

**TABE RONDE DE HAUT NIVEAU DANS LE CADRE LA RÉUNION
ANNUELLE**

**OPTIMISER LE POTENTIEL D'INTÉGRATION RÉGIONALE DE L'AFRIQUE PAR LA
FACILITATION DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS**

Marrakech, Royaume du Maroc, 23 février 2017



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

NOTES BREVES

Vous êtes priés de bien vouloir vous référer à ces informations importantes afin de mieux planifier votre participation et de contribuer à la réussite de la Table Ronde.

DETAILS DE LA SESSION

<i>Intitule de la Session:</i>	Table Ronde de Haut Niveau sur l'intégration régionale en Afrique
<i>Theme principal</i>	Optimiser le potentiel d'intégration régionale en Afrique par la facilitation du commerce et des transports
<i>Date:</i>	Jeudi 23 Février 2017
<i>Heure :</i>	10:00-11:30
<i>Salle:</i>	Salle de séance plénière

OBJECTIFS DE LA SESSION

Les objectifs de la session sont d'examiner l'agenda africain en matière d'intégration régionale et d'identifier des défis majeurs que la facilitation du commerce et des transports pourrait contribuer à relever ainsi que les axes d'interventions stratégiques pouvant être menées par les parties prenantes tant au niveau des Etats membres que des CERs, en s'appuyant sur l'existence du SSATP.

En vue d'atteindre les objectifs sus énoncés, les aspects suivants du thème devraient autant que faire se peut être abordés :

- *L'identification d'un certain nombre de défis majeurs auxquels font face les pays africains et pouvant être adéquatement relevés par la prise et la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce et des transports, y compris celles pouvant générer des « gains immédiats » ou celles ayant fait leur preuve sur la base de leçons tirées d'expériences pratiques.*
- *Le passage en revue de cas concrets de progrès qui ont pu être enregistrés en la matière ou de programmes et projets jugés pertinents en cours au niveau des pays ou des CERs, relativement à ces dits défis, y compris des cas de meilleures pratiques ou d'échecs qui ont pu être notés*
- *Quelles sont les opportunités que l'existence du SSATP, en tant que modèle unique de partenariat, offre aux parties prenantes, Etats et CERs membres du CCT CER, acteurs continentaux et régionaux et partenaires au développement et comment peuvent-ils faire*

en sorte que les initiatives au niveau du SSATP d'une part et les programmes et aux plans d'action régionaux et nationaux pays, d'autre part, s'intègrent harmonieusement aux fins de la transformation durable de l'environnement des transports et du commerce en Afrique

- *Quelles actions significatives peuvent être menées par les ministres sectoriels au niveau des Etats, des CER et des organisations continentales, en vue de donner une impulsion au CCT des CER et de permettre sa contribution optimale à la formulation et à la mise en œuvre de politiques et stratégies de transport efficaces et durables.*

CONTEXTE

L'intégration régionale occupe une place centrale dans les efforts de l'Afrique déployés en vue de réaliser la transformation économique et le développement socio-économique durable du continent. L'accélération et le renforcement de l'intégration économique et de la cohésion sont essentielles pour faire face aux défis posés par la fragmentation du continent en petites économies.

Aussi l'Afrique a-t-elle procédé à la mise en place de Communautés économiques régionales (CER) conçues comme des plateformes idoines pour l'harmonisation des initiatives et l'appui à la mise en œuvre de l'agenda pour l'accélération de l'intégration régionale et la mise en place de mécanismes de coopération sur le continent.

Les communautés économiques régionales africaines ont pu réaliser une dérèglementation plus poussée de la circulation des personnes, de même les pays africains ont pris des mesures pour stimuler les échanges commerciaux de marchandises sur le continent et que l'état des infrastructures du continent continuent d'être améliorées. Cependant et en dépit d'une croissance économique moyenne impressionnante enregistrée par les pays africains, supérieure à 4% entre 2000 et 2014, le commerce intra régional africain est d'environ 12%, restant de loin très faible en comparaison au niveau atteint par d'autres régions (Amérique du Nord 4%,) Europe occidentale 60 %.

