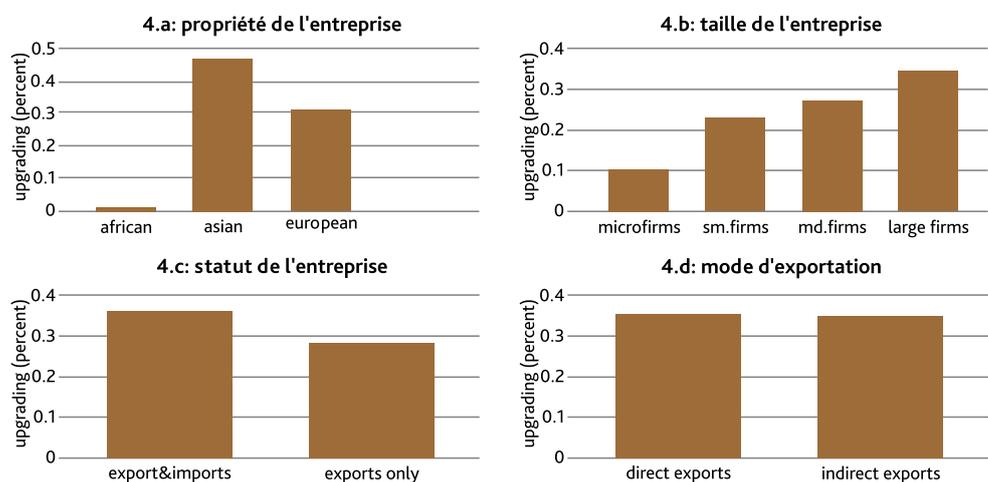
L'investissement direct étranger (IDE) joue aussi un rôle majeur dans les activités des CVM et renforce la croissance de la valeur ajoutée. En raison de leur mauvais environnement des affaires, les pays africains sont moins attractifs pour l'IDE. Selon la CNUCED, en 2012, l'Afrique n'a reçu que 3,7 pourcent d'IDE, contre 24,1 pourcent et 18,1 pourcent pour l'Asie et l'Amérique latine respectivement. Il en résulte que l'Afrique a un faible taux de participation aux CVM, 4,8 pourcent contre 9,5 pourcent pour l'Asie du Sud. La valeur ajoutée des exportations (composante en amont) est beaucoup plus faible en Afrique (14 pourcent), contre 30 pourcent pour l'Asie de l'Est et du Sud-Est et 21 pourcent pour l'Amérique latine et les Caraïbes.

Que nous révèlent les données du terrain?

Les données utilisées pour cette analyse proviennent de l'enquête effectuée par la Banque Mondiale auprès des firmes (Entreprise survey) en 2009 et concernent trois pays d'ASS : Cameroun (363), Cote d'Ivoire (525) et Ile Maurice (398).

L'analyse des données révèle que les caractéristiques telles que la taille des entreprises, leur statut (importatrice ou exportatrice) ainsi que l'origine géographique des propriétaires sont des déterminants importants de l'ouverture des entreprises aux innovations susceptibles de faciliter leur montée en gamme. La figure 2 montre par exemple que les entreprises détenues par des asiatiques sont plus susceptibles d'introduire de nouveaux procédés et produits que les entreprises européennes ou africaines. De même, les grandes entreprises se mettent à niveau plus rapidement que les petites et moyennes entreprises; enfin les entreprises qui exportent directement et s'approvisionnent en intrants à l'étranger se mettent à niveau plus rapidement que celles qui exportent uniquement.

Figure 2 : Liens entre les caractéristiques des entreprises et leur montée sur les chaînes de valeur

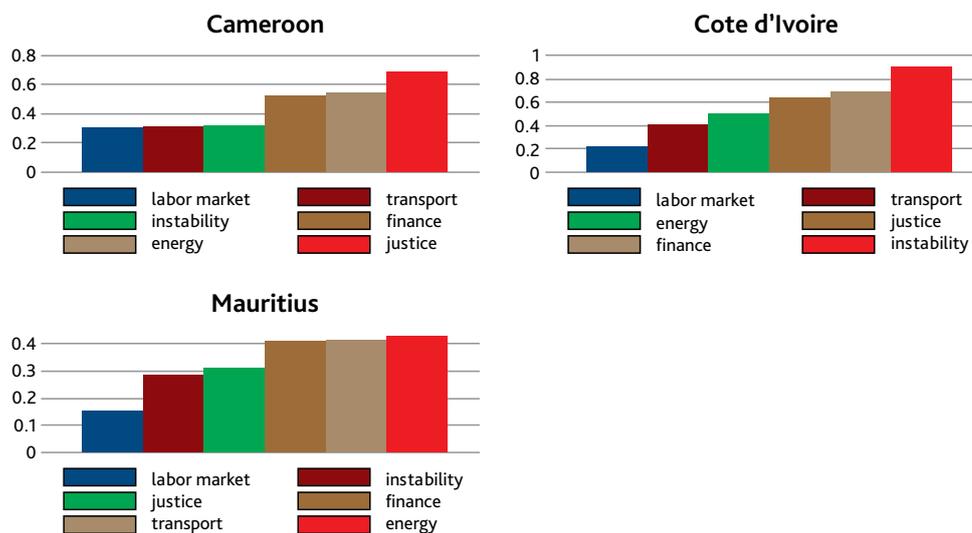


Source : Enquêtes sur les entreprises, 2009

Le degré d'intégration entre entreprises est une autre caractéristique de la structure des CVM qui affecte la mise à niveau. Les liens verticaux et horizontaux sont une source importante d'information, d'apprentissage et d'assistance technique pour la mise à niveau des procédés et des produits. L'analyse montre que les entreprises qui sous-traitent une partie de leur production sont plus susceptibles de se mettre à niveau que celles qui n'ont pas recours à la sous-traitance.

Le dernier élément - et non le moins important - est relatif au cadre normatif du pays hôte qui compte également dans la capacité des entreprises à se mettre à niveau. En élaborant une stratégie de mise à niveau, les entreprises sont motivées ou entravées par l'environnement des affaires dans lequel elles opèrent. Dans la Figure 3, les données laissent entrevoir un environnement de travail défavorable pour ces trois pays. Au Cameroun, par exemple, le système judiciaire, réputé partial et corrompu, l'énergie et le financement constituent de sérieux obstacles au bon fonctionnement des entreprises. En Ile Maurice les entreprises se plaignent également de leur approvisionnement énergétique et des contraintes financières. Ces entreprises opèrent néanmoins dans un environnement plus favorable que leurs homologues de Côte d'Ivoire et du Cameroun, car moins de 40 pourcent des entreprises mauriciennes ont eu à faire face à des contraintes. En Côte d'Ivoire, plus de 80 pourcent des entreprises déplorent l'instabilité politique dans le pays.

