

La Commission de l'Océan Indien et la zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA : enjeux et défis.

AHZER BIANRIF TARMIDI

*Doctorant en Droit public, Université
Mohammed V, Faculté de droit Rabat Agdal, Maroc*

Abstract:

The small size of the intra-oceanic market, the lack of major infrastructure linking states, and the absence of a legal framework facilitating trade in services, as well as the free movement of people and goods, seriously hinder IOC's economic integration. As a result, in recent years the IOC has encouraged its Member States to integrate into the major economic markets of Eastern and Southern Africa, including currently the SADC-EAC-COMESA tripartite Free Trade Area. However, it is very important to ask ourselves about the major stakes and challenges of the integration of these States into this zone. What impact will this LTTA have on the development of the Indian Ocean region?

Key Words: Indian Ocean Commission, The tripartite free Trade Area SADC-EAC-COMESA, infrastructure, blue economy, cooperation and regional integration.

Résumé:

La petitesse du marché intra-indianocéanique, l'absence de grandes infrastructures de liaison entre les États, et l'absence d'un cadre juridique facilitant les échanges de services, ainsi que la libre circulation des personnes et des biens, entravent sérieusement l'intégration économique de la COI. En conséquence, ces dernières années la COI a encouragé ces États membres à intégrer les grands marchés économiques de l'Afrique orientale et australe, dont actuellement la Zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA. Toutefois, il est très important de nous interroger sur les grands enjeux et les défis de l'intégration de ces États dans cette zone. Quel impact aura cette ZLET dans le développement de l'indianocéanie ?

Mots clés : Commission de l'Océan Indien, Zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA, infrastructure, économie bleue, coopération et intégration régionale.

Date of Submission: 12-06-2022

Date of Acceptance: 27-06-2022

I. Introduction :

L'intégration économique et commerciale fait défaut dans l'indianocéanie vue la petitesse de son marché intérieur, de l'absence d'infrastructure de liaison entre les États, de l'absence d'un cadre juridique facilitant les échanges de services et la libre circulation des personnes et des biens, des tensions géopolitiques et de surcroît, de son éloignement du continent africain.

Regroupant quatre pays ACP (les Comores, Madagascar, les Seychelles et Maurice) membres de la zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA, plus la France au nom de la Réunion (Département d'Outre-mer et Région ultrapériphérique de l'Union européenne), la COI, institutionnalisée le 10 janvier 1984, peine à se démarquer sur la scène internationale et à répondre aux enjeux économiques, ainsi que commerciale de ses États membres. Sachant que son objectif, tel que défini dans le préambule de l'Accord de Victoria, est « d'établir dans le respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de chaque Etat..., les fondements et le cadre d'une coopération renouée, fructueuse et durable qui s'inspire de la nécessité particulière d'assurer en toute sécurité le développement économique et social à l'intérieur de la région des Etats du sud-ouest de l'océan Indien »¹. À cet égard, la COI a pour mission d'encourager la coopération diplomatique, la coopération économique et commerciale, la coopération dans le domaine agricole, de la pêche, de la conservation des ressources naturelles et des écosystèmes, ainsi que la coopération dans les domaines culturels, scientifique, de l'éducation, et en matière de justice². Pour s'y faire de nombreux programmes ont été mis en œuvre, plus particulièrement le programme régional intégré de développement des échanges (PRIDE). Mis en œuvre en

¹ Voir le préambule de l'Accord général de coopération entre les Etats membres de la Commission de l'Océan Indien, dit Accord de Victoria, 10 janvier 1984.

² Voir l'art 1 de l'Accord de victoria.

début janvier 1996 et présenté comme le programme clé pour l'intégration économique et commerciale de l'indianocéanie, le PRIDE avait pour but de faciliter les échanges des biens et services, d'assurer la libre circulation des personnes, l'élimination progressive des barrières tarifaires... entre les États membres de la COI. Toutefois, malgré les efforts de la COI pour mettre en œuvre ce programme, les échanges économiques et commerciaux n'ont que peu augmenté. En conséquence, la COI a encouragé ces États membres à s'intégrer dans les grands blocs économiques régionaux (les communautés économiques régionales africaines) riverains de l'indianocéanie, à savoir la SADC, le COMESA et l'EAC.

