



L'économie politique de régionalisme en Afrique de l'ouest : un exercice exploratoire pour DFID

Résumé en français

Vikki Chambers, Marta Foresti et Dan Harris (traduit de l'anglais en français par Emmanuelle Jeannot)

Résumé en français

Une meilleure compréhension des caractéristiques, des processus et de la dynamique du régionalisme en Afrique de l'Ouest est importante pour les partenaires internes comme pour les partenaires externes du développement dans cette région, que le centre d'intérêt soit le processus d'intégration en lui-même ou les progrès dans certains pays. En particulier, il convient de prêter attention aux intérêts, aux incitations et au choix qui façonnent le comportement des principaux acteurs politiques et économiques en ce qui concerne les questions et les processus régionaux : en bref, l'économie politique du régionalisme ouest-africain.

Il s'agit là d'un vaste sujet qui inclue des questions d'importance ou de pertinence plus ou moins grandes. Cet exercice exploratoire a été commandé pour aider à identifier les priorités entre les différentes dimensions du régionalisme en Afrique de l'Ouest qui pourraient faire l'objet de travaux d'économie politique pouvant enrichir les connaissances et les pratiques actuelles dans ce domaine. Cela pourrait ensuite contribuer à des stratégies de soutien de l'intégration régionale plus efficaces et réalistes. Ce rapport présente les recommandations finales de cet exercice exploratoire.

1.1 Critères de sélection des priorités

Une première longue liste de sujets a été établie pour regrouper les questions jugées importantes par les parties prenantes dans la région. Cette liste a été développée à partir d'une revue sélective de la littérature sur le régionalisme et l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, et affinée après que l'équipe ait réalisé des entretiens avec des intervenants clés dans quatre pays ouest africain (Bénin, Ghana, Burkina Faso et Nigeria) à l'automne 2011. L'établissement des priorités entre ces questions était fondé sur quatre principaux critères reflétant la mesure dans laquelle chaque nouvelle recherche d'économie politique pouvait apporter une valeur ajoutée, comprenant :

1. L'originalité - les responsables de l'établissement des priorités doivent éviter la duplication de connaissances déjà acquises ou de recherches déjà commanditées;
2. La pertinence - les responsables de l'établissement des priorités doivent identifier des questions pour lesquelles les défis sont liés à des facteurs d'économie politique plutôt qu'à des problèmes techniques;
3. La faisabilité - les responsables de l'établissement des priorités doivent identifier des domaines dans lesquels des chercheurs contractuels peuvent effectivement réaliser une étude: et,
4. L'intérêt - les responsables de l'établissement des priorités doivent inclure une évaluation des intérêts des parties prenantes régionales, ainsi que de ce qui est du plus haut intérêt pour les programmes du DFID dans la région.

1.2 Priorités pour de nouvelles analyses d'économie politique

Sur la base des critères mentionnés ci-dessus, cinq questions ont été considérées comme prioritaires pour faire l'objet de nouvelles analyses d'économie politique. Les cinq questions ne doivent pas être traitées simultanément, et leur ordre de présentation ne reflète pas un ordre de priorités entre elles. De nouvelles discussions entre les intervenants des programmes du DFID pourraient permettre d'établir les priorités entre ces cinq questions en tenant compte de la redéfinition en cours du SWARIP.

1.2.1 Commerce informel le long de la frontière entre le Nigeria et le Bénin :

Une augmentation du volume des échanges intra régionaux est un moteur essentiel et la preuve d'une intégration économique régionale plus efficace. Cependant, malgré l'établissement de zones de libre-échange (*FTA en anglais*) et de régimes de tarif extérieur commun (TEC) au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO, la mise en œuvre et l'engagement vis à vis ces accords ont été lents et inégaux entre les pays. En conséquence, l'augmentation attendue du volume des échanges intra régionaux formels n'a pas eu lieu. Les activités commerciales informelles par-delà les frontières nationales dans la région de la CEDEAO, bien que n'apparaissant pas dans les données officielles, continuent à être le moteur des dynamiques commerciales. Aborder des activités commerciales informelles de ce type nécessiterait différentes approches politiques, tant au niveau national qu'à celui du soutien apporté par les bailleurs de fonds à l'intégration régionale, et une étude d'économie politique pourrait guider le développement d'une telle approche.