Les importations intra-africaines en pourcentage du PIB du continent sont passées d'environ 2,7% en 1995 à environ 4,5% en 2013, mais elles restent toujours relativement faibles par rapport à des régions comme les Amériques (6,7%), l'Asie (17,9%) et l'Europe (21%).

Ainsi, parmi les huit communautés économiques régionales reconnues par l'Union africaine, seule la Communauté de développement de l'Afrique australe (de 3,6% du PIB en 1995 à 5,5% en 2014) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (de 0,8% en 1995 à 1,8% en 2014) ont connu une augmentation substantielle de la part du commerce intra régional en proportion de leur PIB. Du reste, la Communauté de développement de l'Afrique australe est la seule communauté économique régionale d'Afrique qui se classe parmi les accords commerciaux régionaux les plus performants du monde en 2013 (sixième sur 32, les autres communautés économiques régionales d'Afrique se retrouvent dans la moitié inférieure).

Les efforts d'intégration des pays africains sont entravés par les coûts élevés des transports et de la logistique, les longs délais et les incertitudes qui caractérisent leur commerce international et intra régional. Ces mauvaises performances et inefficacités résultent non seulement de l'inadéquation des infrastructures, mais aussi et surtout de la mauvaise gouvernance, de l'environnement institutionnel et réglementaire non favorable et de la faiblesse des capacités institutionnelles tant au niveau de la formulation des politiques qu'au niveau de leur mise en

œuvre. De même, des formalités douanières et administratives longues et complexes dans les ports et aux postes frontaliers, un nombre très élevés de postes de contrôle, notamment le long des corridors routiers, les coûts relativement élevés des services de transport et de logistique associés à des prestations de service de mauvaise qualité sont un lot commun des pays africains.

L'harmonisation et le renforcement des mesures de facilitation du commerce au sens large du terme, notamment par l'élaboration de politiques et de stratégies de transport idoines qui tiennent compte de la dimension non physique de la problématique des échanges transfrontaliers et interrégionaux, ainsi que leur mise en œuvre effective, leur suivi et évaluation réguliers et dans les périodicités requises, jouent un rôle crucial dans la capacité de l'Afrique à combler le fossé d'avec le reste du monde et contribueront à l'atteinte des objectifs énoncés dans les plans et programmes de développement transformationnel de l'Afrique ;

Dans le cadre de l'agenda Africain en matière d'intégration régionale, ministres des Transports africains ont convenu en 2011 d'accorder au PIDA la priorité absolue, en tant que programme unique d'intégration interrégionale et continentale permettant d'interconnecter les réseaux de transport, en particulier ceux des pays enclavés et insulaires, pour la cohésion territoriale, économique et sociale de l'Afrique en tant que vecteurs de sa compétitivité mondiale. L'accélération de la facilitation des transports inter-états par l'harmonisation des textes législatifs et réglementaires en la matière, la simplification des procédures de transit, la suppression des obstacles non physiques et l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité dans les opérations de transport sont également inclus dans la Déclaration, de même que l'engagement à renforcer et, le cas échéant, mettre en place d'institutions en charge de la gestion de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation dans le secteur des transports; l'encouragement de l'utilisation des technologies d'information et de communication (TIC) et d'autres technologies dans le développement des infrastructures et des opérations de transport.

Pour permettre à l'intégration commerciale de jouer son rôle majeur dans l'amélioration de la transformation structurelle et de la croissance inclusive à travers le continent, les chefs d'État africains ont convenu de créer une zone de libre-échange continentale (ZLEC); La ZLEC vise à favoriser le développement économique à travers la croissance du commerce, en particulier le commerce intra-africain. Pour accélérer la mise en œuvre de la ZLEC, un Plan d'action pour le l'intensification du commerce intra-africain (BIAT) a été adopté afin de lever les nombreux obstacles qui entravent la croissance du commerce intra-africain. Ces mesures qui concernent sept pôles peuvent être classés en trois grandes catégories : les politiques commerciales, la facilitation du commerce et la compétitivité commerciale.

Le SSATP s'est engagé à soutenir l'intégration régionale de l'Afrique, notamment par l'apport d'un appui aux Etats africains et à leurs CER a la formulation des politiques au regard du fait que les réponses a de nombreux défis rencontrés au niveau des systèmes de transport et de logistique nationaux et transfrontaliers relèvent des politiques de transport.