En juin 2011, ces trois communautés économiques ont signé un accord pour négocier la création d'une zone de libre-échange tripartite afin d'accélérer le processus d'intégration économique et commerciale du cap au Caire³, mais aussi de contribuer à l'intégration du continent africain via la Zone de libre-échange continentale africaine. C'est en juin 2015 que la ZLET a été lancée à Charm el-Cheikh, en Égypte⁴.

En effet, la COI voit en ce marché commun tripartite une opportunité à saisir pour ses États membres, et de surcroît, pour tout le sud-ouest de l'Océan indien. Ainsi, dans le respect du principe de subsidiarité et des prérogatives régaliennes de ses États membres, la COI apporte son expertise dans leurs efforts d'intégration au marché commun régional élargi (la zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA). Elle aide ses États membres à mieux défendre leurs intérêts économiques spécifiques insulaires dans les négociations sur la mise en œuvre de ladite zone afin de promouvoir une indianocéanie économiquement et commercialement dynamique.

Pour cela, cet article cherche à déterminer les enjeux et les défis de l'implication de la COI dans les efforts d'intégration de ses quatre États membres dans la zone de libre-échange tripartite (SADC-EAC-COMESA). En d'autres termes, dans un groupe intégré de vingt-neuf États (soit plus de la moitié des États africains), qui engloberait plus de huit cents millions de personnes et une valeur des échanges évaluée à 1000 milliards de dollars⁵, quels sont les enjeux et les défis d'intégration de l'indianocéanie dans cette zone ?

I- Un risque de marginalisation de l'indianocéanie dans la zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA

La Commission de l'Océan Indien est la seule organisation régionale africaine regroupant des États insulaires en développement. En effet, cette spécificité fait d'elle un espace avec un potentiel énorme mais pas suffisamment exploité, notamment son capital naturel (marin et terrestre), économique, social, et sa position stratégique entre le continent africain et asiatique. En conséquence, l'intégration de l'Union des Comores, de la République de Madagascar, des Seychelles et de Maurice dans la Zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA, nécessite une prise en compte sérieuse de leurs intérêts insulaires, et donc, de l'indianocéanie. De fait la COI, en concertation avec ces États membres, aide à la défense des intérêts de ces derniers dans les négociations pour la mise en œuvre de ladite zone afin de réduire le risque de marginalisation de l'indianocéanie dans celle-ci.

1. Les spécificités insulaires dans les négociations pour la mise en œuvre de la zone de libre-échange tripartite

La Commission de l'Océan Indien représente environ 30 millions d'habitants, dont 14 millions de jeunes de moins de 20 ans, 595 000 Km² de terres émergées et 5,5 millions de Km² de zones économiques exclusives⁶. Économiquement, l'Île Maurice et les Seychelles se situent au 64e et au 63e rang pour l'indice de développement humain et sont classées parmi les pays à revenu moyen, tandis que les Comores et Madagascar se situent respectivement au 160e et au 158e rang, avec des taux de pauvreté très élevés⁷. Le PIB en 2020 (la valeur totale de la production de richesse annuelle) de la COI (à l'exception de la Réunion) représente 27,1 milliards USD.

Ainsi, sur les 800 millions d'habitants et les 60 % du PIB que représente la Zone de libre-échange tripartite sur le continent africain, l'indianocéanie, à l'exception de la Réunion (Département d'Outre-mer et Région ultrapériphérique de l'Union européenne), représente environ 29 140 041 d'habitants (soit 3,64 %) et

³ COMESA-SADC-EAC, Declaration launching the negotiations for the establishment of the Tripartite Free Trade Area, 12 June 2011, 3 pages.

⁴ COMESA-SADC-EAC, Agreement establishing a Tripartite Free Trade Area among the Common Market for Eastern and Southern Africa, the East African Community and the Southern African Development Community, 10 June 2015, 22 pages.

⁵ Willis OSEMO, D'avantage de pays ratifient l'Accord sur la Zone de libre-échange tripartite, COMESA news, 17/01/2020, disponible sur <https://www.comesa.int/davantage-de-pays-ratifient-laccord-sur-la-zone-de-libre-echange-tripartite/> vu le 28/04/2022.

⁶ COI, *Rapport annuel 2017*, Rapport, p. 7

⁷ PNUD, rapport sur le développement humain en 2016, Ed Communications Development Incorporated, Washington DC, USA, p. 25.

2,71 % du PIB de ladite zone. Par conséquent, les États membres de la COI œuvrent pour réussir à mieux s'intégrer dans la ZLET.