La frontière entre le Bénin et le Nigeria semble fournir un exemple particulièrement intéressant des défis dans cette région et pourrait se prêter à une analyse d'économie politique. Cela permettrait en particulier de considérer les flux illégaux dans les deux directions et dans les différents secteurs de façon à identifier où une marge de manœuvre pour des interventions en matière de programme ou de politique existe peut-être. Une telle approche compléterait également la recherche en cours sur l'économie politique du commerce nigérien.

1.2.2 Réduire les coûts des transactions commerciales régionales :

Les efforts pour l'augmentation du volume des échanges intra régionaux sont sérieusement compromis par les coûts élevés des transactions (comprenant les coûts temporels et les coûts financiers) associées à la circulation des marchandises en Afrique de l'Ouest. Si une amélioration qualitative et quantitative de l'infrastructure physique (par ex. routes et autoroutes) est un des besoins essentiels de la région, il est peu probable qu'elle soit suffisante pour réduire efficacement les coûts et leur permettre d'atteindre les niveaux désirés. Cela est dû en grande partie à la prévalence persistante des délais et des coûts encourus aux barrages routiers officiels et non officiels le long des principaux corridors de transport. Nous suggérons donc deux points d'entrée potentiel pour une analyse d'économie politique : i) lutter contre les délais et la corruption aux postes frontières ; ii) réduire les délais et les coûts (ainsi que le harcèlement, la corruption et l'extorsion) aux postes de contrôle le long des corridors de transport.

Dans une tentative d'amélioration de la gouvernance le long des grands corridors routiers, un nombre de projets ont été initiés pour surveiller et rendre compte des obstacles auxquels les principaux usagers du réseau routier font face. Les informations fournies par ces diverses initiatives sont utiles pour observer et suivre les changements en matière de gouvernance du transport routier. Cependant, il semble qu'il y ait un champ d'action significatif pour une analyse d'économie politique qui apporterait une valeur ajoutée aux travaux existants. Elle compléterait les informations quantitatives avec des analyses plus qualitatives qui tenteraient d'apporter des réponses aux questions sur le pourquoi qui émerge de l'initiative de suivi de la gouvernance du transport routier dans la région.

1.2.3 La politique des organisations sous régionales :

Une des priorités essentielles pour l'amélioration des résultats obtenus par le régionalisme dans l'ensemble du continent africain, est la rationalisation des travaux des différents groupements sous régionaux pour éviter la duplication des efforts et prévenir l'incohérence des politiques. Des progrès différents ont été accomplis par les deux principaux organes régionaux formels qui fournissent un cadre institutionnel pour la coopération et l'intégration en Afrique de l'Ouest : la CEDEAO et l'UEMOA. Si l'objectif officiel est que la CEDEAO englobera un jour l'UEMOA pour devenir le seul organe régional, les deux organisations continuent d'exister et sont perçues comme ayant des atouts différents. Il y a peu d'indications qu'une consolidation totale sous la bannière de la CEDEAO aura lieu à court terme.

Les questions de sécurité sont ici clairement pertinentes. Par exemple, bien que jusqu'à récemment la politique de sécurité régional ait été le domaine exclusif de la CEDEAO, l'UEMOA est en train de développer ses capacités dans les domaines de la sécurité et du maintien de la paix et s'apprête à créer une Commission de sécurité. Plusieurs facteurs sont en jeu mais un des problèmes essentiels est la situation sécuritaire grave et préoccupante à laquelle le bloc Mali-Niger-Burkina Faso fait face au Sahel (par ex. le terrorisme international, les effets de la crise libyenne, la rébellion touarègue, les trafics de drogue). Une

meilleure compréhension de l'UEMOA, des relations entre ses États membres, et de l'Afrique de l'Ouest francophone à un niveau plus général, serait utile aux bailleurs de fonds, comme le DFID, qui n'ont qu'une influence limitée dans les pays francophones.