L'élimination des nombreux obstacles qui entravent le commerce intra régional de l'Afrique, requiert une compréhension approfondie du rôle clé joué par les politiques du commerce et des transports, mais aussi la mise en place d'une coopération active et coordonnée entre les parties concernées, Commission de l'UA, CEA, CERs, Etats et partenaires au développement.

En fournissant une plate-forme pour un dialogue politique constructif au niveau continental sur l'intégration régionale et les questions connexes de facilitation du commerce et des transports entre les principales parties prenantes concernées, que sont les REC, les partenaires au développement et les associations régionales de l'industrie des transports et du commerce, le CCT CER permis de donner un élan à la diffusion et au plaidoyer pour la mise en œuvre efficace des recommandations de politiques découlant des travaux du Pilier A du SSATP et des meilleures pratiques y associées qui sont identifiées, et d'assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de leur impact.

Réussir la mise en symbiose efficiente d'une part, des dimensions de création et de dissémination des connaissances qui sous-tendent les activités axées sur les besoins conduites par le SSATP pour venir en appui aux Etats, aux CER et aux IGC (institutions de Gestion des Corridors) relativement aux trois résultats stratégiques du Programme, à savoir, la promotion de la mise en place de corridors de développement intégrés axés sur la mesure de leur performances, le renforcement des capacités institutionnelles et la promotion de services logistiques efficaces, d'avec d'autre part les initiatives de mise en œuvre concrètes se situant en aval au niveaux des Etats et des corridors, au sein et entre les sous-régions, exige nécessairement le renforcement du rôle du CCT CER et la mise en place par les RECs d'un mécanisme de coordination et de suivi entre elles et les Etats ; il importe en effet de souligner qu'en dépit du fait que les CERs sont les clés de voute de la stratégie d'Intégration de l'Afrique, le succès des initiatives de facilitation du commerce et des transports, en l'occurrence leurs dimensions de politiques et de stratégies, reposent fondamentalement sur un engagement ferme des Etats, l, sans lequel peu de progrès peuvent être réalisés au niveau sous régional.

PARTICIPANTS A LA TABLE RONDE

Président : Son Excellence le Ministre des Transports du Nigeria

Modérateur : Mbaye Diouf, ancien Directeur du Commerce et de l'Intégration Régionale (CEA, Nations Unies)

Membres du panel :

1. Leurs Excellences les Ministres du Cameroun, de et du Zimbabwe
2. Un Représentant de la Commission de la CEDEAO (Commissaire chargée des Infrastructures)
3. Un Représentant de la Commission de l'Union Africaine – (Directeur des Infrastructures et de l'Energie)
4. Un Représentant de la BAD
5. Un Représentant de la Commission de l' UE
6. Un Représentant de la Banque Mondiale
7. Représentants du Secteur privé marocain : AFFM (Association des transitaires du Maroc)

En résumé, le panel est composé ainsi qu'il suit : Président + modérateur + 9 autres membres

FORMAT/DUREE DE LA SESSION

Il est proposé que la session se déroule suivant le format ci-après décrit et qu'il soit entrepris une coordination préalable avec les panélistes pour s'assurer et de la compréhension commune du sujet et de la cohérence des éventuels points de discussion complémentaires, ainsi que d'échanger sur les propositions de formats alternatifs.

Format des discussions.

1. Mot de bienvenue et expose liminaire du Président (5 min)
2. Note d'information et de cadrage thématique par le modérateur, y compris la présentation des membres du panel et de brefs exposés par les communautés économiques régionales et la Commission de l'UA sur les progrès et les perspectives de l'intégration régionale dans leurs domaines respectifs - membres du panel (20 min)
3. Observations liminaires par leurs excellences les ministres (15 mn)
4. Questions du modérateur aux Panélistes (15 minutes)
5. Contributions de la part d'autres ministres présents et du GBM (15 mn)
6. 6. Séance de Q/R avec les participants (contribution du GBM - 10 mn)
7. Synthèse du Modérateur (5 mn)
8. Conclusions et mots de clôture du Président (5 mn).