En effet, la ZLET a été créée afin de stimuler les échanges intrarégionaux. Et elle constitue une étape fondamentale dans l'établissement de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Il s'agit de deux zones créées pour renforcer la croissance africaine en assurant la coordination et l'harmonisation des politiques, ainsi que des institutions des Communauté Économiques Régionales (les CER). De l'Organisation de l'Unité Africaine (avec son plan d'action de Lagos 1980) à L'Union africaine (avec son Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique NEPAD (2001) et du traité d'Abuja 1991), l'initiative de renforcement de l'intégration continentale a toujours existé. Cette initiative se concrétise depuis quelques années par la mise en place, ici de la ZLET.

Figure 1/ Aperçu de la Zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA



La figure 1 donne un aperçu des groupements économiques régionaux qui constituent la ZLET. Cependant, depuis lors, trois autres États, à savoir la Tunisie, la Somalie et le Soudan du Sud, ont rejoint la zone, portant le nombre d'États membres à 29 et la population à 800 millions. En plus, nous constatons que comparé aux autres régions (l'Asie, l'Europe, l'Amérique Latine et les Caraïbes), le continent africain représente le très faible pourcentage d'échanges économiques et commerciaux.

Cela est la conséquence de la faible intégration régionale du continent africain. Ainsi, étant perçu comme le principal outil pour renforcer la part des échanges (intra et extracontinental) mais également la compétitivité entre le continent africain et les autres régions du monde, des accords d'intégration, comme celui de la ZLET, ont été signés. La ZLET repose sur trois piliers : l'intégration des marchés, le développement industriel et le développement des infrastructures. Il tient compte, effectivement, des écarts de développements économiques et des spécificités des États partis. C'est pourquoi, il est important de se questionner sur la prise en compte des spécificités insulaires de l'Union des Comores, de la République des Seychelles, de Maurice, et de Madagascar dans les négociations et, de surcroît, de l'accord de mis en place de la ZLET.

En effet, face aux grandes problématiques dont font face les États de l'indianocéanie (la petitesse de son marché intérieur, de l'absence d'infrastructure de liaison, les changements climatiques...), et mais aussi du potentiel économique de la sous-région qui reste à exploiter, la COI œuvre depuis pour la défense des intérêts insulaires de ses États membres dans les négociations pour la mise en œuvre de la ZLET.

Depuis 2012, les États du Sud-ouest de l'océan Indien ont participé à plusieurs réunions pour la négociation de la tripartite et ce, grâce au soutien de la COI. Par ailleurs, en 2013, invité par la SADC, la COI entant qu'observateur a participé pour la première fois à la cinquième réunion de négociation de la tripartite. D'autres réunions, comme celles de février 2013 à Madagascar et de septembre 2014 à Maurice entre le COMESA et la Secrétariat général de la COI, ont été restreintes aux pays membres de la COI. Dans ces réunions de négociation, la COI s'est investie à trois niveaux : économique, commercial et infrastructurel.

⁸ Laurent Didier, Accord tripartite de libre échange COMESA-SADC-CAE, La lettre du CEMOI, 2015, p. 1-4, hal-03546546.

Au niveaux économique et commercial, la COI a milité pour un développement économique durable et pour le renforcement des échanges (appuyer le secteur privé) tenant compte des vulnérabilités des économies insulaires de l'indianocéanie.

Pour cela, les négociations ont concerné surtout sur l'élimination des droits de douane, les mesures correctives commerciales, et plus important encore, la rationalisation des règles d'origine pour faciliter les échanges commerciaux et le développement industriel dans les économies moins développées, comme c'est le cas des États membres de la COI. Pour la COI, la proposition commune sur les règles d'origine concernait plus les produits halieutiques. Par ailleurs, actuellement, sept projets liés à la gestion des ressources halieutiques sont en cours dans l'indianocéanie. Nombreux d'entre eux intègre l'Afrique orientale et australe. Nous pouvons citer le projet Eco Fish ou celui sur la sécurité maritime (programme MASE)⁹. Sachant que le secteur de la pêche contribue à l'économie indianocéanique, en moyenne 15,6 % du PIB agricole¹⁰. Ainsi, la COI attend mettre en œuvre un projet sur l'économie bleue qui contribuera à renforcer l'économie indianocéanique et les échanges intra et extra-zonaux. Dans cette même perspective, de nombreux accords de coopération entre la COI et le secteur privé existent. Notamment le protocole d'accord entre la COI et l'Union des chambres de Commerce et d'industrie des îles de l'océan Indien, en 2007¹¹.

