

CHAPITRE 5

LA DIMENSION **RÉGIONALE**

RESUMÉ

L'expérience internationale a montré que l'intégration commerciale régionale peut être un puissant catalyseur de la croissance économique. Toutefois, les pays en développement sont parfois confrontés à des problèmes de capacités qui limitent leur aptitude à tirer pleinement profit de ce processus. Par exemple, la qualité médiocre de l'infrastructure transfrontalière peut constituer un obstacle particulier pour les pays en développement à faible revenu. Cela montre qu'il est nécessaire d'accroître et d'améliorer l'aide pour remédier à ces contraintes qui freinent l'intégration commerciale régionale, point sur lequel les pays partenaires et les donateurs insistent de plus en plus.

Les pays partenaires sont de plus en plus nombreux à aborder les questions régionales dans leurs stratégies commerciales et régionales, mais ils continuent à éprouver des difficultés pour renforcer les capacités régionales. La plupart participent à des dialogues et des initiatives visant à promouvoir l'intégration régionale. Et dans leurs réponses au questionnaire OCDE-OMC, ils ont identifié un certain nombre de priorités communes en matière d'intégration régionale, telles que l'infrastructure de transport, la facilitation des échanges, la compétitivité, la diversification des exportations et la capacité de mener des négociations commerciales régionales.

Les donateurs reconnaissent généralement l'importance de l'intégration régionale dans leur stratégie d'aide pour le commerce. Ils signalent une augmentation de la demande d'aide pour le commerce au niveau régional et ils se disent prêts à apporter un soutien additionnel aux activités dans ce domaine. Les critères qui guident leurs décisions d'allouer des ressources accrues sont notamment la proximité géographique et la pertinence pour les négociations et les accords commerciaux régionaux.

La coopération Sud-Sud est devenue un élément important pour promouvoir les initiatives d'intégration régionale. Dans le cycle actuel de suivi de l'aide pour le commerce, quatre pays fournissant une coopération Sud-Sud (Argentine, Brésil, Chili et Chine) indiquent qu'ils apportent une assistance dans le domaine du renforcement des capacités commerciales pour l'intégration régionale.¹

Le présent chapitre présente trois études de cas qui illustrent les efforts faits au niveau régional en matière d'aide pour le commerce. Il s'agit : i) d'un programme pilote lancé récemment pour améliorer le corridor de commerce et de transport en Afrique australe destiné à faciliter la circulation des biens et des personnes; ii) d'un projet d'intégration régionale visant à améliorer l'interconnexion des pays méso-américains grâce à l'amélioration de l'infrastructure de transport et du cadre réglementaire; et iii) d'un projet de développement d'un corridor économique dans la sous-région du Grand Mékong en Asie pour améliorer les liens physiques et promouvoir le resserrement des liens économiques entre les pays de la sous-région. Ces trois études de cas montrent comment l'aide pour le commerce est utilisée pour remédier à des problèmes communs et à des problèmes régionaux spécifiques.

Enfin, les donateurs et les pays partenaires sont confrontés à un certain nombre de difficultés communes. La plupart des pays partenaires disent qu'ils bénéficient d'une aide pour le commerce au niveau régional, qui permet de répondre aux contraintes régionales. Toutefois, les efforts d'intégration régionale sont souvent entravés par le manque de coordination entre donateurs et pays partenaires. Pour renforcer les capacités régionales et assurer la participation effective aux systèmes commerciaux régionaux et multilatéraux, il est nécessaire de renforcer la coordination de l'aide pour le commerce.

INTRODUCTION

Selon l'OMC, quelque 230 accords commerciaux régionaux (ACR) étaient en vigueur en 2008 et il pourrait y en avoir près de 400 en 2010.² Cette poussée du régionalisme est liée à l'importance croissante des relations transrégionales dans le contexte plus large de la mondialisation, due à l'accroissement des flux transfrontières de biens, de services, de capitaux et de main-d'œuvre.

L'intégration régionale peut jouer un rôle essentiel dans le renforcement de la compétitivité des pays en développement dans le système commercial multilatéral. Le fait de s'attaquer aux contraintes pesant sur l'offre au niveau régional (infrastructure de transport, facilitation des échanges et harmonisation des normes) peut encourager les économies d'échelle et élargir l'accès aux marchés régionaux et mondiaux. L'action et la coopération au niveau régional sont essentielles pour s'attaquer aux problèmes qui sont, par nature, transfrontaliers, en particulier pour les pays sans littoral ou les petits pays insulaires en développement dont l'accès aux marchés régionaux et mondiaux dépend souvent de l'infrastructure et des politiques des pays voisins (Collier, 2006).

Dans ce contexte, l'Initiative Aide pour le commerce met fortement l'accent sur la promotion de l'intégration économique régionale. La première enquête de suivi n'a pas permis de se faire une idée claire des tendances aux niveaux régional et sous-régional. Pour obtenir ce type de renseignements, il a été demandé aux pays partenaires et aux donateurs d'évaluer de manière plus détaillée les difficultés rencontrées dans la fourniture de l'aide pour le commerce au niveau régional. En outre, les banques régionales de développement, qui sont des partenaires naturels pour s'attaquer aux contraintes régionales, ont été invitées à présenter des études de cas sur les corridors d'infrastructure régionaux.

La suite de ce chapitre est organisée comme suit. La section III traite des besoins des pays partenaires en matière d'aide régionale pour le commerce (« côté demande »). La Section IV examine la réponse des donateurs (« côté offre ») et décrit les efforts visant à faire correspondre l'offre et la demande en mettant l'accent sur les difficultés de mise en œuvre et les bonnes pratiques. La Section V présente trois études de cas portant sur des initiatives régionales d'aide pour le commerce en Afrique (COMESA-CAE-CDAA), en Asie (BASD) et en Amérique latine (BID). Enfin, la Section VI contient quelques observations finales.

LA DEMANDE D'AIDE RÉGIONALE POUR LE COMMERCE

Les problèmes de capacités commerciales au niveau régional sont abordés dans les stratégies commerciales des pays partenaires et ...

La plupart des pays partenaires (61 sur 78) indiquent qu'ils abordent les problèmes de capacités commerciales régionales à la fois dans leurs stratégies commerciales nationales et dans le cadre des stratégies régionales des communautés économiques régionales (CER) dont ils font partie (graphique 5.1). Neuf autres pays partenaires (Belize, Botswana, Iraq, Maldives, Mexique, Panama, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sénégal et Vanuatu) n'abordent pas les problèmes régionaux dans leurs stratégies nationales, tandis que sept (Bahamas, Bolivie, Colombie, Jamaïque, Libéria, Swaziland et Ukraine) n'ont pas été en mesure de répondre précisément.

Les pays partenaires qui abordent les questions régionales dans leurs stratégies nationales mentionnent un certain nombre de défis et d'objectifs différents. Par exemple, Madagascar indique que sa participation active aux commissions d'intégration régionale constitue un élément important de sa politique commerciale nationale. L'un des principaux objectifs du plan de développement national des Philippines est de négocier des accords de libre-échange régionaux et d'adhérer à de tels accords. La stratégie nationale d'exportation des Tonga vise à surmonter les contraintes liées aux mesures SPS et OTC, tandis que le Nicaragua met l'accent sur l'élargissement de la portée des initiatives commerciales régionales en continuant d'harmoniser et de réduire les droits de douane et sur la facilitation du transit transrégional des marchandises.

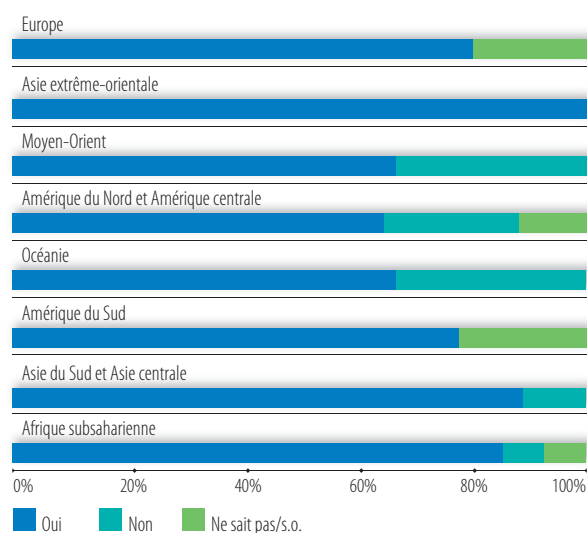
Pour un nombre croissant de pays partenaires, la tenue de négociations commerciales régionales est indispensable pour résoudre les problèmes d'intégration régionale et constitue une priorité majeure de leur stratégie commerciale nationale.

Par exemple, Sri Lanka aborde les questions commerciales régionales dans le cadre de l'Accord commercial Asie-Pacifique (APTA), de l'Accord de libre-échange de l'Asie du Sud (SAFTA) et d'autres initiatives régionales. Maurice a une stratégie régionale à plusieurs niveaux (sous-régional, régional et trans-régional). La priorité du Cap-Vert est d'élaborer, avec le soutien du CIR, une stratégie d'intégration régionale dans le cadre de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

... dans le cadre d'initiatives d'intégration régionale.

Presque tous les pays partenaires participent à des initiatives d'intégration régionale (graphique 5.2) allant des CER aux ACR et aux unions douanières à part entière. Par exemple, le Lesotho promeut ses intérêts économiques régionaux en participant à la fois à l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) et à la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDAA). Moldavie agit dans le cadre de la Communauté d'États indépendants (CEI), de l'Accord de libre-échange centre-européen (ALECE) et des programmes de l'UE. Le plus vaste programme de l'Azerbaïdjan en matière d'aide pour le commerce (infrastructure et facilitation des échanges) est abordé dans le cadre d'ACR.

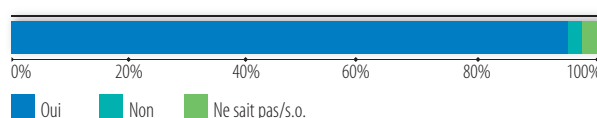
Graphique 5.1 Examen des problèmes régionaux dans le cadre des stratégies commerciales



Source : Questionnaire OCDE-OMC destiné aux pays partenaires.

De nombreux pays partenaires considèrent l'intégration régionale comme un défi majeur. Ils jugent essentiel d'évaluer ses avantages potentiels avant de lancer des initiatives concrètes. Les Comores, par exemple, se disent préoccupées par l'intérêt limité de leur adhésion au Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) en raison de l'éloignement des autres pays membres et de l'absence de complémentarité économique. D'autres pays partenaires s'inquiètent de la difficulté d'harmoniser les politiques nationales et régionales après l'adhésion à un accord régional. Pour le Niger, par exemple, le principal problème de capacité réside dans l'harmonisation de ses politiques et réglementations avec celles de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et de la CEDEAO.

Graphique 5.2 Participation aux efforts d'intégration régionale



Source : Questionnaire OCDE-OMC destiné aux pays partenaires.