Figure 3 : Environnement des affaires pays et montée sur les chaînes de valeur (2009)



Source : Auteurs, Enquêtes sur les entreprises, 2009



Manfred Kouty
Economiste au CEREG, Université de Yaoundé 2, Cameroun.



Patrick Bonaventure Ongono
Economiste au CEREG, Université de Yaoundé 2, Cameroun.

Conclusion

Sur la base des données de trois pays d'Afrique subsaharienne (Cameroun, Côte d'Ivoire et Maurice), notre analyse révèle que le prix de vente, la taille de l'entreprise, la propriété, le niveau d'intégration entre diverses entreprises et le système judiciaire influent sur la décision de mise à niveau des entreprises. Plusieurs enseignements se dégagent de ces résultats, à l'intention des décideurs, sur les moyens de faciliter la mise à niveau par les entreprises. Pour améliorer la participation des entreprises subsahariennes aux CVM, il est important de mettre en place des politiques à même d'améliorer la rentabilité des entreprises, d'aider les grandes entreprises ayant une forte capacité économique pour exporter des produits, de diversifier les partenariats avec des firmes étrangères, d'encourager la coopération et la coordination entre entreprises et de promouvoir un bon environnement des affaires.

PARTENARIAT ACP-UE

Test grandeur nature sur le partenariat ACP-UE: peut-il être relancé?

Geert Laporte

Le groupe ACP est en train de disparaître et de perdre rapidement son attrait, son poids politique et son pouvoir de négociation dans la gouvernance mondiale. Les défis structurels persistent mais des réformes de haut niveau pourraient ouvrir une nouvelle voie.

Il y a eu, au fil des ans, au sein du groupe ACP, beaucoup d'introspection sur la pertinence et la valeur ajoutée - ou le manque de pertinence et de valeur ajoutée - de la coopération ACP-UE et du groupe ACP lui-même.

Le débat d'aujourd'hui se concentre en particulier sur la façon dont la coopération ACP-UE pourrait enrichir l'agenda en pleine expansion de la gouvernance mondiale.

Cet article cherche à procéder à un test grandeur nature sur certaines déclarations officielles majeures des ACP, y compris la Déclaration des Chefs d'Etat ACP de Sipopo (décembre 2012), afin de réfléchir en profondeur sur les ambitions exprimées et les mettre en phase avec les réalités actuelles. Il examine également les avantages comparatifs supplémentaires et explore les voies possibles de recherche d'intérêts communs pour l'UE et le groupe ACP dans la gouvernance mondiale.

Les questions clés qui ont besoin de réponses

Sur quels défis mondiaux l'action collective ACP-UE a-t-elle eu un impact majeur ? Y a-t-il eu entre les ACP et l'UE une réelle convergence d'intérêts qui a permis aux deux parties de tirer profit des processus mondiaux ? Quels sont les avantages comparatifs et la valeur ajoutée spécifique des ACP, en tant que groupe, sur les thèmes mondiaux qui ne peuvent être couverts par d'autres institutions ? Dans quelle mesure le partenariat ACP-UE joue-t-il un rôle important pour servir les ambitions et les intérêts stratégiques de l'UE dans le monde ?

La logique générale du partenariat ACP-UE a évolué de manière spectaculaire au cours des deux dernières décennies à travers les changements intervenus dans le paysage mondial. Il est donc important de discuter du sujet de la collaboration sur les questions mondiales à la lumière des réalités politiques actuelles et de la capacité du groupe ACP à intervenir dans les enjeux mondiaux et à avoir un impact réel.

Le test grandeur nature : de la rhétorique à l'empirisme

Bien que des formulations telles que « intérêts partagés », « solidarité » et « partenariat unique » réapparaissent régulièrement dans toutes les Déclarations des Chefs d'Etat et de Gouvernement des ACP, elles risquent, à terme, de devenir des slogans creux qui ne reposent pas sur des actions concrètes. Ceci remet en cause la solidité du fondement du partenariat ACP-UE sur la scène mondiale, au-delà des intentions ambitieuses.

L'Accord de Cotonou, par exemple, reste le cadre de partenariat le plus élaboré, qui couvre la coopération politique et économique, ainsi que la coopération au développement entre les régions du monde. Mais représente-t-il suffisamment la communauté d'intérêts et dispose-t-il de poids politique et économique suffisant pour faire face de manière significative aux défis de la gouvernance mondiale. Peut-il générer une « action collective » réellement efficace pour être entendu et exercer une influence.

Le déclin de la coopération ACP-UE est manifeste dans trois exemples concrets :

Un premier exemple porte sur les rôles politiques du partenariat ACP-UE. Au cours des dernières années, ces rôles ont été pris en charge par d'autres organisations et groupes internationaux. Des sujets globaux tels que la sécurité, la paix, la migration, la démocratie et les droits humains ne sont plus pris en compte essentiellement à travers le cadre ACP-UE. Ces défis mondiaux se sont déplacés ailleurs. Par exemple, les questions de paix et de sécurité africaines sont traitées par l'Union africaine (UA), par les Communautés économiques régionales (CER) et par le Partenariat Afrique-UE. Le sommet Afrique-UE le plus récent, tenu en avril 2014, à Bruxelles, par exemple, a consacré beaucoup de temps et d'énergie à la paix et à la sécurité.

Un second exemple a trait aux sujets économiques liés au commerce progressivement pris en charge par les CER qui négocient des Accords de partenariat économique (APE) avec l'UE. Des domaines relativement nouveaux tels que la transformation économique, la gestion transparente des ressources naturelles, le transport, l'énergie et l'engagement du secteur privé dans le développement sont traités de plus en plus au niveau continental (UA) et au niveau régional (CER).

Le troisième exemple renvoie au paysage changeant des acteurs impliqués dans les défis mondiaux, ainsi qu'à la coopération ACP-UE sur de nombreuses autres questions. S'il y a toujours des interactions régulières entre les ACP et l'UE au niveau gouvernemental et parlementaire, il y a des raisons de penser que l'influence et le poids politiques de ces interactions sont en train de faiblir. Seuls quelques ministres européens assistent aux réunions du Conseil des ministres ACP-UE. On peut se demander si un Sommet des Chefs d'Etat ACP-UE – s'il est toujours organisé – mobiliserait autant de représentants de haut niveau que lors du récent sommet UE-Afrique, auquel avaient assisté plus de 60 Chefs d'Etat.