Ainsi, par exemple, dans l'Accord instituant la zone de libre-échange tripartite entre le COMESA, le SADC et l'EAC, il est dit dans son article 12 que : « *les marchandises peuvent bénéficier d'un traitement préférentiel au titre du présent accord si elles sont des marchandises originaires de l'un des Etats membres/partenaires de la tripartite conformément aux critères et conditions énoncés à l'annexe IV des règles d'origine* ». Et dans l'annexe IV, article 4, des règles d'origine¹², les produits halieutiques font partis des produits considérés comme pouvant être originaires des États membres, dont ceux de l'indianocéanie.

Cependant, un problème majeur se pose au sein des États membres de la COI ; il s'agit du manque d'infrastructure pour abaisser les coûts des transactions commerciales et renforcer la compétitivité économique de l'indianocéanie. Car pour exploiter le potentiel indianocéanique (les ressources bleues, l'entrepreneuriat...), les États membres de la COI ont besoin d'infrastructures. Sur le plan continental, l'accent est surtout mis sur les corridors terrestres transfrontaliers. Tandis que sur le plan de l'indianocéanie, l'insularité définit le besoin et une nécessité d'une connectivité maritime, aérienne et numérique (NTIC). Ainsi, la COI et ses partenaires (techniques et financiers), dont l'Union Européenne, la Banque africaine de développement travaillent pour améliorer la connectivité dans l'indianocéanie afin de rapprocher cette dernière à la ZLET, ainsi qu'aux marchés internationaux. Par ailleurs, il est dit dans le préambule de l'accord de la ZLET que : « *les différents niveaux de développement économique et des spécificités géographiques des Etats membres/partis de la tripartite nécessitent le partage équitable des avantages de l'intégration économique régionale* ». Ici, la spécificité géographique, particulièrement l'insularité indianocéanique est prise en compte dans l'accord de mise en place de la ZLET.

De plus, la COI et ses États membres sont conscients que l'amélioration de la connectivité indianocéanique par le biais de grandes infrastructures permettrait à l'indianocéanie d'être un pôle de croissance entre le continent africain et l'asiatique.

2. L'indianocéanie : un futur pôle de croissance entre l'Afrique et l'Asie

L'indianocéanie constitue une sous-région, un carrefour géopolitique et stratégique mondial. Elle est entourée par au moins 26 pays côtiers et près de la moitié des échanges commerciaux maritimes ont lieu dans cette zone. Depuis l'ouverture du Canal de Suez en 1869, l'indianocéanie est devenue une voie maritime très prisée par les grandes sociétés de transports internationaux de marchandises. Soulignons également que plus de la moitié des hydrocarbures mondiaux transitent dans l'océan Indien, environ 70%¹³. De fait, il s'agit d'une zone très disputée par les puissances mondiales et régionales, particulièrement les États Unis, la France, ainsi que la

⁹ Voir dans le site officiel de la COI, vu le 19/05/2022, disponible sur <https://www.commissionoceanindien.org/projets-en-cours/>

¹⁰ UE, Union européenne et la Commission de l'Océan Indien, 29/07/2021, vu le 19/05/2022, disponible sur https://www.eeas.europa.eu/mauritiu/lunion-europeenne-et-la-commission-de-locean-indien_fr?s=110

¹¹ André Oraison, Radioscopie de la Commission de l'Océan Indien : la spécificité de la France au sein d'une organisation régionale de proximité, Revue Juridique de l'Océan Indien, 2016, Op. Cite, pp95-145

¹² « *Les règles d'origine sont les critères permettant de déterminer le pays d'origine d'un produit. Elles sont importantes du fait que les droits et restrictions applicables dépendent dans bien des cas de la provenance des produits importés. Elles sont notamment utilisées pour afin d'appliquer des mesures ou des instruments de politique commerciale tels que des droit antidumping, les mesures de sauvegarde ou l'application d'un traitement préférentiel* » _ définition de l'Organisation Mondiale du Commerce.

¹³ Jean François FIORINA, « Les mondes de l'Océan Indien : un carrefour stratégique au cœur de la mondialisation », in *Comprendre les enjeux stratégiques, Note hebdomadaire d'analyse géopolitique de l'ESC de Grenoble*, n°116, 7 novembre 2013.