En Afrique, de nombreux pays partenaires sont membres d'un ou plusieurs accords d'intégration sous-régionaux, tels que le COMESA, la CEDEAO, la CDAA, la SACU et l'UEMOA. La CEA et la BAFD sont également considérées comme des partenaires régionaux essentiels sur le continent. Au Moyen-Orient, un certain nombre de pays partenaires participent au Conseil économique et social de la Ligue arabe, à l'Accord d'Agadir, aux réunions Euro-Med et à l'Union euroméditerranéenne. En Amérique latine et dans les Caraïbes, les pays partenaires participent à divers organismes sous-régionaux, comme le MERCOSUR, la Communauté andine et la CARICOM ainsi qu'à des arrangements régionaux, comme l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI), l'Union des nations sud-américaines (UNASUR) et l'Arc du Pacifique latino-américain (Arco del Pacífico).³ La BID joue également le rôle de partenaire dans l'ensemble de l'Amérique latine et des Caraïbes. En Asie, les principaux organismes sous-régionaux sont l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR), tandis que dans le Pacifique, la principale enceinte pour l'examen des initiatives d'intégration régionale est le Forum des Îles du Pacifique. La BASD et la CESAP jouent également un rôle central dans la promotion de l'intégration et de la coopération économiques dans la région Asie-Pacifique.

Les pays partenaires identifient des priorités analogues.

Les pays partenaires identifient un certain nombre de priorités communes en matière d'intégration régionale : infrastructure, facilitation des échanges (en particulier questions SPS et OTC et questions douanières), compétitivité, diversification des exportations et capacités en matière de négociations commerciales régionales. La Barbade souligne que nombre de ses priorités nationales reflètent celles de la région des Caraïbes dans son ensemble, étant donné la taille comparable des pays voisins et leurs vulnérabilités analogues. Les mêmes points communs sont observés dans plusieurs régions et sous-régions.

De nombreux pays partenaires considèrent que le renforcement des capacités humaines, institutionnelles et productives est l'un des principaux besoins régionaux, résultat qui reflète la conclusion du chapitre 3 selon laquelle l'assistance dans le domaine des politiques et réglementations commerciales régionales a presque doublé depuis le dernier rapport. La formation d'unions douanières (par exemple en Amérique centrale), la négociation d'ACR (par exemple les APE entre l'UE et les pays ACP), l'élaboration de stratégies régionales ou l'harmonisation des cadres juridiques nationaux figurent parmi les nombreux problèmes politiques et institutionnels régionaux qui sont mis en relief.

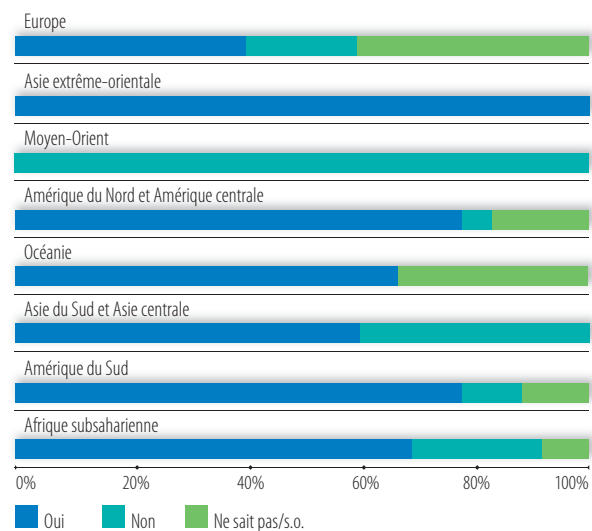
Un certain nombre de pays partenaires considèrent aussi l'infrastructure comme une priorité régionale. L'Ouganda, PMA sans littoral, souligne la difficulté d'harmoniser les normes et de construire une infrastructure commune avec ses partenaires régionaux. Le Cameroun met l'accent sur la nécessité de corridors de transport régionaux et d'une application plus stricte des règles d'origine. Les priorités régionales de la Tanzanie sont notamment les négociations commerciales, l'amélioration de la qualité et l'infrastructure transfrontalière. Dans le cas de Maurice, petit État insulaire en développement, les principaux problèmes d'infrastructure ont été traités au niveau régional par la création d'une ligne de transport maritime et d'un système d'entreposage.

La plupart des pays partenaires bénéficient d'une aide pour le commerce au niveau régional ...

Plus des deux tiers des pays partenaires (54 sur 79) indiquent qu'ils bénéficient de programmes régionaux d'aide pour le commerce (graphique 5.3). Les autres ne bénéficient pas actuellement d'une telle aide (16), ou ne sont pas en mesure

de répondre à la question faute de renseignements (9), ce qui peut être dû à ce que les programmes régionaux sont rarement conduits par les pays de sorte que les autorités nationales ne sont pas toujours bien informées. Cela souligne la nécessité de renforcer les synergies et la coordination entre les efforts nationaux et régionaux et de donner davantage la priorité aux problèmes régionaux dans la planification nationale.

Graphique 5.3 Les pays partenaires bénéficient d'une aide pour le commerce au niveau régional



Source : Questionnaire OCDE-OMC destiné aux pays partenaires.

... en particulier pour l'infrastructure et le renforcement des capacités en matière de négociations commerciales.

Dans les diverses régions, les pays partenaires indiquent qu'ils reçoivent une aide pour le commerce, au niveau régional, destinée principalement à l'infrastructure et au renforcement des capacités en matière de négociations commerciales. En Afrique, par exemple, cette aide est généralement destinée à l'infrastructure transfrontalière (par exemple corridors de transport), à la facilitation des échanges et au renforcement de la capacité de respecter les normes de qualité (par exemple programme de qualité de l'ONUDI pour l'Afrique de l'Est et de l'Ouest). Il est intéressant de noter que si l'infrastructure constitue une priorité majeure pour de nombreux pays africains, la plupart considèrent que c'est avant tout une question nationale, plutôt que régionale. En fait, le renforcement des capacités, en particulier le soutien aux CER (CEDEAO, UMOA, COMESA, SACU) est généralement considéré comme le point de départ de l'assistance régionale.

La coopération Sud-Sud

Le fait qu'un certain nombre d'économies émergentes sont devenus des acteurs majeurs dans le système commercial mondial a stimulé la demande de coopération Sud-Sud. Étant donné l'importance croissante du commerce intrarégional et transrégional, la coopération Sud-Sud est aujourd'hui un élément important pour les pays en développement et un outil précieux pour réaliser les OMD et promouvoir l'interdépendance mondiale. L'augmentation de la coopération Sud-Sud signifie que les pays partenaires disposent de ressources financières additionnelles⁴ et d'un plus large éventail d'options pour répondre à leurs besoins de développement. La coopération Sud-Sud est aussi un autre moyen d'aider les pays en développement à faire face aux effets négatifs de la crise économique mondiale, laquelle pourrait même renforcer la logique de la coopération Sud-Sud.

En tant que membres du monde en développement, les acteurs du Sud ont souvent une meilleure compréhension des possibilités et des difficultés que rencontrent les autres pays en développement. Souvent aussi, ils connaissent mieux leur région et sont plus au courant des exigences techniques et des conditions culturelles et politiques locales. Cela explique la tendance des acteurs du Sud à souligner que la proximité géographique est un facteur déterminant de leur coopération au développement aux niveaux bilatéral ou régional. La principale exception est la Chine qui a fourni une assistance à plus de 100 pays en développement en Afrique, en Asie, Amérique latine et en Océanie.

En 2003, l'Inde, le Brésil et l'Afrique du Sud ont établi un forum de développement trilatéral⁵ pour promouvoir le dialogue et la coopération Sud-Sud. Ce forum encourage notamment l'échange de renseignements, de bonnes pratiques, de technologies et de compétences entre les pays en développement. Un autre objectif du forum est d'aider les pays en développement à adopter des positions communes sur les questions qui revêtent une importance internationale.

Dans le cadre de l'enquête de 2009, les prestataires de coopération Sud-Sud ont eu le choix entre le questionnaire destiné aux donateurs et un questionnaire spécial sur la coopération Sud-Sud, dont l'objectif était d'obtenir plus de renseignements sur les pratiques et programmes Sud-Sud et sur les idées qui les sous-tendent. L'Argentine, le Brésil, le Chili et la Chine, pays qui jouent depuis longtemps un rôle important dans la coopération pour le développement, ont répondu au questionnaire Sud-Sud.

La Chine, par exemple, fournit une assistance depuis plus de 50 ans, tandis que l'Argentine participe à la coopération Sud-Sud depuis 15 ans. Chacun de ces pays a une expérience unique à la fois en tant que bénéficiaire de l'aide et exemple de réussite d'un pays en développement, ce qui permet un dialogue enrichissant entre pairs.

Ces quatre pays ont répondu que leurs activités liées au commerce font partie d'une politique globale de coopération Sud-Sud. Ils soulignent que cette politique est fondée sur le principe de l'appropriation et de l'alignement, c'est-à-dire sur l'idée que les besoins et les priorités doivent être définis par les pays partenaires eux-mêmes (ils doivent donc être déterminés par la demande). Ainsi, le Brésil note que la coopération Sud-Sud pour le développement ne doit pas être considérée comme de l'APD classique, mais comme un exercice visant à promouvoir les partenariats et la solidarité entre les pays en développement. Ces pays partagent aussi l'avis général selon lequel l'aide au développement ne doit pas interférer avec les affaires internes des pays partenaires.

La coopération Sud-Sud porte principalement sur le développement des capacités humaines et institutionnelles. Les quatre principaux prestataires de coopération Sud-Sud partagent en gros les mêmes motivations : i) contribuer au développement économique et social, ii) effectuer un transfert de technologie, de compétences et de savoir, iii) échanger des expériences dans les domaines présentant un intérêt et des avantages mutuels, iv) relever les défis stratégiques communs et v) renforcer les relations bilatérales. La coopération commerciale Sud-Sud est généralement axée sur les mêmes domaines : i) renforcement des capacités en matière de négociations commerciales, ii) soutien des infrastructures commerciales des pays voisins et iii) assistance pour renforcer la compétitivité.

Le renforcement de l'intégration régionale est un objectif important pour l'Argentine, le Brésil et la Chine, qui soutiennent activement les secteurs productifs des pays voisins, en particulier les organismes de promotion des exportations. Ces dernières années, le Brésil a considérablement élargi ses initiatives de coopération Sud-Sud en Amérique latine et en Afrique subsaharienne (par des activités de coopération triangulaire). La coopération technique de l'Argentine et du Chili dans le domaine du commerce est destinée essentiellement aux pays voisins d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud.

Les renseignements sur les projets de coopération Sud-Sud du Brésil sont stockés dans deux banques de données (SAP et SGPFIN), qui contiennent le profil de chaque projet et qui servent à gérer les aspects financiers de son portefeuille de coopération Sud-Sud. Le système de suivi actuel du Brésil ne précise pas les éléments des projets qui correspondent à une aide pour le commerce, mais un nouveau programme est lancé pour suivre la coopération Sud-Sud dans laquelle l'aide pour le commerce constitue une catégorie particulière.

La Chine indique que ses activités de coopération liées au commerce ont augmenté depuis la Conférence ministérielle de Hong Kong (2005) et qu'elle est résolue à renforcer encore ses activités. Son aide liée au commerce comprend trois éléments : i) l'accès aux marchés en franchise de droits et sans contingent pour les produits des PMA, ii) de grands projets d'infrastructure (routes, ports, usines) pour remédier aux contraintes du côté de l'offre et iii) des programmes de formation pour le développement des capacités. Pour ce qui est du suivi et de l'évaluation, la Chine indique que tous ses projets liés au commerce sont évalués à chaque stade du cycle du projet : *ex ante* (avant et après l'approbation du projet), à mi-parcours, à l'achèvement du projet et *ex post*. Selon la Chine, l'indice de satisfaction des pays partenaires est l'un des indicateurs les plus importants de l'efficacité de son aide.