On peut également se demander si les relations ACP-UE peuvent toujours mobiliser effectivement des acteurs non-étatiques. En 2000, des dirigeants du monde des affaires, de la société civile et des gouvernements locaux se sont rassemblés spontanément pour mettre en place le Forum de la société civile ACP, le Forum des affaires ACP et ainsi que la Plateforme des gouvernements locaux ACP, qui ont permis des interactions entre les représentants des trois régions ACP et des six sous-régions. Il ne reste pas grand-chose de ces initiatives et l'on remarque à présent que l'on est passé progressivement de ces configurations ACP à l'organisation des affaires et de la société civile par l'intermédiaire de plateformes continentales.

Ces exemples semblent indiquer que les ACP et le partenariat ACP-UE ont perdu de leur influence, de leur poids politique et de leur pouvoir de négociation. Il y a un important chevauchement des mandats entre les ACP et d'autres groupes et en termes de visibilité, le Groupe ACP semble avoir perdu la bataille sur la scène internationale.

En dépit d'un appui politique concret plutôt limité, nous pouvons observer dans le même temps que les Chefs d'Etat, les Ambassadeurs et les Parlementaires de l'Assemblée parlementaire conjointe ACP-UE défendent farouchement la coopération ACP-UE et le Groupe ACP et demandent même que l'on ajoute de nouvelles tâches à cet édifice fragile – entre autres, l'incorporation de défis mondiaux complexes. Les mauvais esprits laisseraient entendre que ceci est essentiellement dû à la manne financière, qui est toujours considérable. Les mêmes suggéreraient également que les ACP ne survivraient pas à la disparition des ressources du Fonds européen de développement (FED).

Cependant, si le « paquet d'intérêts communs » historique entre les deux groupes ne semble plus aussi assez solide pour générer des actions collectives dans des domaines d'intervention clés, il pourrait y avoir de nouvelles fenêtres d'opportunités pour harmoniser de nouveau les intérêts communs.

En Europe, par exemple, nous observons toujours un intérêt marqué pour les différentes régions qui constituent les ACP, en particulier l'Afrique. La plupart des pays africains sont en plein essor et l'établissement de relations fortes avec ces pays présente toujours un

Le Groupe ACP

Le Groupe ACP est une organisation créée par l'Accord de Georgetown en 1975. Il est composé de 79 pays d'Afrique, États des Caraïbes et du Pacifique

intérêt majeur pour l'UE et les BRICS. Les régions des Caraïbes et du Pacifique devraient continuer à intéresser l'Europe, car ces deux régions ACP ont un potentiel majeur en tant qu'économies bleues. Il reste cependant à voir si l'UE estime que les ACP feront la différence en tant que groupe qui s'efforce de devenir un acteur plus puissant.

Un partenariat ACP-UE au-delà de 2020

Quand l'on regarde vers le futur proche, le groupe ACP aurait intérêt à être plus réaliste sur son propre avenir et sur ce qu'il peut faire avec l'UE et d'autres partenaires. Il est important d'examiner les opportunités potentielles pour les ACP-BRICS et le renforcement de la coopération Sud-Sud. Tous les pays ACP peuvent tirer profit de la coopération avec d'autres partenaires, en plus de l'UE. Est-il toutefois réaliste de supposer que la Chine, par exemple, serait intéressée à entretenir une relation spéciale avec un groupe ACP sachant que celui-ci a un passé colonial de certains Etats membres de l'UE ?

Conclusion

Le groupe ACP devra concentrer le débat et consacrer moins de temps à l'analyse de ses réussites passées. Il est toujours bon de se rappeler d'où vient le groupe et d'avoir une perspective historique tant que ceci ne mène pas au conservatisme ou à la myopie. Les ACP et le caractère de la coopération ACP-UE devraient se transformer de manière radicale. Une vision stratégique est nécessaire et il conviendrait d'éviter les vœux pieux et les ambitions irréalistes.

Les ACP doivent également renforcer la cohérence interne. Le nombre est important, mais cela ne suffit pas, en particulier s'il n'y a pas de cohérence interne au sein d'un large groupe ou si le groupe n'est pas en mesure d'avoir un impact. Les ACP sont constitués à présent de pays à revenu intermédiaire, de pays moins avancés et d'Etats vulnérables et fragiles. Ceci peut restreindre la possibilité de mener une action collective significative. Un groupe de PMA et de petites économies vulnérables pourraient avoir une plus grande cohérence, mais ceci impliquerait que l'on demande aux autres pays plus puissants de quitter le groupe, ce qui semble peu probable.

En outre, les ACP devront en faire moins, mais mieux. Les ACP seront tenus de réduire leur mandat de manière substantielle pour en améliorer l'exécution.

Dans le monde actuel fortement compétitif, les ACP devraient avoir une image de marque claire, reconnaissable par tous leurs membres. Un domaine où tous les 80 pays ACP pourraient trouver un intérêt commun, c'est celui de l'économie bleue, qui connaît actuellement une expansion spectaculaire. Évalué à près de 1.500 milliards, c'est le second secteur économique global, après celui de l'alimentation et de l'agriculture. Des domaines connexes tels que les énergies renouvelables, la biodiversité et la pêche pourraient ouvrir des perspectives pour des intérêts communs entre pays et régions ACP. En tant que réseau de connaissances, les ACP pourraient se concentrer sur l'échange d'expériences entre pays et sous-régions, dans différents secteurs tels que le tourisme, l'intégration régionale, les négociations commerciales et les obstacles non-tarifaires au commerce et pourraient générer des intérêts communs, en s'appuyant sur la compétence reconnue d'institutions ACP-UE établies telles que le Centre technique de coopération agricole et rurale (CTA).

Il est tout aussi important que les ACP mobilisent leurs propres moyens financiers. Aller au-delà d'une relation bailleurs-bénéficiaires de dépendance vis-à-vis de l'UE soulignerait clairement la conviction que les ACP sont en mesure d'apporter une contribution essentielle dans l'arène globale.

En dernier lieu, les ACP se doivent de rester vivants en dehors de Bruxelles et d'inclure différentes parties prenantes à partir de la base, tels que la société civile ou le secteur privé, soucieux de travailler avec les ACP dans la gouvernance mondiale.

Les points de vue exprimés dans le présent article sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de l'ECPDM.

Cet article est basé sur un discours prononcé à l'occasion de la Journée des ACP, le 6 juin 2013.



Geert Laporte

Directeur adjointe Centre européen de gestion des politiques de développement (European Centre for Development Policy Management (ECDPM), Maastricht, Pays-Bas.

DERNIER MOT

Le groupe ACP a-t-il un avenir au delà de 2020?