Chine et l'Inde. Et cela pourrait permettre à l'indianocéanie de conquérir des marchés plus larges. En plus, son intersection entre l'Asie et l'Afrique constitue une opportunité et un grand avantage pour les États membres de la COI (voir la carte 1 ci-dessous).

Carte 1/ Carte géopolitique et géostratégique de l'indianocéanie



14

La carte ci-dessus démontre la position stratégique de l'indianocéanie. Néanmoins, bien qu'elle occupe une telle position, le manque d'infrastructures pose énormément de problèmes. Une étude phare de la Banque africaine de développement (BAD) en 2012, a démontré l'impact du manque d'infrastructure dans la croissance économique et les échanges dans l'indianocéanie et entre celle-ci et les grands pôles de croissance.

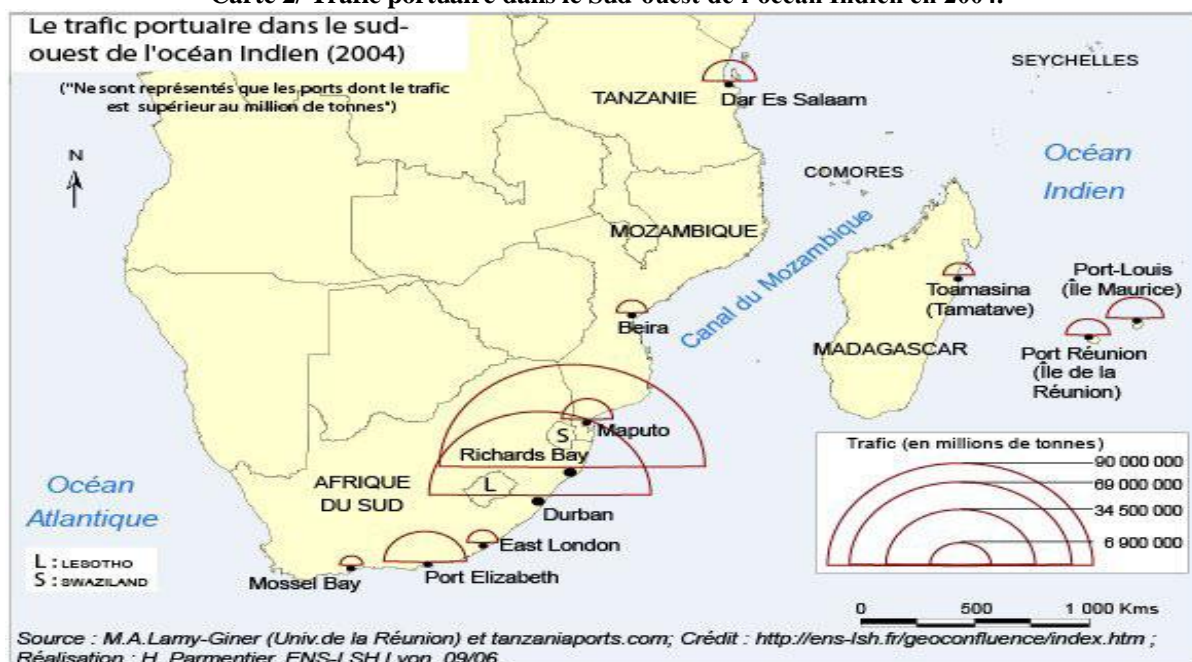
Prenons l'exemple du transport maritime. Les grands ports actifs existant dans l'indianocéanie sont le Port-Louis à Maurice, port de Toamasina à Madagascar et le port de la Réunion. Le Port-Louis gère environ 99 % du commerce international de Maurice, avec en moyenne 7,5 millions de tonnes de fret chaque année¹⁵. Pour le Port de Toamasina, il traite en moyenne 3,1 millions de tonnes de fret chaque année¹⁶. En comparant ces deux ports à ceux de Victoria (Seychelles) et des Comores, nous constatons que Port-Louis traite environ 11 fois plus de tonnes de fret que ces deux derniers. Et en ce qui concerne le Port de Toamasina, il traite environ 6 fois plus de tonnes. Comparé à d'autres ports de l'Afrique orientale et australe, le trafic des ports de l'océan Indien demeure faible (voir la carte 2 ci-dessous).