La coopération triangulaire

En principe, on entend par coopération Sud-Sud la coopération entre pays en développement, mais, dans la pratique, cette coopération est souvent, et de plus en plus, financée par une troisième partie « développée ». On parle alors de « coopération triangulaire », c'est-à-dire qu'un pays développé ou une organisation multilatérale finance des projets de coopération entre deux ou plusieurs pays en développement. La coopération triangulaire est en train de devenir un élément important de l'architecture de l'aide internationale, en particulier de la coopération Sud-Sud.

Certains donateurs traditionnels, comme le Japon et divers organismes des Nations Unies, pratiquent activement la coopération triangulaire (voir aussi le chapitre 4). Ainsi, l'Argentine et le Japon ont adopté en 2001 un programme de coopération triangulaire (Programme de partenariat Japon-Argentine – PPJA), dans le cadre duquel des experts argentins fournissent une assistance technique à d'autres pays en développement avec le soutien financier du Japon. Le Chili et le Brésil renforcent également leurs liens avec les donateurs traditionnels (Canada, Norvège, Espagne, États-Unis et diverses institutions

multilatérales) ainsi qu'avec des prestataires de coopération Sud-Sud, en participant conjointement à des programmes de coopération triangulaire.

Le Brésil collabore aussi activement avec d'autres pays du Sud, comme l'Argentine, l'Indonésie et l'Égypte, pour exécuter des projets de coopération triangulaire en Asie et en Amérique latine. Le Brésil met fortement l'accent sur la collaboration directe avec les pays bénéficiaires à tous les stades du cycle d'un projet de coopération triangulaire (identification, élaboration, exécution, suivi et évaluation) et ne considère pas qu'un projet constitue une « coopération triangulaire » s'il n'est pas élaboré avec la participation du pays bénéficiaire ou s'il implique seulement l'envoi d'un expert brésilien dans un autre pays du Sud. Selon le Brésil, il s'agit là simplement d'une variante de la coopération classique Nord-Sud.

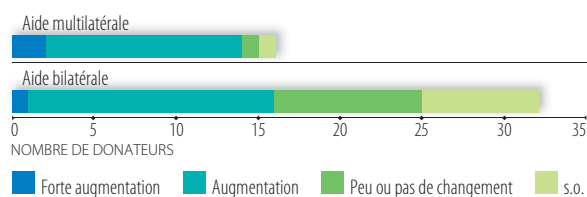
LA FOURNITURE DE L'AIDE POUR LE COMMERCE AU NIVEAU RÉGIONAL

Les donateurs considèrent que la dimension régionale est un élément essentiel de l'Initiative Aide pour le commerce. Ils indiquent aussi que, pour répondre à la demande croissante d'aide pour le commerce au niveau régional, ils allouent beaucoup plus de ressources aux activités régionales. Les donateurs se heurtent cependant à des difficultés de mise en œuvre au niveau régional, liées notamment au coût élevé de la coordination des programmes multinationaux, à l'absence de notation financière pour de nombreuses entités régionales et à l'absence d'instruments de prêt et de décaissement de l'aide adaptés aux contextes régionaux.

L'aide régionale pour le commerce a augmenté ...

Près des trois quarts des donateurs font état d'une augmentation de la demande d'aide pour le commerce au niveau régional (graphique 5.4). Plus de la moitié indiquent que leur aide régionale pour le commerce a augmenté de plus de 15 pour cent depuis 2005 et un quart signale une augmentation de 5 à 15 pour cent. La plupart des donateurs attribuent l'augmentation de la demande d'aide régionale pour le commerce à l'intensification de l'activité en matière de négociations commerciales régionales (APE, par exemple). À la question de savoir quels facteurs déterminent si une région ou un programme régional particulier recevra un soutien, la majorité des donateurs répondent que c'est d'abord « la pertinence des accords existants/les négociations commerciales régionales en cours », puis « la proximité régionale/le soutien des processus d'intégration économique régionale des pays voisins » et « l'existence d'une contrepartie viable au niveau régional ».

Graphique 5.4 Augmentation de la demande d'aide pour le commerce au niveau régional



Source : Questionnaire OCDE-OMC destiné aux pays partenaires.

Pour les CE, le principal facteur déterminant est l'engagement de la région concernée dans un processus d'intégration régionale pour lequel elle a demandé une aide (voir l'encadré 1). Les États-Unis soulignent aussi que l'engagement du pays partenaire est crucial pour le succès de l'assistance régionale, mettant l'accent sur le principe de l'appropriation par les pays. Le Canada note également que le soutien dépend des besoins exprimés par chaque région. La majeure partie de son aide régionale va aux Caraïbes (pour les négociations commerciales et le développement de l'infrastructure) et à l'Afrique (pour la facilitation des échanges et le renforcement des capacités des organisations régionales). La stratégie de l'Australie en matière d'aide régionale pour le commerce donne la priorité à l'Asie et au Pacifique, en raison de leur proximité géographique, l'accent étant mis en particulier sur les négociations commerciales en cours dans les deux régions : Accord PACER Plus pour le Pacifique et Accord de libre-échange ASEAN-Australie-Nouvelle Zélande (AANZFTA).

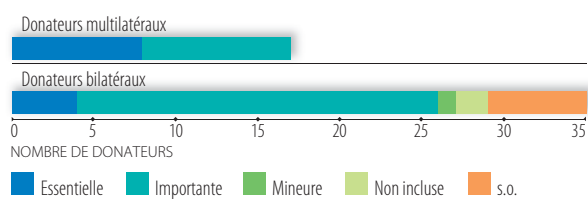
... c'est une priorité essentielle pour les donateurs et ...

Les quatre cinquièmes des donateurs bilatéraux et multilatéraux (43 sur 52) considèrent la dimension régionale comme un élément « essentiel » ou « important » de leur stratégie d'aide pour le commerce et attachent une grande importance au soutien de l'intégration régionale et du commerce Sud-Sud (graphique 5.5). Ce chiffre comprend non seulement les banques régionales de développement et les commissions économiques régionales de l'ONU, qui jouent déjà un rôle régional évident, mais aussi les grands donateurs, comme le Japon, la CE, les États-Unis et la Banque mondiale, pour lesquels la dimension régionale est devenue une priorité essentielle de leurs stratégies.

Dans le cadre de l'Initiative pour la compétitivité de l'Afrique sur le plan mondial (AGCI), les États-Unis ont établi quatre Centres pour la compétitivité de l'Afrique sur le plan mondial (au Ghana, au Sénégal, au Kenya et au Botswana) pour répondre directement aux besoins régionaux en matière de renforcement des capacités commerciales et pour servir de point focal pour l'information et l'assistance technique dans les domaines du commerce, de l'investissement et des affaires dans la région.

La Banque mondiale met aussi fortement l'accent sur l'intégration régionale « favorable au développement » afin d'optimiser l'impact des ACR sur le développement. Elle prévoit d'élargir ses activités régionales de facilitation des échanges et, en Afrique, elle collabore avec les CER et d'autres organismes pour l'exécution de divers projets régionaux et multinationaux (par exemple le COMESA, pour l'élargissement de la zone de libre-échange et le passage à une union douanière; la CDAA, pour les résultats commerciaux régionaux, les protocoles commerciaux et les règles d'origine; la CAE, pour l'harmonisation des politiques commerciales).

Graphique 5.5 La dimension régionale est importante pour les donateurs



Source : Questionnaire OCDE-OMC destiné aux pays partenaires.

Les membres du Groupe interorganisations de l'ONU pour le commerce et la capacité productive estiment également que l'intégration régionale est essentielle pour le succès de l'Initiative Aide pour le commerce. Le PNUD, par exemple, met l'accent sur la mondialisation inclusive et les aspects du commerce relatifs au développement humain et il s'occupe de plus en plus des questions concernant le commerce transfrontières. Par l'intermédiaire de ses Centres régionaux de Bratislava, du Caire, de Colombo et de Johannesburg, il maintient des programmes régionaux axés sur les questions régionales, en collaboration avec ses programmes mondiaux et l'Unité du commerce international et du développement humain de Genève. La CNUCED et l'ONUDI, en coopération avec les CER, d'autres organismes des Nations Unies et des donateurs bilatéraux, s'efforcent également de renforcer les capacités régionales pour la négociation et la mise en œuvre d'accords commerciaux et pour le renforcement des mécanismes régionaux de coopération et d'intégration des marchés.

Encadré 5.1 L'Aide pour le commerce et les accords de partenariat économique

Dans le cadre de la Convention de Lomé et des accords qui l'ont précédée, les relations commerciales entre le Groupe des pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (pays ACP) et l'UE étaient fondées sur des préférences commerciales unilatérales. Peu avant l'expiration de la Convention de Lomé, en 2000, les pays ACP et l'UE ont conclu que ces préférences n'avaient pas eu l'impact escompté sur le développement. En conséquence, dans l'Accord de Cotonou signé en 2000, les pays ACP et l'UE sont convenus de remanier leurs relations commerciales et de négocier, d'ici à 2007, des accords de partenariat économique (APE) détaillés, compatibles avec les règles de l'OMC.

Les APE sont des accords commerciaux ayant des objectifs de développement qui sont destinés à aider les pays ACP à s'intégrer dans l'économie mondiale, à soutenir leur processus d'intégration régionale, à améliorer leur gouvernance et leur compétitivité, à promouvoir la diversification de leur économie et de leurs exportations et à fournir des biens et des services plus nombreux, de meilleure qualité et meilleur marché. Leurs dispositions commerciales seront axées sur le développement et complétées par des dispositions concernant la coopération pour le développement. Dans le cadre de l'Accord de Cotonou, les pays ACP ont bénéficié d'une aide au développement de grande ampleur fournie par le Fonds européen de développement (FED) dans le cadre de programmes nationaux et régionaux.

Un APE complet a été conclu avec la région des Caraïbes, mais les négociations se poursuivent avec les six autres régions ACP (Afrique de l'Ouest, Afrique orientale et australe, Communauté de l'Afrique de l'Est, Afrique centrale, Groupe APE de la Communauté de développement de l'Afrique australe (qui comprend l'Afrique du Sud) et Pacifique. Pour respecter les engagements pris envers les autres Membres de l'OMC et la date d'expiration de la dérogation accordée dans le cadre de l'OMC, les pays ACP et l'UE ont négocié en 2007 une série d'accords dits « intérimaires » qui prévoient des arrangements commerciaux compatibles avec les règles de l'OMC et destinés à améliorer l'accès des pays ACP aux marchés de l'UE. Ces accords intérimaires seront remplacés par les APE régionaux en cours de négociation.