Cheikh Tidiane Dieye

Les préférences commerciales dont bénéficient les pays ACP n'ont ni généré une croissance soutenue et durable ni accru le commerce de ces pays. Une situation qui laisse dire que le Groupe ACP devrait prendre son destin en main en posant des actes forts en vue de sa transformation politique et économique.

L'article de Geert Laporte publié dans ce numéro jette un regard objectif sur les perspectives d'évolution du groupe ACP. A la lecture de ce texte, on ne peut manquer de s'interroger avec l'auteur sur le futur que le groupe ACP veut, ou peut, se construire dans un contexte où les circonstances historiques qui ont été à la base de sa création ont assez profondément changé. C'est pourquoi je voudrais prendre appui sur l'article de Laporte pour ouvrir le débat sur cette question qui devrait prendre une dimension particulière à mesure que l'on se rapprochera de 2020, année à laquelle l'accord de Cotonou devrait prendre fin.

Les circonstances historiques, bonnes ou mauvaises, qui sont à la base de la création du groupe ACP en 1975 à Georgetown en Guyane ont forgé l'identité de ce groupe et déterminé la forme et le fond de la coopération qu'elle entretient avec l'Europe, et avec le reste du monde. De nombreux acteurs au sein et en dehors de l'espace ACP perçoivent ce groupe comme une entité qui n'existe que par et pour l'Union européenne.

Figé dans sa forme actuelle, isolé, sans ressources propres et prisonnier de son histoire, qui est à tout point de vue orientée par la dépendance à l'aide multiforme de l'Europe, le groupe ACP n'aura pas d'avenir s'il ne pose pas des actes forts en vue de sa transformation politique et économique.

Sur le partenariat Europe-ACP, le diagnostic est déjà assez bien fait pour qu'il soit besoin d'y revenir. Il est communément admis que, sous sa forme traditionnelle ou postcoloniale, le partenariat Europe-ACP a donné des résultats très mitigés. L'objectif de diversification économique n'a pas été atteint. Les préférences commerciales n'ont ni généré une croissance soutenue et durable ni accru le commerce entre l'Europe et les pays ACP. Au contraire, elles auraient même découragé les efforts d'industrialisation des pays ACP et accentué leur spécialisation dans le rôle de fournisseurs de matières premières et de produits de base.

Les préférences commerciales n'ont ni généré une croissance soutenue et durable ni accru le commerce entre l'Europe et les pays ACP.

Il faut toutefois reconnaître que l'Europe est loin d'être seule responsable de cette stagnation. Les pays ACP ont été incapables d'opérer les réformes structurelles nécessaires pour mettre en place une véritable dynamique de transformation.

Le manque de leadership et de vision pour un développement inclusif et durable, la faiblesse des institutions et des mécanismes de la gouvernance, l'insertion inappropriée dans l'économie mondiale et bien d'autres fléaux ont aussi empêché toute possibilité de progrès véritable des pays ACP à l'image de ce qui s'est fait en Asie de l'Est et du Sud-est où les pays avaient pourtant des conditions économiques et sociales relativement similaires.

Regard sur un partenariat construit sur le long terme

Deux grandes périodes, correspondant chacune à une stratégie particulière déployée par l'Europe, sur fond d'intérêts économiques et politiques, ont marqué la trajectoire des relations entre l'Europe et les pays ACP.

La première période est celle que j'appelle la période de *l'Europe pour les pays ACP*. Elle correspond à la mise en place des préférences commerciales non réciproques, octroyées sans contrepartie à travers notamment les conventions successives de Lomé entre 1975 et 2000. L'Europe avait alors défini une *stratégie pour les pays ACP* et adopté tout un ensemble d'instruments politiques, économiques et commerciaux pour la mise en œuvre. Avec une ouverture de son marché à 100 pourcent sans droits ni taxes, associée à des crêtes tarifaires sur certains produits, la progressivité des droits sur les produits transformés, des normes sanitaires et phytosanitaires et des obstacles techniques relativement rigides, l'Europe pouvait se garantir un accès durable aux matières premières des pays ACP. Durant cette période, les pays ACP ont bénéficié d'un ensemble d'instruments économiques et de facilités commerciales qui leur ont permis de garder des niches sur le marché européen.

La seconde période démarre en 2000. Cette année marque un tournant majeur dans les relations entre l'Europe et les pays ACP. Les mutations économiques et politiques qui sont apparues au milieu des années 90 et qui ont profondément influencé les relations internationales se sont accélérées en 2000. L'Accord de Cotonou signé dans ce contexte marque un tournant majeur. L'Europe y laisse apparaître, de manière explicite ou diffuse, les grandes lignes de sa nouvelle stratégie sur les ACP, élaborée à la fois comme réaction aux mutations intervenues dans le système commercial international – lancement du programme de Doha pour le développement en 2001 – et comme réponse à la montée en puissance des pays émergents au début des années 2000. L'Europe se donne alors une *stratégie sur les pays ACP* avec pour finalité de stopper le déclin quasi irréversible de ses parts dans le commerce des ACP.

Les lignes traditionnelles ont commencé à bouger pour laisser apparaître de nouvelles formes de coopération et de nouvelles possibilités économiques pour les pays ACP. Ces derniers, en particulier ceux d'Afrique, prennent alors conscience des opportunités que leur offrent les nouvelles configurations géopolitiques et économiques internationales pour accélérer leur transformation économique. C'est cette prise de conscience qui explique en partie la précaution prise par les régions ACP dans les négociations de l'Accord de partenariat économique (APE). La durée des négociations, l'étendue des divergences comme les tensions politiques qui ont entouré celles-ci sont bien la preuve que les temps ont changé et que les pays ACP veulent désormais porter leur empreinte sur leur partenariat avec l'UE.

Les pays ACP n'ont pas choisi leur passé. Celui-ci a été conçu par l'Europe. Mais ils peuvent construire leur propre avenir.

Quelles voies pour le futur?

Je fais partie de ceux qui pensent que l'Europe n'a plus ni les moyens ni l'envie d'entretenir un groupe dont l'utilité économique et le poids politique sont de plus en plus contestables. Et à vrai dire, les pays ACP eux-mêmes ne semblent tenir à cette relation, dans sa version formelle et institutionnelle, que par commodité pour accéder aux ressources financières européennes au moins jusqu'en 2020, date prévue pour l'expiration de l'accord de Cotonou. Et après?