¹⁴ Philippe REKACEWICZ, « Verrouillage stratégique de l'océan indien, in *Le monde diplomatique*, novembre 2008, vu le 21/05/2022, disponible sur <https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/oceanindien>

¹⁵ Marie-Annick LAMMY, « Maurice, La Réunion, quelle rivalités portuaires ? », Note de synthèse ISEMAR, n°186, Janvier 2017.

¹⁶ Ibidem.

Carte 2/ Trafic portuaire dans le Sud-ouest de l'océan Indien en 2004.



17

Avec l'Asie également, le trafic portuaire dans le Sud-ouest de l'indianocéanie est très faible. Nous parlons ici d'une moyenne de 500 à 900 millions de tonnes de fret en 2013.

Les mêmes problématiques liées au manque d'infrastructures maritimes dans l'indianocéanie analysées ci-dessus se posent aussi dans le secteur numérique, terrestre, et aérien. Ce dernier connaît des coûts exorbitants du fret et de la limitation des droits de circulation des personnes.

Ainsi, ayant quatre États membres partis de la ZLET et se trouvant à l'intersection entre le continent africain et l'asiatique, la COI est consciente du grand risque de marginalisation de l'indianocéanie et œuvre pour réduire ce risque. Elle travaille pour le renforcement des capacités institutionnelles de l'organisation¹⁸, de ses États membres et du secteur privé. Elle met en œuvre des projets en coordination avec ses partenaires pour développer des grandes infrastructures régionales¹⁹.

En effet, le renforcement institutionnel de la COI et celui de ses États membres permettrait à l'indianocéanie de jouer un rôle plus important dans son implication dans la ZLET. Dans cette perspective, elle pourrait contribuer à renforcer les partenariats publics-privés grâce à l'amélioration de l'Union des chambres de Commerce et d'industrie des îles de l'océan Indien (UCCIOI), et ce, par la création d'une plateforme numérique pour soutenir les échanges commerciaux. De même, ces partenariats contribueront pour le financement des infrastructures régionales.

Cependant, actuellement, il faut souligner que l'indianocéanie est toujours confrontée aux difficultés susmentionnées. Le risque de marginalisation des États membres de l'indianocéanie dans la ZLET est toujours grand. Et donc, il est clair que pour réduire ce risque, la COI et ses États membres doivent se réinventer.

II- La construction d'un espace économique et commercial indianocéanique dynamique

Il est évident que l'un des grands défis de la COI est de construire un espace économique et commercial dynamique. Et l'intégration de ses États membres dans la ZLET constitue une opportunité majeure. Dans cette optique, la COI crée l'environnement propice en assurant une meilleure sécurité maritime et aérienne afin de dynamiser la compétitivité et les échanges.

¹⁷ Marie-Annick Lamy-Giner, « Mobilités, flux et transports : Port-Louis et port-Réunion, ports majeurs du Sud-ouest de l'océan Indien », in *ressources de géographie pour les enseignants*, 20/10/2006.

¹⁸ COI, 34^{ème} Conseil des ministres de la COI, Dossier de presse, Beau Vallon, Seychelles, 6 mars 2020.

¹⁹ Voir le projet Metiss : MeltingpoT Indianoceanic Submarine System. C'est un câble sous-marin de très haut débit reliant la COI à l'Afrique du Sud. Il réunit dix opérateurs. Il s'agit, entre autres, de Telma (Madagascar), CEB FiberNet et Emtel (Maurice), Canal +, SFR et Zeop (la Réunion).

1. Renforcer la sécurité maritime et aérienne de l'indianocéanie

La richesse de l'indianocéanie est avant tout bleue. L'insularité, et de surcroît, les vastes zones maritimes de l'indianocéanie sont porteuses de croissance nouvelle. Faisant partie des spécificités de l'indianocéanie dans la mise en place de la ZLET, l'exploitation de ces zones nécessite le renforcement de leur sécurité. En effet, l'indianocéanie est confrontée à de nombreuses menaces. Parmi lesquelles, les risques de piraterie au large de la Somalie, le trafic, la contre bande, la pêche illégale et les risques climatiques. Pour cela, la COI s'est doté des moyens pour assurer la sécurité maritime et aérienne. Toutefois, est-ce suffisant ?