Parallèlement à ce processus et à la suite du lancement de l'Initiative Aide pour le commerce, l'UE a adopté en octobre 2007 une stratégie en faveur de l'Aide pour le commerce, qui vise à soutenir une meilleure intégration des pays en développement dans le système commercial multilatéral et à utiliser plus efficacement le commerce pour réduire la pauvreté.⁶ La stratégie comprend un pilier axé sur les pays ACP, à savoir « s'appuyer sur les processus d'intégration régionale des pays ACP, les encourager et les renforcer ». L'Aide pour le commerce

devrait aider les pays ACP à « tirer pleinement parti des opportunités et des réformes commerciales, y compris celles qui découlent des accords de partenariat économique ». La Stratégie de l'UE en faveur de l'Aide pour le commerce se fonde sur les principes du Code de conduite de l'UE sur la division du travail dans la politique de développement.⁷

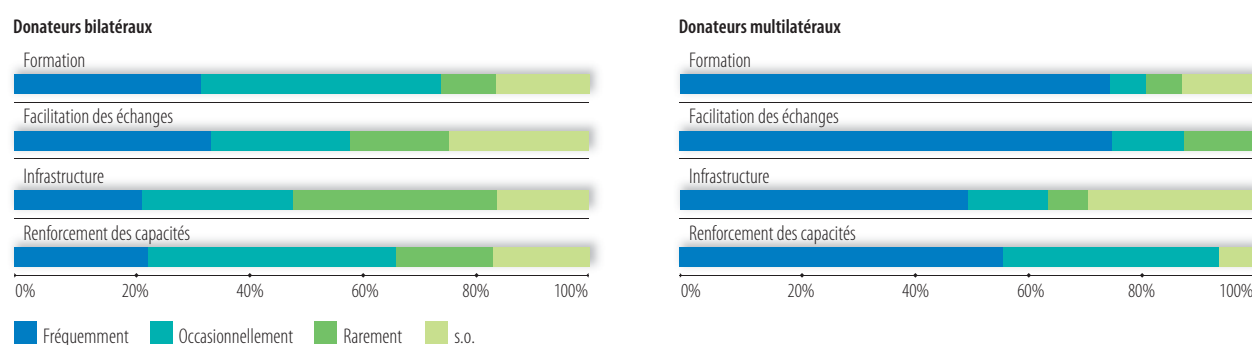
En mai 2008, l'UE a annoncé l'élaboration, conjointement avec les régions ACP, de programmes régionaux d'aide pour le commerce en vue de soutenir les programmes d'intégration régionale des pays ACP en leur fournissant un soutien financier coordonné et accru. En novembre 2008, l'UE a réitéré son engagement de collaborer avec les régions ACP pour l'exécution de programmes régionaux d'aide pour le commerce correspondant à leurs priorités d'ici au premier semestre de 2009.

L'élaboration des programmes régionaux se fait région par région. Elle comprend l'identification et le chiffrage des besoins de soutien et des priorités aux niveaux national et régional, y compris un relevé des activités pertinentes en cours et la mise en correspondance des principales lacunes avec les apports financiers des différents acteurs (UE et autres donateurs). Les principaux défis sont, d'une part, de parvenir à des stratégies régionales communes et, d'autre part, de mobiliser un soutien financier additionnel.

Les organisations régionales des pays ACP sont les chefs de file naturels de ce travail, en tant que coordonnateurs des processus d'intégration régionale. Le défi pour elles est de faire participer de manière appropriée les parties prenantes de leurs membres ainsi que l'UE et les autres donateurs au processus d'évaluation et de hiérarchisation des besoins. L'UE s'est engagée à soutenir les organisations régionales dans ces efforts en finançant des études, en favorisant le dialogue sur l'intégration régionale au niveau national, etc.

Les programmes régionaux du 10^{ème} FED servent de base au soutien de l'UE aux programmes régionaux d'aide pour le commerce. Conjointement avec la Commission, les organisations régionales des pays ACP ont élaboré les documents de stratégie régionale du 10^{ème} FED, qui reflètent les visions de l'intégration régionale des pays ACP ainsi que les programmes indicatifs régionaux du 10^{ème} FED, qui constituent le principal soutien de la CE à ces pays de 2008 à 2013. La signature de ces programmes en novembre 2008 peut être considérée comme un jalon dans l'établissement des programmes régionaux d'aide pour le commerce. Avec un montant de 1,78 milliard d'euros alloué à l'intégration régionale des pays ACP dans le cadre du 10^{ème} FED, l'enveloppe financière a presque doublé par rapport à la période précédente (2000-2007), ce qui traduit le consensus UE-ACP sur l'importance des questions régionales pour le développement.

Graphique 5.6 Les donateurs multilatéraux fournissent davantage d'aide régionale pour le commerce



Le Fonds pour l'application des normes et le développement du commerce (FANDC) – partenariat multidonateurs entre l'OMC, la Banque mondiale, la FAO, l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) – promeut également des approches régionales en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités dans le domaine SPS en encourageant les pays amissibles à présenter des propositions de projets de portée régionale.⁸

... elle passe par des canaux régionaux.

La plupart des donateurs bilatéraux fournissent leur aide régionale pour le commerce par le biais des banques régionales de développement, des CER et d'autres mécanismes régionaux (comme les fonds d'affectation spéciale multidonateurs) (graphique 5.6). Ainsi, en 2008, le Royaume-Uni a lancé un nouveau programme quinquennal d'intégration régionale en Afrique de l'Est d'un montant de 20 millions de livres sterling, qui vise à développer les principaux corridors de transport de la région, à soutenir le programme d'intégration de la CAE et à faciliter l'expansion régionale du secteur privé. Des approches sous-régionales analogues sont mises au point pour l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique australe.

Le renforcement de la coopération et de l'intégration régionales est un objectif fondamental des banques régionales de développement qui investissent actuellement des ressources considérables pour soutenir diverses initiatives régionales, allant de l'assistance technique au développement de l'infrastructure. Ces banques jouent également un rôle essentiel dans l'acheminement des fonds destinés à des programmes et des projets de portée régionale. Le Programme régional de coopération technique n'est qu'un exemple des instruments stratégiques utilisés

par la BID pour fournir une assistance liée au commerce au niveau régional. Faisant fond sur son engagement déjà important dans l'intégration régionale en Afrique, la Bafd est en train de préparer une série de documents stratégiques sur l'intégration régionale pour ses quatre communautés sous-régionales (Afrique du Nord [pays de l'Union du Maghreb arabe], Afrique de l'Ouest [CEDEAO], Afrique centrale [CEEAC] et Afrique orientale et australe [COMESA/CDAA/CAE]), documents qui serviront de base à des interventions régionales futures. Ces stratégies seront également intégrées dans les documents de stratégie nationaux pour assurer leur mise en œuvre effective.

Le soutien à l'infrastructure régionale augmente ...

L'infrastructure reste l'un des biens publics régionaux les plus importants, qui peut grandement faciliter le commerce transfrontières, la croissance et le développement. Comme le montre le chapitre 3, les donateurs fournissent de plus en plus un soutien régional pour le développement de l'infrastructure; en fait, le volume du soutien régional et multinational a plus que quadruplé par rapport au niveau de référence de 2002-2005. Un bon exemple est l'Initiative de la BID pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud (IIRSA)⁹, qui met l'accent sur l'amélioration de l'infrastructure physique des 12 pays sud-américains afin de promouvoir le commerce, la compétitivité et le développement économique. D'après leurs auto-évaluations, la plupart des organisations multilatérales et régionales interviennent au niveau régional dans tous les domaines de l'aide pour le commerce, de l'assistance technique aux grands projets d'infrastructure.

Tableau 5.1 Programmes multinationaux par catégorie

ENGAGEMENTS, en millions de \$EU (en prix constants de 2006) et pourcentages

	2002-05 moyenne	2006	2007
Politique et réglementation commerciales	100,0	274,8	196,8
Pourcentage du total, politique et réglementation commerciales	15,2	26,3	28,7
Infrastructure économique	347,3	1 120,1	1 352,2
Pourcentage du total, infrastructure économique	3,1	8,9	9,9
Renforcement de la capacité de production	625,3	1 125,6	1 030,3
Pourcentage du total, renforcement de la capacité de production	6,8	11,3	9,3
Assistance liée au commerce	--	--	0,3
Pourcentage du total, assistance liée au commerce	--	--	36,4
Total multinational	1 072,7	2 520,5	2 579,6
Pourcentage du total de l'aide pour le commerce	5,1	10,7	10,1

Source : OCDE-SNPC.

... et les programmes de financement du commerce sont renforcés.

L'accès à un coût abordable au financement des importations et des exportations est vital pour l'activité économique dans de nombreux pays en développement (voir aussi le chapitre 1). Plusieurs gros donateurs renforcent leurs programmes de financement du commerce en réponse au resserrement récent des marchés financiers mondiaux et pour en atténuer les effets négatifs sur les échanges. Par exemple, lors de la Conférence du FMI de mars 2009 sur la croissance économique de l'Afrique, la BAfD a annoncé un train de mesures nouvelles pour aider les États membres à faire face à la crise financière, notamment la mise en place d'un Fonds de liquidités d'urgence doté de 1,5 milliard de dollars EU, d'une Initiative pour le financement du commerce de 1 milliard de dollars EU et d'un cadre pour accélérer le transfert des ressources du Fonds africain de développement.

L'AIDE RÉGIONALE POUR LE COMMERCE DANS LA PRATIQUE

Cette section présente trois études de cas sur des programmes régionaux d'aide pour le commerce en Afrique, en Asie et en Amérique latine. Ces études montrent comment les organisations régionales collaborent avec les donateurs et les gouvernements partenaires pour renforcer les liaisons de transport transfrontalières – ou corridors de transport – en tant qu'éléments stratégiques essentiels des plans visant à accroître les échanges, la connectivité et l'intégration dans les trois régions.

ÉTUDE DE CAS N° 1 : Le Corridor Nord-Sud¹⁰

Le Programme pilote d'Aide pour le commerce du Corridor Nord-Sud est une initiative conjointe du COMESA, de la CAE et de la CDAA. Son objectif est de réduire la durée, et donc le coût, des transports routiers et ferroviaires le long des deux corridors prioritaires identifiés dans le programme du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) (graphique 5.7) : i) le Corridor de Dar es-Salaam qui relie le port de Dar es-Salaam au Copperbelt et ii) le Corridor Nord-Sud qui relie le Copperbelt aux ports méridionaux de l'Afrique du Sud. Ce dernier, avec ses ramifications, dessert huit pays : Tanzanie, République démocratique du Congo (RDC), Zambie, Malawi, Botswana, Zimbabwe, Mozambique et Afrique du Sud. Le programme pilote repose sur deux initiatives : le processus tripartite COMESA-CAE-CDAA et le processus de l'Aide pour le commerce.

Il vise à améliorer, sur toute la longueur du Corridor Nord-Sud, l'infrastructure matérielle de transport (routes, rail, postes frontalières, ports) et de l'infrastructure de production et de distribution d'électricité, ainsi que le cadre réglementaire pour le commerce, les transports (simplification et allègement des procédures de dédouanement, harmonisation des règlements en matière de transit et de transport, simplification des prescriptions administratives, etc.) et l'énergie (par exemple tarifs de l'électricité).

Les parties prenantes reconnaissent qu'il existe plusieurs autres corridors de commerce et de transport qui sont tout aussi importants en Afrique orientale et australe, dont beaucoup sont reliés au Corridor Nord-Sud. Il est donc envisagé d'utiliser le programme du Corridor Nord-Sud comme projet pilote pour développer des méthodes et des approches susceptibles d'être appliquées à d'autres projets similaires.

Importance du Corridor Nord-Sud

Pour que les pays africains puissent atteindre les niveaux de croissance économique nécessaires pour réduire la pauvreté de manière durable, il faudra d'importants investissements privés dans les secteurs productifs. Cela signifie que les coûts de production devront être suffisamment bas pour permettre aux producteurs d'être compétitifs sur le marché mondial. Tant que les coûts des transports intérieurs et de l'énergie seront relativement élevés, l'incitation à investir dans l'économie productive sera faible et les niveaux de production resteront bas. D'importants investissements publics et privés sont nécessaires pour améliorer la qualité de l'infrastructure régionale en Afrique (transports, communications et énergie) et abaisser les coûts du commerce et des affaires.