Les pays ACP n'ont pas choisi leur passé. Celui-ci a été conçu par l'Europe. Mais ils peuvent construire leur propre avenir. Mais soyons clair, il ne s'agit pas de couper toute relation avec l'Europe car cela n'est ni possible ni souhaitable. Il s'agit plutôt pour ce groupe de

se réinventer tant sur la forme que sur les objectifs. Deux axes de changement majeurs, parmi d'autres, me semblent incontournables:

- apprendre à vivre sans les préférences commerciales européennes

En dépit de sa population de plus d'un milliard d'habitants, le groupe ACP ne compte que pour moins de 3 pourcent du commerce mondial. Il est resté tributaire des rentes préférentielles octroyées par l'Europe. Or ces préférences commerciales s'éroderont dans un avenir très proche du fait des baisses des tarifs au niveau multilatéral ou dans le cadre des accords régionaux : UE-Mexique ; UE-Corée ; UE-Chili ; UE-Pays méditerranéens ; UE-Israël ; UE-Etats-Unis ; etc.

C'est pourquoi la signature des APE ne pourra que retarder, peut-être de quelques années seulement, l'échéance inéluctable de l'ouverture à la compétition globale. L'Europe donne désormais à tous ses autres partenaires les avantages qu'elle n'avait donnés jusqu'ici qu'aux pays ACP.

Les pays ACP n'ont donc d'autre choix que de sortir de l'attentisme pour construire leur compétitivité en investissant massivement dans la formation professionnelle pour se doter d'une main d'œuvre qualifiée, l'énergie, les infrastructures, etc. Le renforcement des capacités productive et la diversification économique est une nécessité car la dépendance à une gamme limitée de produits empêche toute insertion dans les chaînes de valeurs mondiales qui se complexifient.

- s'affranchir de la tutelle économique et politique européenne et bâtir un partenariat ouvert et multipolaire

A l'expiration de l'Accord de Cotonou en 2020, le Groupe ACP devrait se doter de sa première *Stratégie sur l'Europe* qui devrait permettre de consolider tous les acquis obtenus dans la coopération avec l'UE. Mais il faudra ensuite s'ouvrir à toutes les autres possibilités de partenariat économique pour tirer profit de l'ouverture et de la diversification des pôles de coopération dans l'espace économique mondial. La coopération Sud-Sud est un formidable levier de croissance et de développement économique et social pour le groupe ACP.

Le groupe ACP pourrait en faire le principal instrument de sa renaissance. Les pays émergents du Sud ont des expériences et des modèles de réussite qu'ils peuvent transférer à des pays moins avancés.

Dans l'espace ACP, certains pays ont développé des expériences et des modèles qui pourraient être d'une grande utilité pour d'autres. D'autre part, dans le sillage de la coopération Sud-Sud, la coopération triangulaire apparaît aussi comme un levier qui fait déjà ses preuves. Cette forme de coopération est un trait d'union entre la coopération Sud-Sud et Nord-Sud. Le secrétariat ACP devrait donc définir une stratégie pour s'engager dans le développement de la coopération Sud-Sud et tripartite dans l'espace ACP.



Cheikh Tidiane Dieye
Directeur du Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (Enda CACID),
Dakar, Sénégal.

DEROGATION DES PMA SUR LES SERVICES

Les membres de l'OMC annoncent d'importantes préférences sur les services en faveur des PMA

Plusieurs membres de l'OMC ont annoncé des secteurs et des modes de fourniture concrets où ils envisagent d'offrir un traitement préférentiel aux services et fournisseurs de services des pays les moins avancés (PMA), lors d'une réunion de haut niveau tenue le 5 février.

La plupart des préférences annoncées lors du Conseil du commerce des services de l'OMC, jeudi dernier, s'appuient sur des offres présentées antérieurement par les membres, dans le cadre des négociations du Cycle de Doha. En outre, certains membres ont proposé d'ajouter de nouveaux engagements et/ou d'établir une équivalence avec des préférences qu'ils ont déjà accordées dans leurs ALE. Ces préférences unilatérales en faveur des exportations de services des PMA devront en premier lieu suivre les procédures juridiques nationales des pays respectifs qui octroient des préférences et par la suite, être notifiées à l'OMC avant de devenir contraignantes. Selon plusieurs délégués des PMA, le résultat de la réunion – à laquelle assistaient les ministres du commerce de l'Ouganda et du Bangladesh – était « impressionnant » et « inattendu ». La qualité de l'engagement et la profondeur des signaux présentés pour 'opérationnaliser' la dérogation ont été reconnues par plusieurs délégués lors de cette rencontre de haut niveau.

Des préférences importantes

Vingt-huit membres de l'OMC ont indiqué les secteurs et modes de fourniture dans lesquels ils envisageaient d'accorder des préférences, ainsi qu'un appui à des projets de coopération technique. Dix-sept autres membres ont fait savoir qu'ils examinaient actuellement des préférences.

L'Australie, le Brésil, le Chili, le Liechtenstein, le Mexique, la Norvège, la Corée du sud, Singapour, Taiwan et la Thaïlande figuraient au nombre des pays ayant pris des engagements au cours de la réunion.

D'autres pays ont déclaré que des consultations étaient en cours et on s'attend à ce qu'elles mènent à des préférences au cours des prochains mois.

Se montrant plus sceptiques, certains responsables ont déclaré qu'il restait à voir comment ces engagements se traduiraient dans la pratique. « Nous devons voir tout ceci écrit noir sur blanc, » a déclaré un délégué africain.

L'incertitude quant à la valeur juridique de telles préférences unilatérales a été soulignée par un délégué qui a précisé qu'il était difficile de savoir s'il s'agissait simplement de déclarations de bonne foi pour agir ou si elles étaient juridiquement contraignantes.

Une large couverture

En ce qui concerne le Mode 4 – le mode de fourniture qui intéresse le plus les PMA car il implique le mouvement transfrontières des personnes – certaines des préférences comprennent de nouveaux engagements visant à étendre la période de séjour pour certains fournisseurs de services contractuels des PMA. Ceux-ci comprennent, par exemple, les professionnels indépendants, les stagiaires diplômés, les installateurs, les personnes transférées au sein de leur entreprise, ainsi que de nouvelles catégories de professionnels des services.

Les préférences potentielles indiquées par les membres au titre du Mode 1, qui porte sur le commerce transfrontières, et le Mode 3, qui traite de la fourniture de services à travers la présence commerciale, comprennent également une diversité de nouveaux secteurs et sous-secteurs.

Ceux-ci comprennent par exemple, des services aux entreprises tels que l'ingénierie, les services de traduction et d'interprétation, la gestion de projet et la consultation ; les services informatiques ; les services financiers ; les voyages et le tourisme ; des services maritimes tels que le fret, le transport, la manutention de cargaisons ; et les services de transport aérien, y compris la manutention au sol et les services informatisés de réservation.