1.2.4 Ghana :

La mise en œuvre des politiques demeure la responsabilité des gouvernements nationaux. Si l'équipe a conclu qu'une évaluation de l'engagement au niveau national auprès de l'ensemble des membres de la CEDEAO ne serait pas faisable, nous suggérons un nombre limité d'études de cas portant sur certains pays. Il semble à la fois possible et utile de commencer un tel exercice par le Ghana. Le Ghana est largement considéré comme une présence dynamique et progressive dans la sous-région ; une évaluation actualisée des intérêts dans le pays et au sein de l'État ghanéen par rapport aux questions régionales serait très intéressante. Une telle étude serait particulièrement intéressante après plusieurs années de croissance économique soutenue et à la veille des élections majeures qui auront lieu plus tard dans l'année. D'un point de vue pratique, nombre d'universitaires et d'experts ghanéens sont autant de bons candidats pour mener à bien l'analyse ; une telle étude pourrait s'appuyer sur les nombreux travaux existants, et aiderait à équilibrer l'approche régionale du DFID qui se concentre actuellement sur le soutien aux organisations régionales (la CEDEAO en particulier).

1.2.5 L'efficacité portuaire en Afrique de l'Ouest :

En tant que canaux de transit pour les marchandises importées et exportées, les ports nationaux en Afrique de l'Ouest sont des centres d'activité économique essentiels qui jouent un rôle critique pour la productivité croissante des investissements privés, et donc pour la croissance et le développement dans la région. Toutefois, des opérations portuaires inefficaces privent les États de revenus et participent aux coûts élevés des importations ainsi qu'aux faibles volumes d'échanges intra régionaux. En pratique, l'efficacité portuaire en Afrique de l'Ouest est variable et reste très dépendante de pratiques informelles. Les réformes potentielles forment un ensemble complexe de défis en matière d'économie politique qui implique un réseau de parties prenantes diverses et concurrentes. Malgré cela, certains pays ouest africains sont parvenus à obtenir des succès modestes en matière d'efficacité portuaire. La mission exploratoire suggère que de précieuses leçons sur comment et pourquoi les réformes ont eu de bons résultats pourraient être tirées d'au moins deux cas. Il serait également possible de découvrir quels obstacles ont été surmontés et quelles stratégies ont été adoptées. Les deux cas en question sont i) un ensemble de réformes mises en œuvre en 2011 pour améliorer la collecte des recettes douanières, venir à bout de la fraude douanière et faciliter le commerce au port de Cotonou ; et ii) la mise en œuvre du système GCNet (Ghana Community Network Services Limited) au port de Tema. Une étude d'économie politique se concentrant sur l'efficacité portuaire représenterait une opportunité d'en apprendre plus sur les facteurs réellement déterminants pour les processus de réformes, pas seulement en termes d'élaboration des politiques, mais aussi en ce qui concerne leur mise en œuvre.

Ensemble, ces cinq questions, bien qu'assez spécifiques pour limiter la portée des études à un niveau pratique, adressent néanmoins un large éventail de thèmes dans la littérature sur le régionalisme et l'intégration régionale qui avaient été identifiés dans la version provisoire de la revue de la littérature et dans le rapport initial soumis précédemment au DFID. Un certain nombre des questions considérées comme prioritaires correspondent à des éléments du programme formel d'intégration régionale (bien que même dans ce cas, nous suggérons une approche qui met les réalités locales ouest africaine au cœur des recherches, plutôt que des protocoles formels), d'autres traitent d'ensembles de problèmes liés à la fourniture (insuffisante) de biens publics régionaux.