En Afrique orientale et australe, les coûts de transport sont influencés par les retards aux frontières, aux ponts-bascules et dans les ports, ainsi que par la complexité et la longueur des procédures douanières. Plus les délais de transit sont longs, plus les coûts de transport sont élevés pour les usagers. En Afrique australe, la réduction des délais de franchissement des frontières aurait le plus grand impact sur le coût des transports. En Afrique orientale et australe, le moyen le plus efficace de réduire les coûts est de réhabiliter les routes, d'abaisser le coût des carburants et de réduire les retards aux frontières.

Les apports d'aide et l'allègement de la dette, pour importants qu'ils soient, ne peuvent pas suffire à eux seuls pour couvrir intégralement le coût du développement économique de l'Afrique. D'importants investissements privés sont également nécessaires pour développer l'infrastructure conformément aux normes et aux attentes des entreprises compétitives. Toutefois, tant que ces investissements ne produiront pas des rendements élevés dans un environnement sûr, l'engagement du secteur privé restera prudent.

Le Corridor Nord-Sud a été choisi en tant que programme pilote d'Aide pour le commerce parce que c'est le plus fréquenté de la région, tant par le volume que par la valeur des marchandises en transit, et l'on s'attend à ce que le trafic augmente encore dans les prochaines années. L'objectif est de faire en sorte que les investissements et les mesures prises pour faciliter le commerce soient mis en œuvre d'une manière cohérente, coordonnée et progressive, afin de maximiser les synergies et d'amplifier l'impact positif sur les producteurs et les consommateurs.

Financement de projets et de programmes

Les Partenaires tripartites COMESA-CAE-CDAA sont en train d'identifier un ensemble de projets pour améliorer les systèmes de transport le long du Corridor Nord-Sud. Le Programme pilote élabore des mesures progressives pour mettre en œuvre diverses interventions, dans les domaines des transports et de l'énergie, qui permettront d'apporter des solutions globales à divers utilisateurs. Cela suppose la mise en place d'un réseau de transport reliant convenablement la route et le rail pour que les utilisateurs aient accès à un ensemble efficace de services de transport bon marché et pour améliorer les capacités de production d'électricité et les réseaux de distribution de l'électricité dans toute la région.

Il faut panacher les sources de financement. L'investissement privé est possible immédiatement dans certains domaines et certaines activités (ponts à péage, projets de génération d'énergie, par exemple), mais en réalité les investisseurs privés ne seront prêts à financer à grande échelle certains éléments des systèmes de production d'énergie et de transport (routes en particulier) que s'il se produit un certain nombre de changements, notamment l'augmentation du trafic, l'amélioration des infrastructures, la simplification du cadre réglementaire, l'harmonisation des procédures et la création d'un climat d'affaires qui encourage la concurrence tout en la régulant.

On prévoit qu'un volume important de fonds publics et de ressources concessionnelles pour le développement seront nécessaires, dans un premier temps, pour améliorer l'infrastructure publique le long du Corridor Nord-Sud. Ces fonds serviront à :

- i. améliorer l'infrastructure de transport et de communication, là où elle est manifestement en mauvais état;
- ii. améliorer l'entretien de l'infrastructure existante;
- iii. améliorer la coordination entre les multiples autorités nationales et entités régionales;
- iv. établir de meilleures liaisons entre les modes de transport terrestre complémentaires; et
- v. catalyser les investissements dans le cadre de partenariats public-privé (PPP).

Graphique 5.7 Projet pilote du corridor Nord-Sud



Source : COMESA

La Conférence internationale de haut niveau

Une importante conférence de haut niveau sur le Corridor Nord-Sud a eu lieu à Lusaka (Zambie) les 6 et 7 avril 2009; à cette occasion, la communauté internationale a annoncé l'octroi d'un montant total de 1,2 milliard de dollars EU pour améliorer les infrastructures, faciliter les échanges et actualiser les mesures réglementaires en relation directe avec le Corridor Nord-Sud. En outre, 500 millions de dollars EU ont été mis à disposition pour améliorer les autres corridors reliés au Corridor Nord-Sud. Par ailleurs, la Banque de développement de l'Afrique australe (BDAS) a annoncé qu'elle fournirait 1,5 milliard de dollars EU pour soutenir des projets dans les domaines de l'énergie, des TIC et des transports.

Les projets et programmes présentés à la Conférence de haut niveau sur le Corridor Nord-Sud portaient sur les domaines suivants :

- ▶ **Facilitation des échanges** – L'objectif est de recourir plus efficacement aux mesures existantes de facilitation des échanges (y compris l'établissement de postes frontière à guichet unique, l'harmonisation de la documentation douanière et la mise en œuvre d'un programme régional de contrôle de la charge par essieu, l'amélioration des normes de sécurité, la création d'un système régional de cautionnement en douane et d'un système de licences de transporteur et d'assurance aux tiers) afin de permettre d'importantes économies de temps et d'argent. Des travaux considérables ont déjà été menés pour élaborer et améliorer les mesures régionales de facilitation des échanges, mais les efforts doivent se poursuivre et il faut avoir la volonté politique d'appliquer les décisions prises et de résister aux revirements politiques ou administratifs. Le coût total de la mise en œuvre du programme de facilitation des échanges, considéré comme une priorité dans le Programme pilote d'aide pour le commerce pour le Corridor Nord-Sud, est d'environ 20 millions de dollars EU sur cinq ans. Certaines de ces mesures sont déjà soutenues par les organisations régionales et le processus tripartite. Ce qu'il faut maintenant, ce sont des mesures pour identifier et combler les lacunes dans le financement.
- ▶ **Projets routiers** – La communauté internationale a soutenu l'établissement de fonds et organismes routiers pour financer l'entretien et la construction de routes. Les fonds routiers sont financés par des crédits budgétaires, des taxes sur les carburants, des redevances routières et des contributions des donateurs. Il a été demandé à la communauté internationale de fournir des fonds supplémentaires par le truchement des organismes routiers nationaux (sauf pour l'Afrique du Sud) et de structures analogues de manière à pouvoir mobiliser 7,4 milliards de dollars EU sur 20 ans. Il faut maintenant déterminer quel pourcentage de cette somme est déjà disponible de façon à pouvoir combler le déficit.
- ▶ **Projets ferroviaires** – L'infrastructure ferroviaire a besoin de nouveaux investissements massifs pour fonctionner à sa capacité nominale. Avant que ces investissements ne soient effectués, il faudra s'attaquer aux obstacles à l'investissement privé et public dans le secteur, comme les accords de concessions, et renforcer l'Association des chemins de fer d'Afrique australe (SARA). Il a été demandé dans un premier temps à la communauté internationale d'aider les pays à surmonter ces obstacles, puis de collaborer avec eux pour améliorer l'infrastructure ferroviaire. Le coût des études et des consultations est estimé à 7,25 millions de dollars EU, auxquels s'ajouteront 800 millions de dollars EU de dépenses d'équipement. Un financement est déjà disponible dans le cadre des programmes existants, mais il ne suffit pas.
- ▶ **Projets portuaires** – Des projets ont été proposés à l'issue de l'étude récente du plan directeur du port de Dar es-Salaam, à savoir : agrandissement du terminal de conteneurs, dragage du chenal d'accès, création de dépôts de conteneurs terrestres et de plates-formes logistiques près du port, planification d'accès routiers et ferroviaires spéciaux et plan d'extension du port à plus long terme. Il a été demandé à la communauté internationale de fournir 3,5 millions de dollars EU pour les études et les consultations et 425 millions de dollars EU pour la construction du nouveau terminal de conteneurs et le dragage du principal chenal d'accès.
- ▶ **Projets énergétiques** – Les projets identifiés dans le secteur de l'énergie comprennent des projets de production et de transport d'électricité, qui font partie des programmes en cours de l'East African Power Pool et du Southern African Power Pool et des programmes de réforme réglementaire recommandés par la Regional Electricity Regulators Association (RERA).

Résultats

La Conférence de haut niveau est convenue de ce qui suit :

- ▶ Etablissement d'un Comité directeur des projets composé des trois CER (COMESA, CAE et CDAA) et de représentants des partenaires de développement qui ont contribué au financement des projets et programmes du Corridor Nord-Sud. Le Comité sera chargé de la direction de l'ensemble du Programme d'Aide pour le commerce pour le Corridor Nord-Sud.
- ▶ Établissement d'une Unité d'exécution des projets qui sera chargée de faciliter, coordonner et suivre la mise en œuvre des projets et programmes identifiés dans le cadre du Programme pilote d'aide pour le commerce pour le Corridor Nord-Sud.
- ▶ Accord selon lequel les États membres du processus tripartite mettront en œuvre les politiques et réglementations régionales convenues et établiront un mécanisme pour empêcher les revirements de politique. Certains aspects de la mise en œuvre des projets du Corridor Nord-Sud seront progressivement délégués au Secrétariat tripartite, notamment : l'engagement de consultants, l'évaluation des offres, la coordination du processus de direction, le suivi et l'évaluation et la présentation de rapports. Ces mesures permettront d'appliquer des procédures harmonisées dans l'ensemble des CER, au lieu d'une multiplicité de procédures nationales et régionales qui ne font qu'accroître la bureaucratie et les lenteurs administratives.
- ▶ Création et renforcement d'organes réglementaires régionaux chargés de superviser la mise en œuvre et l'application des politiques et réglementations harmonisées au niveau régional dans les secteurs de l'énergie et des transports.
- ▶ Établissement d'un fonds d'affectation spéciale pour financer les projets et programmes identifiés visant à rendre plus efficaces les corridors de transport en Afrique orientale et australe, y compris le Corridor Nord-Sud. Le fonds sera géré par la BDAS.

Ultérieurement, l'objectif des CER est de continuer de développer le Programme d'aide pour le commerce pour le Corridor Nord-Sud et, aussi, d'appliquer les méthodes et les enseignements dégagés à d'autres corridors régionaux très importants en Afrique.

ÉTUDE DE CAS N° 2 : Couloir d'intégration méso-américain¹¹

Le Projet d'intégration et de développement méso-américain (« Projet méso-américain »)¹² a été lancé en juin 2001 pour faciliter et faire avancer le processus d'intégration et de développement des pays méso-américains : Mexique, Guatemala, Belize, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica et Panama. La Colombie s'est associée au projet en 2006.

Le projet vise, par le biais de l'intégration, à améliorer la qualité de vie dans l'ensemble de la région et à accroître ses ressources tout en protégeant l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, il soutient l'élaboration, le financement et l'exécution de projets régionaux d'infrastructure, d'interconnectivité et de développement social.