L'Inde a indiqué un traitement préférentiel en matière d'assistance technique et d'accès au marché, avec des engagements dans de nouveaux secteurs tels que les services d'ingénierie et les services informatiques. New Delhi a en outre proposé la suppression des frais de visas pour les personnes des PMA qui sollicitent des visas d'affaires ou de travail, afin de garantir aux fournisseurs de services de ces pays un accès au marché « réel et important d'un point de vue commercial ».

Selon un délégué d'un pays développé, la Chine a donné signaux intéressants dans ce sens.

Les engagements de l'UE reposent sur son offre formulée dans le Cycle de Doha et couvre les domaines traditionnels de l'Accord général de l'OMC sur le commerce des services (AGCS), notamment la mise à la disposition des PMA d'éléments clés d'amélioration de l'Accès au titre du Mode 4, ainsi que des mesures d'ouverture des marchés comprises dans ses récents ALE, tels que l'Accord de partenariat économique (APE) avec les membres de la Communauté des Caraïbes (CARICOM).

Des observateurs des milieux du commerce signalent qu'il n'y a pas encore d'indications sur la couverture et la portée exactes des préférences sectorielles proposées en faveur des PMA par l'UE, qui promet uniquement qu'elles seront « significatives ».

Les Etats-Unis ont mis l'accent sur le fait que la dérogation sur les services devrait faire partie d'une discussion plus large sur la réforme réglementaire des services des PMA et sur l'accroissement de la capacité à exporter des services.

Extension des préférences de l'Accord sur le commerce des services aux PMA ?

Les États-Unis ont fait part de leur intention d'accorder aux PMA, « dans la mesure du possible » le même niveau d'accès au marché des services américain que Washington prévoira au titre de l'Accord sur le commerce des services – un accord plurilatéral sur le commerce des services actuellement négocié par un groupe de 23 membres, qui comprend également l'UE.

Assistance technique

Plusieurs membres ont annoncé diverses initiatives d'assistance technique pour améliorer la capacité d'exportation de services des PMA. Ces initiatives comprennent des programmes de formation à l'intention des fournisseurs de services des PMA et un appui visant à moderniser les infrastructures.

Un certain nombre de pays ont indiqué qu'ils fournissaient déjà une assistance technique par des canaux multilatéraux et ont réitéré la nécessité de faire une utilisation optimale des canaux d'Aide pour le commerce et de lier les projets de constitution de capacité existants au processus de mise en œuvre de la dérogation sur les services en faveur des PMA.

L'Inde a proposé d'assigner une partie de l'assistance technique exclusivement aux PMA et de concevoir un nouveau régime pour surmonter les contraintes de l'offre dans le secteur des services des PMA. L'Australie également a fait état de financements supplémentaires pour l'assistance technique.

Une réunion du Conseil du commerce des services se tiendra le 19 mars et devrait procéder à une évaluation des engagements.

ZONE DE LIBRE ECHANGE TRIPARTITE

Démarrage des négociations sur la zone de libre-échange continentale à partir juin 2015

Réunis à Addis Abéba, les 30 et 31 janvier les chefs d'Etat de l'Union africaine (UA) ont décidé du démarrage des négociations sur la zone de libre-échange continentale (ZLEC) en juin 2015, et donné mandat au Président du Comité de haut niveau sur le commerce africain (HATC), pour entamer les consultations de haut niveau pour la mise en place de la ZLEC.

Pretenant acte du rapport de la réunion du HATC tenue la veille dans la même capitale, les chefs d'Etat de l'Union africaine ont approuvé les recommandations formulées par cet organe invitant à la poursuite des efforts en vue de renforcer l'intégration en Afrique et à une forte implication de l'Afrique dans les discussions en cours au niveau international.

Ce sommet qui intervient dans un contexte marqué par les débats en cours sur financement du développement en Afrique a été une occasion pour les chefs d'état africains de réitérer leur engagement à s'affranchir de l'aide étrangère à travers la mobilisation des ressources domestiques pour renforcer la résilience économique et réduire la dépendance du continent vis-à-vis des pays donateurs.

Lancement des négociations sur la zone de libre-échange continentale.

Conformément au calendrier et aux étapes du Traité d'Abuja, la ZLEC devrait être lancée en 2017. A cet égard, les dirigeants africains ont décidé de lancer les négociations dans ce sens en juin prochain. Selon la feuille de route proposée en 2012 les négociations devraient s'appuyer sur les progrès déjà réalisés sur le continent, notamment l'expérience pionnière de la zone de libre-échange tripartite COMESA-EAC-SADC.

Au cours de la réunion du HATC tenue le 29 janvier à la veille du sommet, Sindiso Ngwenya, secrétaire général du COMESA et président du Groupe de travail sur les négociations tripartite a souligné les progrès réalisés en vue de l'établissement de cette zone de libre-échange tripartite COMESA-EAC-SADC soulignant les opportunités de cet accord sur l'accroissement des échanges entre les trois régions.

Fort de ce constat les chefs d'état se sont félicités des progrès notés dans le cadre l'initiative tripartite dont le lancement est prévu en Mai prochain avant de saluer la mise en œuvre par la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) de son Tarif extérieur commun (TEC) depuis le 1er Janvier 2015.

Dans la perspective des préparatifs pour le démarrage des négociations en juin 2015, les chefs d'état ont demandé aux ministres du Commerce de l'Afrique de poursuivre et finaliser les travaux dans ce sens. A cet égard ils ont instruit les différentes Commissions de l'UA intervenant dans le processus, en collaboration avec la CEA et les CER, à entreprendre des travaux techniques requis y compris de préparer des projets de textes qui serviront de base de négociations.

Afin d'assurer la participation inclusive et l'appropriation de la ZLEC par les peuples d'Afrique, l'UA a souligné l'importance d'impliquer les différents acteurs tels que le secteur privé, les parlementaires, la société civile dans le processus de négociation.

Pour maintenir cet élan en vue de la création de la ZLEC à l'horizon 2017, l'UA invite les États membres à fournir les ressources financières et techniques nécessaires aux niveaux national, régional et continental.

Implication dans les négociations en cours au niveau international

Outre les discussions en vue de l'établissement de la zone de libre-échange continentale, l'Afrique s'est engagée dans d'autres négociations au niveau international notamment à

l'OMC et au niveau des nations unies. Compte tenu des enjeux de ces négociations pour le continent, les chefs d'état ont appelé à une implication du continent dans le processus de négociations et de prise de décision.