Il convient également de noter l'étendue des questions identifiées et l'éventail de points d'entrée potentiels qui reflètent l'approche choisie pour ce travail. Nous avons adopté une définition large du régionalisme qui essaie de capturer les questions et les processus qui ont une dimension régionale, mais qui ne sont peut-être pas qualifiés explicitement de questions « régionales » ou qui ne sont peut-être pas abordés au mieux par l'intermédiaire des organisations régionales formelles. Nous pensons que le SWARIP bénéficierait d'une conceptualisation aussi large du soutien au régionalisme en Afrique de l'Ouest.

Bibliographie

- Adzibgey, Y., Kunaka, C., and Mitiku, T.N. (2007) 'Institutional Arrangements for Transport Corridor Management in Sub-Saharan Africa'. SSATP Working Paper No. 86. Washington DC: World Bank.
- Annequin, C., and Eshun, F. (2011) Transport and Logistics Costs on the Tema-Ouagadougou Corridor, West Africa Trade Hub Technical Report #25.
- BIS and DFID (2011) 'Regional Integration and Trade in sub-Saharan Africa'. Regional Integration and Trade in Sub-Saharan Africa, Trade and Investment Analytical Papers Topic 7 of 18. London: BIS/DFID.
- Booth, D., Crook, R., Gyimah-Boadi, E., Killick, T. and Luckham, R. with Boateng, N. (2005a) What are the drivers of change in Ghana? Policy Briefings on Drivers of Change in Ghana 1. Accra and London: CDD and ODI.
- Booth, D., Crook, R., Gyimah-Boadi, E., Killick, T. and Luckham, R. with Boateng, N. (2005b) The politics of Ghana's budgetary system. Policy Briefings on Drivers of Change in Ghana 2. Accra and London: CDD and ODI.
- Booth, D., Crook, R., Gyimah-Boadi, E., Killick, T. and Luckham, R. with Boateng, N. (2005c) The middle classes and their role in national development. Policy Briefings on Drivers of Change in Ghana 3. Accra and London: CDD and ODI.
- Crook, R. (2005a) The role of traditional institutions in political change and development. Policy Briefings on Drivers of Change in Ghana 4. Accra and London: CDD and ODI.
- Crook, R. (2005b) The role of faith-based associations in political change and development. Policy Briefings on Drivers of Change in Ghana 5. Accra and London: CDD and ODI.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2010a) 'Burkina Faso Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #34.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2010b) 'Ghana Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #36.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2010c) 'Nigeria Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #37.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2010d) 'Senegal Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #38.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2010e) 'Côte d'Ivoire Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #40.