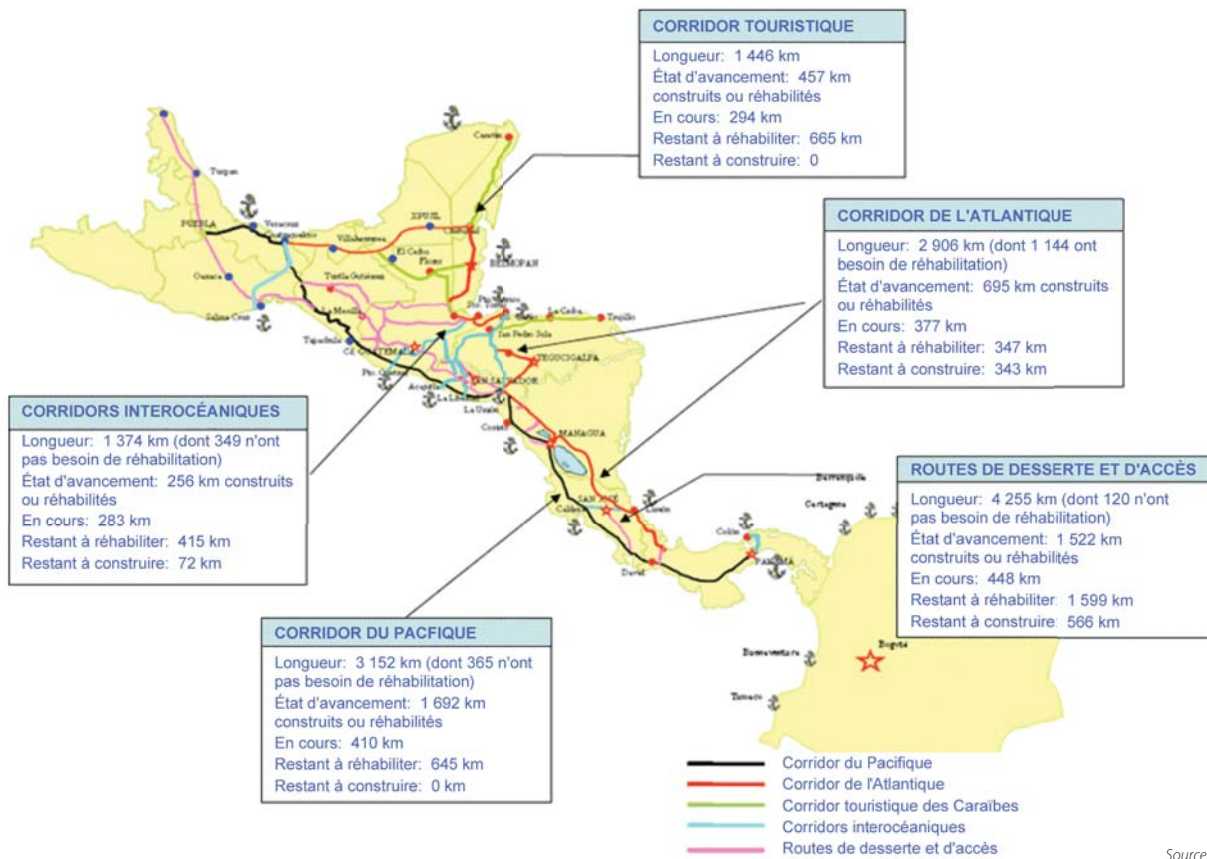
Le Projet méso-américain comprend un portefeuille de près de 100 projets et prévoit plus de 8 milliards de dollars EU d'investissements dans les domaines du développement humain, du développement durable, de l'énergie, des télécommunications, de la facilitation des échanges, de la prévention des catastrophes naturelles et des transports.

L'Aide pour le commerce et le Plan méso-américain

Dans la plupart des pays latino-américains, il existe d'importants problèmes d'offre qu'il faut résoudre pour que ces pays puissent jouer un rôle actif dans le système commercial mondial et utiliser le commerce comme un instrument de croissance et de réduction de la pauvreté. Pour certains de ces pays, les coûts de transport sont beaucoup plus élevés que les coûts tarifaires, tant à l'importation qu'à l'exportation, en particulier dans le commerce intrarégional.

Les investissements dans les infrastructures matérielles et immatérielles liées au commerce qui sont envisagés dans le Projet méso-américain visent à relier les marchés, à réduire les coûts de transport et les coûts commerciaux, à renforcer la compétitivité commerciale, à améliorer le climat de l'investissement étranger et à fournir plus efficacement des biens et des services aux marchés mondiaux.

Graphique 5.8 Réseau international des routes méso-américaines (RICAM)



Un plan pour assurer l'intégration physique

Le Réseau international des routes méso-américaines (RICAM) est le programme de transport phare du Projet méso-américain (graphique 5.8). Son objectif est d'assurer une intégration physique complète et de permettre la circulation fluide des marchandises et des voyageurs en réduisant les distances sur les itinéraires nord-sud et de côte à côte. Le RICAM est en train de réhabiliter 13 132 kilomètres de routes, dont deux grands corridors (du Pacifique et de l'Atlantique), une route touristique, des corridors interocéaniques et une série de routes de desserte et d'accès. Il mettra en place des règles et des normes internationales pour le transit des véhicules ainsi qu'une réglementation homogène en matière de poids et de dimensions.

Objectifs du RICAM

L'objectif du RICAM est de renforcer la connectivité interne et externe des économies de la région en améliorant l'infrastructure routière. Cela créera de nouvelles possibilités d'intégration méso-américaine et assurera aux producteurs de la région un meilleur accès par la route aux marchés d'exportation en reliant les

communautés, les zones de production et les principaux centres de distribution et d'expédition. Le RICAM favorisera également le tourisme dans la région et coordonnera les services de transport tout en renforçant la sécurité et la rentabilité des routes.

Ces activités font partie de la mission du Projet méso-américain, qui est de contribuer à une croissance économique soutenue et à la protection de l'environnement et des ressources naturelles de la région, en coordonnant et unissant les efforts des gouvernements du Mexique, de la Colombie et des pays centra-méricains dans le respect de la souveraineté de chacun et dans un esprit d'accord et de consensus. Le RICAM est un élément essentiel de la vision du Projet méso-américain pour la région à l'horizon 2011, à savoir l'interconnexion grâce à des voies de communication faciles et sûres.

Budget/financement

Le coût total du RICAM est estimé à 9,3 milliards de dollars EU. Le financement des projets routiers (7,2 milliards de dollars EU) a déjà été identifié et des investissements supplémentaires, estimés à environ 2 milliards de dollars EU, sont prévus.

Tableau 5.2 Ressources et sources de financement du RICAM

RESSOURCES	MILLIARDS DE \$EU	POURCENTAGE
Public	5,1	70
• Ressources propres : 3,442 milliards de \$EU (soit 47,7% du montant financé)		
• Financement extérieur : 1,617 milliard de \$EU (soit 22,4% du montant financé)		
Privées (concessions)	2,1	30
TOTAL À CE JOUR	7,2	100
Montant estimé des ressources additionnelles (publiques ou privées)	2,1	
TOTAL (montants financés et estimés)	9,3	

Source : BID.

Encadré 5.2 Accélération du Corridor du Pacifique du Projet méso-américain

Dans la région méso-américaine, plus de 95% des biens commerciaux, d'une valeur d'environ 6 milliards de dollars EU, sont transportés par voie terrestre, par le Corridor du Pacifique. Cette route, longue de 3 160 km, qui va de Puebla au Mexique à Panama en traversant sept pays, est destinée à devenir l'épine dorsale du commerce en Méso-Amérique. En outre, elle réduira d'environ 300 kilomètres la distance entre Panama et Mexico.

Mais, pour cela, il faut créer les conditions appropriées, car l'infrastructure au passage des frontières le long du Corridor du Pacifique est peu fiable et inefficace et les installations sont médiocres. Cette situation est aggravée par l'insuffisance de la planification logistique et opérationnelle aux frontières, le manque d'information et l'absence d'harmonisation des réglementations.

Dans le cadre du Projet méso-américain, l'une des principales initiatives en 2009 sera « d'accélérer le Corridor du Pacifique » en réalisant un vaste plan d'action qui prévoit des améliorations et des investissements sur les tronçons qui en ont le plus besoin, ainsi que l'amélioration de tous les points de passage des frontières. Ces actions faciliteront le transit par le Corridor du Pacifique.

L'objectif général de ce projet est d'améliorer les conditions de circulation le long du Corridor du Pacifique dans le cadre d'une approche globale concernant l'infrastructure matérielle, les procédures logistiques et la réglementation et le contrôle du trafic. Ses objectifs particuliers sont i) de rénover et améliorer certains tronçons de la route et les voies d'accès à celle-ci, ii) d'améliorer les points de passage des frontières et l'infrastructure douanière, iii) de mettre en place les meilleures procédures de contrôle aux frontières et iv) de renforcer la sécurité routière et personnelle.

Comme l'indique le tableau 5.2, 70 pour cent des ressources destinées aux projets dont la source de financement est identifiée sont publiques et 30 pour cent sont privées (concessions). Dans le cas des ressources publiques, 47,7 pour cent sont des ressources propres des gouvernements et 22,4 pour cent correspondent à des financements extérieurs. Le financement public extérieur (1,617 milliard de dollars EU) provient essentiellement d'organisations multilatérales et d'organismes donateurs et a été affecté aux coûts de préinvestissement et d'exécution. Les principales sources sont la BID, la Banque centraméricaine d'intégration économique, la Société andine de développement, la Banque mondiale et les gouvernements de plusieurs pays, dont 406 millions de dollars EU accordés sous forme de dons, principalement par le Mexique, le Japon, Taïwan, la Norvège et les États-Unis pour des travaux d'infrastructure à El Salvador, au Honduras, au Guatemala et au Nicaragua.

Les kilomètres déjà financés représentent 64 pour cent du réseau total, les progrès les plus importants étant enregistrés dans le financement du Corridor du Pacifique (78 pour cent), du Corridor de l'Atlantique (76 pour cent) et des Corridors interocéaniques (65 pour cent). Pour la majeure partie du corridor touristique et des routes d'accès, le financement reste à trouver et à programmer. Les Ministres se sont fixé comme priorité de programmer et d'assurer le financement des tronçons restants des deux principales routes. Pour le Corridor du Pacifique, le calendrier d'exécution va de 2009 à 2012; 685 kilomètres (22 pour cent du total) restant à réhabiliter et aucun à construire (voir l'encadré 2). Dans le cas du Corridor de l'Atlantique, il reste 347 kilomètres à réhabiliter et 343 kilomètres à construire (24 pour cent du total). Le tableau 5.3 indique la ventilation du financement de chaque corridor.

Tableau 5.3 Ventilation du financement des corridors du RICAM

KILOMÈTRES FINANCÉS PAR CORRIDOR			MONTANT FINANCÉ (MILLIONS DE \$EU)	
Corridor	Total kilomètres	Kilomètres financés	FONDS PUBLICS (propres et extérieurs)	FONDS PRIVÉS (concessions)
Pacifique	3 152	2 466	1 433,2	241
Atlantique	2 906	2 216	1 199	
Touristique	1 446	781	3 04	
Interocéaniques	1 374	888	4 61,3	518
Routes d'accès	4 255	2 090	1 672	1 375
TOTAUX	13 132 km	8 440 km	\$5 058,5	\$2 133,5

Source : BID.

Tableau 5.4 État d'avancement du RICAM

KILOMÈTRES	KM	%
Nombre total de kilomètres achevés	6 629	50%
• Kilomètres achevés depuis 2002	4 651	35%
• Kilomètres qui n'ont pas eu besoin de réhabilitation	1 978	15%
Kilomètres en cours d'exécution (construction et réhabilitation)	1 811	14%
Kilomètres restants	4 692	36%
Kilomètres à réhabiliter	3 711	28%
Kilomètres à construire	980	7%

Source : BID.

État d'avancement du RICAM

Le RICAM est achevé à 50 pour cent pour ce qui est des travaux de construction et de réhabilitation. Depuis 2002, 4 651 kilomètres ont été achevés et 1 978 kilomètres n'ont pas eu besoin de réhabilitation. Pour le reste, les travaux de construction ou de réhabilitation se poursuivent sur 14 pour cent du réseau (1 811 km) et l'identification d'une source de financement est en cours pour les 35 pour cent restants (4 692 km). Le tableau 5.4 indique l'état d'avancement des travaux du RICAM.