Au niveau de l'OMC où les discussions se poursuivent l'engagement du continent dans la mise en œuvre de toutes les décisions prises par les ministres à Bali, notamment l'Accord sur la facilitation du commerce a été réaffirmé par les chefs d'Etat. Ils ont toutefois rappelé l'importance que revêt l'assistance et l'appui au renforcement des capacités dont ils ont besoin afin d'acquérir la capacité nécessaire pour la mise en œuvre de l'accord. Ils ont en outre invité les Etats membres à identifier les problématiques clés dans le programme de travail Post-Bali qui facilitent la réalisation de l'agenda stratégique pour la transformation structurelle de l'Afrique et de l'intégration régionale.

Concernant les négociations en vue de l'établissement d'un programme de développement post 2015, l'UA a insisté sur la nécessité de forger une position commune africaine sur le changement climatique et d'assurer que le continent parle d'une seule voix.

Renouvellement de l'AGOA

Les progrès en cours en vue du renouvellement de l'AGOA ont été salués par les chefs d'états de l'UA qui se sont réjouis de l'annonce faite par le président Obama en Août 2014 à l'occasion du Sommet Afrique-États-Unis, à œuvrer dans ce sens. Dans cette perspective de renouvellement, l'UA a invité le Congrès américain à préserver le partenariat commercial entre les États-Unis en Afrique en approuvant pour sa part l'AGOA.

Au vu des discussions en cours pour le renouvellement de l'AGOA, qui arrive à expiration en septembre 2015, l'UA appelle les pays éligibles à l'AGOA à plaider davantage pour soutenir les efforts du groupe des ambassadeurs à Washington en vue du renouvellement de l'AGOA.

Sur le fil

Visitez <http://fr.ictsd.org/> pour des mises à jour sur le commerce et le développement en Afrique

Le Kenya invité à signer l'APE

L'ambassadeur de l'Union européenne (UE) au Kenya, Lodewijk Briet, a appelé le gouvernement kenyan à signer les Accords de partenariat économique (APE) avec l'UE, afin de pouvoir bénéficier pleinement d'exportations sans droits de douane vers le marché européen.

Ce pays d'Afrique de l'Est, seule économie de la région qui ne fait pas partie des pays les moins avancés (PMA) a perdu son accès préférentiel au marché européen depuis le 1er octobre, échéance fixée par la Commission européenne pour le retrait de la réglementation « MAR 1528 » qui assure aux pays ACP un accès au marché en franchise de droits et sans contingents.

Cette suspension du Kenya fait suite au retard de Nairobi à signer le nouvel accord de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne obtenu à l'occasion du Conseil des ministres de la CAE qui a eu lieu le 20 septembre dernier à Arusha, Tanzanie. Avec la perte du Kenya de son accès préférentiel au marché européen, les exportateurs kényans de produits horticoles ont dû se soumettre à une taxation variant entre 5 et 30 pourcent, alors qu'auparavant ils disposaient d'un accès libre à l'espace européen.

Cette élimination des marges préférentielles va très vite engendrer des pertes énormes évaluées à 9,7 millions € par le Conseil des horticulteurs du Kenya (KFC). Un manque à gagner énorme qui ne sera pas sans conséquences sur l'économie du pays au regard de la place qu'occupe ce secteur. D'après les statistiques de l'UE, le secteur de l'horticulture kenyan a enregistré 495 millions USD de recettes de l'exportation de roses vers l'Europe l'année dernière, ce qui représente 30 pourcent du total des exportations vers le marché européen sur cette même période.

Vers la ratification de l'APE au Sénégal

L'accord de partenariat économique (APE) entre la CEDEAO et l'Union européenne est équilibré et devrait favoriser le renforcement de l'intégration régionale l'amélioration de la compétitivité des entreprises et des exportateurs Ouest africains», a déclaré, le ministre sénégalais du Commerce, du Secteur informel, de la Consommation, de la Promotion des Produits locaux et des PME, Alioune Sarr à l'ouverture de l'atelier d'information et de sensibilisation sur l'APE et le TEC CEDEAO à l'intention des parlementaires en Février dernier.

Cette rencontre semble s'inscrire dans le processus visant à franchir l'étape ultime de la ratification par les assemblées nationales ouvert après la signature de l'Accord de partenariat économique par une dizaine de pays de la CEDEAO dont le Sénégal. Dans cette perspective les autorités sénégalaises conscientes de la forte opposition de certains acteurs, notamment de la société civile, se veulent rassurantes et tentent de convaincre les parlementaires. L'Union européenne s'est engagée, à travers le Programme de l'APE pour le développement (PAPED) à accompagner la région par la mobilisation de ressources financières nécessaires à la mise à niveau de notre système productif, mais aussi à compenser les pertes de recettes fiscales nettes induites par l'ouverture de nos marchés, a rappelé le ministre devant les parlementaires.

Fatimata Sawadogo, représentante-résidente de l'UEMOA au Sénégal a souligné que les APE ont été présentés aux populations sous un "mauvais angle" par la société civile qui a devancé les institutionnels sur le terrain de la communication, en présentant que les aspects négatifs de l'accord alors que celui-ci offre des opportunités.

Publications



The United States 2014 Farm Bill and its Implications for Cotton Producers in Low-income Developing Countries – United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) – *La Farm Bill américaine et ses implications pour les producteurs de coton des pays en développement à faible revenu – Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED)*- Janvier 2015

Le rapport discute des tendances de la production et des exportations cotonnières aux Etats-Unis ; décrit la Farm Bill 2014 et le Stacked Income Protection Plan (STAX) ; se concentre sur les perspectives pour les subventions versées aux producteurs de coton américains. Ce rapport discute également des opportunités pour les producteurs de coton africains et met l'accent sur certaines recommandations visant à rehausser les revenus de la production cotonnière en Afrique. <http://bit.ly/1uE5opH>



Incidences socio-économiques d'Ebola sur l'Afrique - UNECA janvier 2015

Ce document, qui fait partie d'un projet de rapport majeur entrepris par l'ICTSD, cherche à Cette étude évalue les incidences socioéconomiques de la maladie non seulement sur les pays touchés mais aussi en Afrique de l'Ouest et sur le continent dans son ensemble, à la fois du point de vue des coûts réels induits et des perspectives de croissance et de développement. L'étude analyse les incidences – quantitatives et qualitatives – de l'épidémie et tente de saisir les liens existant entre elles en analysant des mécanismes et des canaux de transmission tout en essayant de comprendre leur importance. Analysant ces conclusions, l'étude offre des recommandations visant à atténuer les incidences, notamment en concevant des mécanismes de survie et de réaction plus systématiques.