-
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2011a) 'Mali Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #43.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2011b) 'Togo Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #44.
- Brock, L., Omoluabi, O., and van Dusen, N. (2011c) 'Benin Gap Analysis: ECOWAS Free Trade Area'. West Africa Trade Hub Technical Report #45.
- Draper, P. (2010) 'Rethinking the (European) Foundations of Sub-Saharan African Regional Economic Integration: A Political Economy Essay'. OECD Development Centre Working Paper No. 293. Paris: OECD.
- Dupaigre, B.F, Alby-Flores, V., Yerima, B., Vourc'h, A., Lipchitz, A., and Chedanne, P. (2007) 'Accords de partenariat économique et dynamique des flux commerciaux régionaux'. Document de travail 39. Paris: Agence Française de Développement.
- Fritz, V., Kaiser, K., and Levy, B. (2009) Problem Driven Governance and Political Economy Analysis: Good Practice Framework. Washington DC: World Bank. Available online at: <http://siteresources.worldbank.org/EXTGOVANTICORR/Resources/3035863-1286395629347/PGPE-GoodPracticeFramework12-2009.pdf>.
- Khadiagala, G. M. (2011) 'Institution Building for African Regionalism'. ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration No. 85. Manila: Asian Development Bank.
- Moller, B (2009) 'Regional and Global Axes of Conflict –Africa's sub-regional organisations: Seamless web or patchwork?' Crisis States Research Centre Working Paper N°56. London: LSE.
- Ninsin, K. A. (2009) Nation-States and the challenges of Regional Integration in West Africa : The case of Ghana. Paris: Karthala Publishers.
- Orbus Consulting Ltd. (2010) Scoping Study for Africa Regional Department : Part 1 - Economic Community of West African States (ECOWAS). Romford: Orbus Consulting Ltd.
- Pálsson, G., Harding, A., and Raballand, G. (2007) 'Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa'. SSATP Working Paper No. 84. Washington DC: World Bank.
- Rolland, J.-P., and Alpja, A. (2011) 'Analyse de la cohérence des politiques commerciales en Afrique de l'ouest'. Document de travail 114. Paris: Agence Française de Développement (AFD).
- Teravaninthorn, S., and Raballand, G. (2008) 'Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors'. Africa Infrastructure Country Diagnostic (AICD) Working Paper 14. Washington DC: World Bank.
- Trémolières, M., and Abdoul, M. (2007) 'Cross-border area cooperation between Niger and Nigeria: The case of the Maradi Micro-region', in: Soderbaum, F., and Taylor, I. eds. (2007) Micro-Regionalism in West Africa Evidence from Two Case Studies, Discussion Paper 34. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet.
- UNECA (2006) Assessing Regional Integration in Africa II: Rationalizing Regional Economic Communities. Addis Ababa: Economic Commission for Africa.

UNECA (2010) Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade. Addis Ababa: Economic Commission for Africa.

USAID/UEMOA (2011) 16th Road Governance Report: Results from surveys conducted during the 2nd quarter of 2011. Available online at: http://www.watradehub.com/sites/default/files/111219%2016th%20IRTG%20Report_en.pdf.

Vision Consult Ltd. (2011, unpublished) An Impact Assessment of Axle Load Control in Ghana. Draft Final Report Submitted to Ministry of Roads and Highways. Accra: Vision Consult Limited.

World Bank (2007) 'Financial sector integration in two regions of sub-Saharan Africa: How creating scale in financial markets can support growth and development'. Inaugural paper of Making finance work for Africa Working Paper series. Washington: World Bank.



L'Overseas Development Institute (ODI) est le premier groupe de réflexion indépendant du Royaume-Uni sur le développement international et les questions humanitaires.

Notre mission est d'inspirer et d'éclairer les politiques et pratiques qui conduisent à la réduction de la pauvreté, l'atténuation de la souffrance et à l'amélioration durable des conditions de vie des populations dans les pays en développement.

Nous y parvenons en alliant des recherches appliquées de grande qualité, des recommandations pratiques et des outils de dissémination et de discussion centrés sur les politiques.

Nous travaillons avec des partenaires des secteurs public et privé, aussi bien dans les pays développés qu'en développement.

Les lecteurs sont invités à reproduire le contenu provenant des « ODI Reports » pour leurs propres publications, à condition que ce soit à des fins non commerciales. En tant que détenteur des droits d'auteur, ODI exige qu'en pareil cas il soit fait mention de la source citée et que lui soit communiqué un exemplaire de l'ouvrage. Pour un usage digital, nous demandons aux lecteurs qu'il soit inclus un lien vers la source originale sur le site officiel d'ODI.

Les opinions exprimées dans cet article sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles d'ODI.

© Overseas Development Institute 2013. Ce travail est sous licence Creative Commons Attribution-NonCommercial Licence (CC BY-NC 3.0).

ISSN: 2052-7209

Overseas Development Institute
203 Blackfriars Road
London SE1 8NJ
Tel +44 (0)20 7922 0300
Fax +44 (0)20 7922 0399