L'achèvement des deux grands axes routiers du Pacifique et de l'Atlantique est prévu pour 2012. Dans les autres corridors, les travaux avancent à un rythme différent.

Le Projet TIM (transit international de marchandises) :

La vitesse de circulation le long du Corridor du Pacifique est de seulement 17 km/h, ce qui nuit à la compétitivité et à l'intégration économique de la région. Ce problème est dû en partie à la faiblesse de l'infrastructure routière, mais aussi à la lenteur des procédures de contrôle aux frontières.

Encadré 5.3 : Le Projet pilote TIM

Ce projet pilote a été lancé à El Amatillo, à la frontière entre El Salvador et le Honduras. Grâce à l'introduction d'un formulaire électronique unique de déclaration en douane et d'une procédure unique pour toutes les agences de contrôle, le temps moyen de passage de la frontière a été ramené, à ce jour, de 61 minutes à 8 minutes, ce qui permet des gains de temps précieux. Cela a eu un effet positif sur les activités de contrôle des autorités douanières, car elles reçoivent les renseignements à l'avance, ce qui les aide à analyser et évaluer les risques.

Le 22 juillet 2008, un projet pilote a été lancé dans la région pour établir un système informatique standard afin de faciliter et moderniser le contrôle du transit international des marchandises (TIM), pour l'aligner sur les systèmes de contrôle les plus avancés du monde (voir l'encadré 5.3).

Forts du succès du projet pilote, les pays participants ont demandé un soutien technique pour élargir l'application du système TIM à tous leurs postes frontière et à tous leurs ports. D'autres pays de la région méso-américaine ont demandé à participer au système.

Autres domaines d'intégration

Outre l'intégration physique, le Projet méso-américain crée un système d'interconnexion électrique centraméricain (le SIEPAC), grâce à la construction d'une ligne de transport de 230 kW, longue de 2 000 kilomètres. Cette interconnexion ouvrira la voie à la création d'un marché régional de l'électricité qui permettra de réduire les prix de 15 à 20 pour cent, ce qui stimulera considérablement la compétitivité.

En outre, le Projet méso-américain prévoit des investissements dans les domaines du développement durable et du changement climatique, de la prévention des catastrophes naturelles et du logement bon marché.

Conclusions

La croissance et le développement des pays méso-américains sont liés à leur capacité de s'intégrer les uns aux autres et dans l'économie mondiale. Toutefois, la médiocrité de l'infrastructure matérielle et les différences de réglementation constituent un obstacle majeur à ce processus d'intégration.

Il est essentiel de s'attaquer à ces contraintes pour permettre à ces pays de s'intégrer dans l'économie mondiale et de tirer profit de la libéralisation du commerce.

Le Projet méso-américain aidera à surmonter ces obstacles en encourageant la création d'un marché régional plus uni et la fourniture plus large de biens publics, en complément des vastes investissements dans l'infrastructure, ce qui contribuera globalement à la réduction des coûts commerciaux engendrés par l'intégration imparfaite des marchés locaux et nationaux.

Cela permettra aussi une intégration plus poussée, contribuera au renforcement du consensus sur la libéralisation des échanges et facilitera la transition vers une répartition plus équitable des gains tirés du commerce.

ÉTUDE DE CAS N° 3 :

La route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville¹³

La route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville est le premier projet de liaison de transport transfrontalière dans le cadre du Programme de coopération économique dans la sous-région du grand Mékong (Programme SGM). Lancé en 1992 avec l'aide de la BASD, le Programme SGM vise à promouvoir le resserrement des liens économiques entre le Cambodge, la Chine, la RDP Lao, le Myanmar, la Thaïlande et le Viet Nam. Il vise aussi à favoriser une croissance économique soutenue et à réduire la pauvreté dans la sous-région dans le cadre de la stratégie dite des 3C : amélioration de la « compétitivité » et de la « connectivité » et appartenance à une « communauté ».

La connectivité entre les pays de la sous-région est améliorée grâce au développement de l'infrastructure régionale, en particulier de corridors de transport, de systèmes d'interconnexion électrique et de réseaux de télécommunication. Le renforcement des liens physiques est un moyen d'accroître les échanges transfrontières et intrarégionaux, l'investissement et le tourisme, et d'améliorer la gestion des ressources naturelles communes. Une attention égale est portée aux aspects plus immatériels du développement sous-régional, notamment aux préoccupations sociales et environnementales communes, telles que la prévention et le contrôle des maladies transmissibles et la protection de la riche biodiversité et des écosystèmes de la sous-région.

Description du projet

Le secteur des transports a été l'un des premiers domaines de coopération dans le cadre du Programme SGM, car on a reconnu très tôt que les liaisons de transport transfrontalières avaient l'impact le plus important et le plus immédiat sur l'accroissement de la connectivité. L'amélioration de la route Bangkok-Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville-Vung Tau a donc été jugée prioritaire par les gouvernements des pays de la sous-région dès la deuxième Conférence sur la coopération économique sous-régionale tenue en août 1993, à laquelle ils envisageraient déjà d'entreprendre des projets conjoints suite au lancement du Programme SGM en 1992. La route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville est un segment essentiel de cette importante liaison routière (graphique 5.9).

Financé par un prêt de la BASD approuvé en 1998, d'un montant total de 140 millions de dollars EU (40 millions de dollars EU pour le Cambodge et 100 millions de dollars EU pour le Viet Nam, les gouvernements des deux pays prenant à leur charge le reste du coût total, qui était de 197 millions de dollars EU), ce projet prévoyait la reconstruction de 105 km de la RN1 au Cambodge, entre Neak Leoung et Bavet à la frontière avec le Viet Nam, y compris des travaux de réfection mineurs de sur 58 km entre Phnom Penh et le ferry du Mékong, et la reconstruction au Viet Nam de 80 km, dont 22 km de la RN1A entre Thu Duc et An Suong et 58 km de la RN22A entre An Suong et Moc Bai à la frontière avec le Cambodge. Le projet prévoyait aussi l'amélioration des installations à la frontière du côté cambodgien, à Bavet.¹⁴

Cette route était une première étape vers le développement de *corridors économiques* dans la sous-région, c'était le principal segment du Corridor économique Sud de la SGM reliant la Thaïlande, le Cambodge et le Viet Nam. Le développement régional basé sur la création de corridors économiques, stratégie caractéristique du Programme SGM, est une approche globale dans laquelle la conception et la réalisation de l'infrastructure sont liées aux potentiels productifs et commerciaux afin de maximiser les retombées économiques des investissements dans l'infrastructure. Il est prévu que l'ensemble de la sous-région sera couvert de réseaux de corridors économiques, intégrant et reliant des marchés et des centres de production dynamiques.

Graphique 5.9 Route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville



Source : BAsD.

Résultats du projet

Les principaux objectifs du projet, qui étaient de faciliter la circulation des personnes, des biens et des véhicules au passage de la frontière entre le Cambodge et le Viet Nam, à Bavet/Moc Bai en réduisant les coûts d'utilisation des véhicules et la durée des trajets et en augmentant le volume du trafic, ont été atteints pour l'essentiel. La valeur totale des échanges passant par le poste frontière de Bavet/Moc Bai a augmenté d'environ 41 pour cent par an entre 2003 et 2006. Le nombre de personnes franchissant la frontière a augmenté de 53 pour cent par an en moyenne pendant la même période, et le nombre de véhicules de 38 pour cent par an en moyenne.

D'après des estimations prudentes, les coûts d'utilisation des véhicules ont baissé de 10 pour cent pour les voitures de tourisme et de 15 pour cent pour les camions et les autobus. Au Cambodge, la durée du trajet entre Phnom Penh et Bavet a été réduite de 30 pour cent. Des réductions analogues ont été obtenues au Viet Nam, en particulier dans les zones urbaines, où les embouteillages ont diminué. Grâce au projet, la durée du trajet en autobus sur plusieurs lignes a été réduite, notamment sur une ligne où la durée moyenne a été ramenée de 1 heure 10 minutes à 50 minutes, soit une réduction de 28 pour cent.

Le volume du trafic du côté cambodgien (de Neak Loeung, sur les rives du Mékong, à la frontière de Bavet) est passé de 851 véhicules par jour (motocycles non compris) en 1996 à 1 879 en 2005, soit plus que le nombre projeté de 1 804 véhicules par jour. Au Viet Nam, le trafic sur la RN22A jusqu'au poste frontière de Moc Bai est passé de 3 265 véhicules par jour (motocycles non compris) en 1996 à 10 354 en 2005, soit une croissance annuelle moyenne de 12 pour cent. Sur la RN1A à proximité de Thu Duc, le trafic est passé de 7 784 véhicules par jour en 1996 à 29 310 en 2006, soit une augmentation annuelle moyenne de 14 pour cent. Malgré l'augmentation considérable du trafic, le nombre d'accidents sur la RN1A au Viet Nam est tombé de 323 en 2002 (avant la réfection de la route) à seulement 124 en 2005, soit une réduction de 60 pour cent. On a enregistré des réductions comparables sur certains tronçons de la RN22A, où le nombre d'accidents de la circulation est passé de 95 en 2003 à 42 en 2005, soit une diminution de 56 pour cent.

À ce jour, l'impact socioéconomique du projet a été considérable dans les deux pays. Au Cambodge, le long de la RN1, on a observé un important développement linéaire, avec la construction de logements, de bâtiments et de magasins. Au poste frontière de Bavet, l'augmentation du trafic de voyageurs et de marchandises en provenance du Viet Nam a entraîné la création d'installations commerciales et de loisirs, dont plusieurs casinos et hôtels qui attirent de nombreux touristes. Les services auxiliaires, comme les restaurants et les stations-service, se sont également multipliés le long de la route. À proximité de Bavet, un parc industriel a vu le jour, offrant des emplois à la population locale. Au Viet Nam, le projet a profité aux tronçons urbains, en particulier près de Ho Chi Minh-Ville. De nouvelles zones industrielles ont été aménagées près des routes. L'une d'elles emploie plus de 10 000 personnes et il est prévu d'élargir ses activités sur un nouveau site.

En termes d'efficacité économique, le projet a été un grand succès, avec un taux de rentabilité économique interne de 23 pour cent, selon les calculs effectués au moment de l'évaluation (compte tenu de tous les avantages et coûts économiques). Le taux a été recalculé six ans après l'achèvement des travaux en tenant compte des coûts effectifs et non plus des coûts projetés, des retards d'exécution et des différences entre la croissance projetée et effective du trafic, ce qui a donné un taux plus élevé de 25 pour cent.

S'agissant des risques environnementaux généralement associés aux projets d'infrastructure routière, les évaluations initiales effectuées pendant la préparation du projet n'ont fait apparaître aucun effet négatif important sur l'environnement, ce qui tient en partie au fait que les travaux de génie civil consistaient simplement en la réhabilitation d'une route existante. De même, aucun problème concernant la population autochtone ou les minorités ethniques n'est apparu pendant l'exécution du projet. En ce qui concerne les déplacements de population liés au projet, quelques problèmes se sont posés, en particulier au Cambodge, ce qui a affecté le rythme des travaux de génie civil et nécessité une vérification des conditions de déplacement, mais des mesures efficaces ont été prises; la BASD a notamment facilité le dialogue entre le gouvernement cambodgien, les parties concernées et les ONG, ce qui a permis le règlement concret de ces questions.