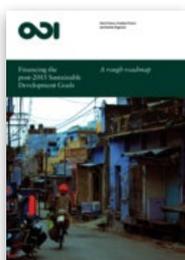
<http://bit.ly/1LF3vCV>



The Dawn of the Post-MDG Era? Challenges for Africa-EU Relations in 2015 – A l'aube de l'ère post-OMD? Défis pour les relations Afrique-UE en 2015 ECDPM janvier 2015

Le Document cherche à identifier les débats importants auxquels l'on peut s'attendre au cours de l'an prochain et au-delà et d'évoquer le contexte dans sur lequel ceux-ci se dérouleront. Le but n'est pas de prédire des résultats, mais de situer les débats qui concernent les relations Afrique-UE afin de faciliter un engagement le plus large possible des parties prenantes.

<http://bit.ly/1Ewz286>



Financing the post-2015 Sustainable Development Goals: a rough roadmap – Overseas Development Institute (ODI) – *Financement des Objectifs de développement durable: une feuille de route* - Overseas Development Institute (ODI) - Décembre 2014

L'article examine l'évolution de la combinaison de financement pour le développement d'un pays à mesure que celui-ci se développe – le soi-disant dilemme du 'milieu manquant'. Il constate que les ressources publiques baissent continuellement dans l'ensemble tant qu'un pays n'est pas bien installé dans le statut de pays à revenu intermédiaire, car l'aide internationale diminue plus rapidement que la hausse des recettes fiscales. L'article étudie des groupes alternatifs, en tenant compte en particulier de la capacité fiscale, de la solvabilité et de la vulnérabilité.

<http://bit.ly/1DbNijl>



Global Value Chains: The New Reality of International Trade– ICTSD – *Chaînes de valeur mondiales : La nouvelle réalité du commerce international* – ICTSD - Décembre 2014

Cette publication cherche à combler l'écart entre les pratiques en matière de commerce et d'investissement et le cadre normatif dans lequel elles ont lieu afin qu'il ne s'élargisse pas davantage. Le phénomène des chaînes de valeur mondiales (CVM) est une des manifestations de la mondialisation qui est en train de transformer de nombreux aspects des relations économiques et commerciales.

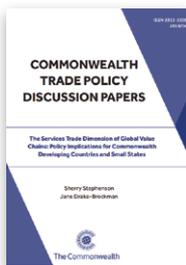
<http://bit.ly/1BzjAW2>



Who Captures the Value in the Global Value Chain? High Level Implications for the WTO – ICTSD – *Qui tire profit des avantages dans la chaîne de valeur mondiale ? Implications de haut niveau pour l'OMC* - Décembre 2014

Cet article présente certaines propositions fondamentales au cœur du débat sur l'approche des CVM et esquisse les incidences de haut niveau qu'elles ont pour l'OMC. Dans l'article, les auteurs passent brièvement en revue le sens des CVM dans le débat sur leurs incidences en termes de développement, exposent les incidences de haut niveau en matière de politique commerciale et concluent par une brève évaluation des implications pour les négociations à l'OMC.

<http://bit.ly/1BzjKwB>



The Services Trade Dimension of Global Value Chains: Policy Implications for Commonwealth Developing Countries and Small States – Commonwealth Trade Policy Discussion Papers– Commonwealth Secretariat (COMSEC) – *La Dimension Commerce des services des Chaînes de valeur mondiales : Implications pour les pays en développement et les Petits Etats du Commonwealth - Documents de travail de la politique commerciale du Commonwealth (COMSEC)* - Décembre 2014

Ce document examine en détail des divers facteurs qui impulsent la compétitivité dans les services, une partie cruciale mais négligée des chaînes de valeur mondiales et les leviers de politique disponibles pour influencer sur elles. Le document se termine par des recommandations visant à accroître la participation des pays aux aspects services de l'activité des chaînes de valeur mondiales.

<http://bit.ly/1COAd1O>



Tackling Agriculture in the Post-Bali Context: A collection of short essays – ICTSD – December 2014-*S'attaquer à l'agriculture dans le contexte post-Bali: Une collection de courts essais* - ICTSD - Décembre 2014

Ce livre s'appuie sur les analyses les plus récentes des tendances internationales et des réformes politiques internes pour éclairer les négociations après Bali. Il comprend une série d'articles non techniques, concis et orientés vers la recherche de solutions qui ont été écrits par des experts, couvrant systématiquement tous les éléments des négociations agricoles concernant l'accès au marché, le soutien interne et la concurrence à l'exportation.

<http://bit.ly/1Lk3ftF>

EXPLORER LE MONDE DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AVEC LE RÉSEAU BRIDGES D'ICTSD

BRIDGES AFRICA

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable en Afrique
<http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/overview>
En anglais

BRIDGES

Commerce mondial dans une perspective de développement durable
<http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges/overview>
En anglais

BIORES

Analyse et informations sur le commerce et l'environnement pour tout public
<http://www.ictsd.org/bridges-news/biores/overview>
En anglais

PUENTES

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable en Amérique latine
<http://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/overview>
En espagnol

PONTES

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable pour les pays lusophones
<http://www.ictsd.org/bridges-news/pontes/overview>
En portugais

МОСТЫ

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable pour les pays de la CEI
<http://www.ictsd.org/bridges-news/мосты/overview>
En russe

桥

Analyse et informations sur le commerce et le développement durable en Chine
<http://www.ictsd.org/bridges-news/桥/overview>
En chinois

PASSERELLES

Analysis and news on trade and sustainable development
Francophone Africa focus - French language
<http://www.ictsd.org/bridges-news/passerelles>



Centre International pour le Commerce et le Développement Durable

Chemin de Balexert 7-9
1219 Genève, Suisse
+41-22-917-8492
www.ictsd.org

ENDA Cacid

B.P. 6879, Dakar, Senegal
+221-33-823-57-54
www.endacacid.org

PASSERELLES existe grâce à la généreuse contribution des donateurs et partenaires suivants :

DFID - UK Department for International Development

SIDA - The Swedish International Development Cooperation Agency

DGIS - Netherlands Directorate-General of Development Cooperation

Ministry of Foreign Affairs, Denmark

Ministry for Foreign Affairs, Finland

Ministry of Foreign Affairs, Norway

L'Organisation Internationale de la Francophonie

PASSERELLES bénéficie également du soutien de ses partenaires associés et des membres du conseil éditorial.

PASSERELLES accepte volontiers de diffuser, contre paiement, toute publicité. La publication accepte toute proposition de sponsoring destinée à renforcer ses capacités à étendre son audience. L'acceptation se fait à la discrétion des éditeurs.

Toutes les opinions exprimées dans les articles signés de PASSERELLES sont celles de leurs auteurs, et ne représentent pas nécessairement les opinions d'ICTSD ou d'ENDA.



Ce travail est sous licence d'attribution non commerciale Creative Commons - NoDerivatives 4.0 International [License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

Prix : €10.00
ISSN 1996-919