Tâches restant à accomplir pour aller de l'avant

Bien que la réhabilitation de la route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville ait eu un effet sensible sur la durée des trajets, les coûts d'utilisation des véhicules et le développement socioéconomique général dans les zones d'influence, elle n'a pas encore produit pleinement ses effets sur le mouvement transfrontières des personnes, des biens et des capitaux. Il n'y a pas encore de trafic commercial direct entre la Thaïlande, le Cambodge et le Viet Nam, la plupart des camions devant encore s'arrêter à la frontière pour que leurs marchandises soient transférées sur des véhicules locaux qui poursuivent ensuite leur route dans l'autre pays, processus coûteux appelé transbordement.

Pour aller de l'avant, il faudra avant tout faire en sorte que la route devienne un véritable lien transfrontalier continu en éliminant les derniers obstacles non physiques à la libre circulation des véhicules, des biens et des personnes et en transformant ce couloir de transport en un véritable corridor économique. Sur le premier point, les pays de la SGM ont élaboré, avec le concours de la BASD, l'Accord de transport transfrontalier (ATTF) de la SGM, qui est une convention et un instrument multilatéral détaillé couvrant en un seul document tous les aspects pertinents de la facilitation des transports transfrontaliers, à savoir l'établissement d'un système d'inspection douanière à guichet unique, le mouvement transfrontières des personnes, le régime du trafic en transit, les prescriptions et les normes relatives aux véhicules routiers, l'échange de droits de trafic commercial et les normes d'infrastructure.

Toutefois, comme la mise en œuvre intégrale de cet accord complexe entre six pays, qui comporte 20 annexes et protocoles, prendra du temps, les pays de la SGM ont décidé de l'appliquer d'abord sur une base pilote à certains points de passage des frontières, dont celui de Bavet-Moc Bai sur la route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville. Les gouvernements cambodgien et vietnamien ont signé en 2006 un mémorandum d'accord ouvrant la voie à cette application pilote. Un accord bilatéral connexe sur le transport routier entre les deux pays leur permet d'échanger des droits de trafic commercial de manière limitée (possibilité d'utiliser les véhicules d'un pays sur le territoire du pays voisin). De nouvelles installations de contrôle à la frontière ont été construites avec l'aide de la BASD au poste frontière de Bavet-Moc Bai. L'application pilote de l'ATTF à ce point de passage et, ultérieurement, sa mise en œuvre intégrale, devraient stimuler le commerce transfrontières, le tourisme et l'investissement le long de cet important corridor routier.

La route Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville est une initiative pionnière en vue du développement d'un corridor économique, ce qui constitue, comme on l'a vu, une approche globale et multisectorielle incluant non seulement l'infrastructure transfrontalière mais aussi la facilitation des transports et des échanges, la promotion des investissements transfrontaliers et, dans les zones frontalières, le développement de systèmes logistiques, l'élaboration et l'harmonisation des normes industrielles et des normes de produit, le développement des chaînes d'approvisionnement, les innovations financières et le développement des micro, petites et moyennes entreprises. Les pays de la SGM ont établi un Forum des corridors économiques (FCE) pour unifier et centraliser toutes les initiatives visant à transformer les couloirs de transport de la SGM en véritables corridors économiques. Le Forum sert aussi de cadre à une coopération étroite entre les secteurs public et privé, entre les gouvernements centraux et locaux et entre les divers organismes et ministères des six pays de la sous-région.

Sous les auspices du FCE, des stratégies et des plans d'action sont élaborés en vue du développement global des principaux corridors économiques de la SGM (Corridors Nord-Sud, Est-Ouest et Sud). Pour ce dernier, dont l'axe central est la route Bangkok-Phnom Penh-Hô Chi Minh-Ville-Vung Tau, la stratégie et le plan d'action sont déjà en application. Ils serviront de schéma pour transformer le corridor en une succession de nœuds de croissance dans la partie méridionale de cette sous-région de plus en plus dynamique et prospère.

LES DÉFIS

L'évolution vers plus de régionalisme pose de nouveaux défis pour l'aide au développement, car elle nécessite une plus grande coordination au niveau régional entre les donateurs, d'une part, et entre les pays partenaires, d'autre part (notamment pour faire en sorte que la capacité d'absorption de l'aide au niveau régional soit suffisante).

Meilleure coordination au niveau régional

Les trois principaux défis mentionnés par les donateurs pour la mise en œuvre de l'aide régionale pour le commerce sont : i) l'absence de demande d'aide régionale pour le commerce ou la faiblesse de cette demande, ii) le manque de cohérence entre les priorités nationales et régionales et iii) l'absence de coordination effective au niveau régional. Cela souligne clairement la nécessité de renforcer les capacités au sein des CER et d'accroître

le dialogue entre les autorités nationales et leurs homologues régionaux. Un certain nombre de donateurs suggèrent de mettre en place des mécanismes spécifiques pour assurer une information en retour effective entre le niveau national et le niveau régional. Plusieurs donateurs (par exemple les Pays-Bas, la BAFD et la CNUCED) préconisent aussi des évaluations régionales des besoins pouvant être prises en compte dans les stratégies nationales de développement et les CSLP. Ces évaluations reflètent en grande partie le diagnostic des pays partenaires concernant les défis de l'intégration régionale et le fait qu'ils identifient comme une priorité essentielle le renforcement des capacités régionales.

Renforcement des capacités humaines et institutionnelles

Les capacités institutionnelles des CER varient considérablement, ce qui peut avoir une forte incidence sur la capacité d'absorption de l'aide des régions. Comme le soulignent de nombreux donateurs, les institutions régionales ont presque toujours une capacité institutionnelle – et donc une capacité d'absorption de l'aide – plus faible que les entités nationales. En outre, l'existence de multiples accords et organismes d'intégration régionale qui se chevauchent peut rendre difficile l'établissement d'une relation stable entre donateurs et bénéficiaires. En Afrique subsaharienne, par exemple, sept pays seulement font partie d'un accord d'intégration régionale, tandis que 27 pays font partie de 2 accords, 18 de 3 et 1 (la République démocratique du Congo) de 4 (CEA, 2009).

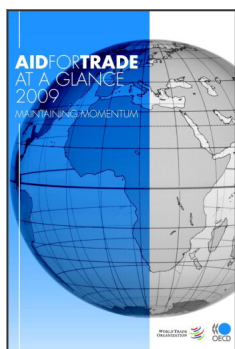
Les organismes régionaux ne sont pas tous dénués des moyens de relever les défis régionaux. Les pays partenaires de la région des Caraïbes, par exemple, s'attaquent avec succès à leurs problèmes de capacités commerciales au niveau régional, tant dans le cadre de leurs stratégies nationales de développement respectives que dans le cadre des stratégies régionales de développement élaborées au niveau de la Communauté des Caraïbes (CARICOM). Certains de ces pays participent aussi à des stratégies sous-régionales par le biais de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OECO).

Toutefois, dans l'ensemble, la majorité des donateurs soulignent que l'absence de demandes et de priorités claires en matière d'aide régionale pour le commerce constitue le principal obstacle à la fourniture d'un soutien au niveau régional. Les autres obstacles sont le manque de cohérence entre les priorités nationales et régionales et l'absence de coordination effective entre les partenaires et les donateurs au niveau régional. L'hétérogénéité des économies nationales au sein d'une même région – qui entraîne des besoins différents et nécessite des réponses différentes – accroît encore la difficulté de concevoir et de fournir un soutien régional.

Les pays partenaires et les donateurs restent confrontés à un certain nombre de défis régionaux. La plupart des pays partenaires affirment qu'ils bénéficient d'une aide pour le commerce au niveau régional et qu'une réponse est apportée à leurs contraintes régionales. Mais les efforts d'intégration régionale sont trop souvent entravés par le manque de coordination entre donateurs et pays partenaires. Pour renforcer les capacités régionales et assurer la participation effective au commerce régional et multilatéral, il faut améliorer la coordination. ■

NOTES

1. L'Inde, qui a envoyé sa réponse après la date limite officielle, n'a pas été incluse dans l'analyse. Voir le CD-ROM pour la version complète de ses réponses au questionnaire.
2. http://www.wto.org/french/tratop_f/region_f/region_f.htm.
3. L'ALADI est un forum d'intégration visant à créer, à terme, un marché commun en Amérique latine. L'UNASUR est une union intergouvernementale qui vise à intégrer les deux unions douanières existantes, le MERCOSUR et la Communauté andine, sur le modèle de l'Union européenne. L'*Arco del Pacífico* est une instance informelle de coordination et de consultation pour l'identification et la mise en œuvre d'actions conjointes visant à créer des synergies dans les domaines de l'économie et du commerce. Ses principaux domaines d'activité sont a) la convergence et l'intégration commerciales, b) la promotion et la protection de l'investissement, c) le développement de l'infrastructure et de la logistique et la facilitation des échanges et d) la coopération économique et technique pour améliorer la compétitivité.
4. Par exemple, le Fonds de convergence structurelle du MERCOSUR (FOCEM) a été créé en 2005 avec des contributions du Brésil, de l'Argentine, de l'Uruguay et du Paraguay dans le but d'atténuer les asymétries au sein du bloc du MERCOSUR. Le Brésil est le principal contributeur (70 millions de dollars EU par an depuis 2006, soit 70 pour cent du total); lors du Sommet du MERCOSUR de décembre 2008, il a annoncé qu'il doublerait sa contribution en 2009.
5. <http://www.ibsa-trilateral.org/>
6. Voir *Stratégie de l'UE en faveur de l'Aide pour le commerce : renforcement du soutien de l'UE concernant les besoins liés au commerce dans les pays en développement, Conclusions du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres réunis au sein du Conseil, Conseil de l'Union européenne*, 15 octobre 2007, <http://register.consilium.europa.eu/pdf/fr/07/st14/st14470.fr07.pdf>.
7. Voir <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0072:FIN:FR:PDF>.
8. En outre, le FANDC finance à hauteur de 90 pour cent, sous la forme de dons, tout projet régional englobant au moins un pays à faible revenu; pour les projets n'englobant pas de pays à faible revenu, il fournit jusqu'à 80 pour cent du financement sous forme de dons.
9. L'IIRSA est un forum qui vise à encourager le dialogue entre les pays d'Amérique du Sud. Il cherche à promouvoir le développement des infrastructures régionales dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, à encourager l'intégration physique de ses 12 membres et à établir un schéma d'aménagement du territoire équitable et durable (<http://www.iirsa.org/>).
10. Cette section se fonde sur l'étude de cas établie par le Secrétariat du COMESA.
11. Cette section s'appuie sur l'étude de cas préparée par la BID.
12. En juin 2008, les Présidents de la région ont annoncé que le Plan Puebla-Panama, lancé en juin 2001, deviendrait le Projet méso-américain. Ce projet complète un processus d'intégration régionale poursuivi dans le cadre du Système d'intégration centraméricain (SICA) et l'élargit au Mexique et à la Colombie.
13. Cette section s'appuie sur l'étude de cas préparée par la BASD.
14. En outre, du fait des économies réalisées par les deux pays sur leur part des prêts alloués pour le projet, le Cambodge a pu entreprendre des travaux supplémentaires, à savoir la réhabilitation de la RN11, gravement endommagée par les inondations de 2000, et le Viet Nam a pu effectuer des travaux de réfection sur 96,35 km au lieu de 80 et effectuer d'autres travaux pour améliorer la sécurité routière.



Extrait de :
Aid for Trade at a Glance 2009
Maintaining Momentum

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789264069022-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE/Organisation mondiale du commerce (2010), « La dimension régionale », dans *Aid for Trade at a Glance 2009 : Maintaining Momentum*, Organisation mondiale du commerce, Geneva/Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264069107-10-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.