En ce qui concerne la sécurité maritime, le programme régional pour la promotion de la sécurité maritime (MASE)²⁰ intègre des actions d'échange d'informations maritimes, d'intervention en mer et de gestion du risque climatique (entre autres, la lutte contre la pollution marine) dans sa stratégie régionale de lutte contre la piraterie et pour la promotion de la sécurité. Actuellement, il existe dans la COI, un Centre régional de fusion d'information maritime (CRFIM)²¹ et un Centre régionale de coordination des opérations (CRCO)²². Le premier collecte, analyse, fusionne les informations maritimes, et alerte la région AFAO-OI de tout risque maritime potentiel. Il interagit directement avec le second Centre. La mission de celui-ci est axée, entre autres, sur la planification et la coordination des opérations pour la protection de l'environnement marin et en cas de catastrophes naturelles. De plus, la mise en œuvre du programme MASE est assurée par deux organisations membres de la ZLET ; il s'agit du COMESA et l'EAC.

Le COMESA est responsable pour le renforcement des capacités régionales concernant le financement et l'impact économique de la piraterie. Pour l'EAC, elle a pour rôle de renforcer les capacités opérationnelles nationales et régionales (arrestation, transfèrement, et détention). Quant à la COI, elle assure la mise en place d'un réseau d'échange et de coordination des informations²³. Ainsi, à travers le programme MASE, des opérations conjointes pour tester les mécanismes mis en place et pour renforcer la coopération en la matière de sécurité maritime sont régulièrement organisées dans l'indianocéanie. Ces opérations permettent d'identifier les faiblesses des mécanismes de sécurité et donc, de pouvoir les améliorer. Néanmoins, d'après Vishnu Lutchmeenaraidoo, ancien Président du Conseil des ministres de la COI, il faut renforcer encore plus la sécurité maritime indianocéanique en signant un accord de coopération avec l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

En matière de sécurité aérienne, la COI fait surtout face à des menaces liées aux changements climatiques. Étant une sous-région très exposée et vulnérable aux cyclones tropicaux intenses, le transport aérien nécessite un renforcement la sécurité. En d'autres termes, les catastrophes climatiques constituent un danger pour le développement des activités aériennes dans la sous-région. Les ondes de tempêtes provoquées par les cyclones tropicaux, les pluies torrentielles et les inondations peuvent endommager les infrastructures aéroportuaires, les équipements, et perturber les activités et entraîner des pertes économiques et commerciales majeures. Soulignons en ce sens, que le transport aérien est le moyen le plus utilisé pour les échanges et la circulation de la population indianocéanique. Par conséquent, les risques climatiques sont pris en compte.

Ainsi, des mécanismes institutionnels d'alerte précoce sont créés au niveau des États membres de la COI. Ils ont pour rôle principal d'alerter les États et l'indianocéanie des dangers climatiques probables. Ces mécanismes sont rattachés aux services météorologiques des États et aux structures d'échanges d'information, telles que les Plateformes nationales et régionales de réduction des risques climatiques. Il faut noter, dans cette optique, que les infrastructures aéroportuaires des États membres de la COI sont dotés d'outils de prévention et d'alerte de risque climatique. Nous pouvons citer le Service météorologique (Mauritius Meteorological service :

²⁰ Le programme régional pour la promotion de la sécurité maritime (MASE) est un programme de la région AFAO-OI (Afrique orientale et australe-océan Indien) financé par l'Union européenne pour renforcer les capacités à moyen et à long termes des organisations régionales et de leurs États membres pour lutter contre la piraterie et promouvoir de la sécurité maritime. _ UE, Promouvoir la connaissance du domaine maritime par le partage d'information et le renforcement de capacité, Rapport UE CRIMARIO, 2019, p. 5.

²¹ Voir l'accord de siège entre le gouvernement de la République de Madagascar et la Commission de l'Océan indien pour la mise en place du Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) sur le territoire de la République de Madagascar, 18 février 2016, 10 pages.

²² Voir le Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord pour la mise en place d'un mécanisme d'échange et de partage de l'information maritime dans l'océan Indien occidental et de l'accord régional sur la coordination des opérations en mer dans l'océan Indien occidental, Sénat, Session ordinaire de 2021-2022, N°407, 26 janvier 2022, p.5.

²³ Voir dans le site officiel de la COI, vu le 23/05/2022, disponible sur <https://www.commissionoceanindien.org/portfolio-items/mase/?portfolioCats=27>

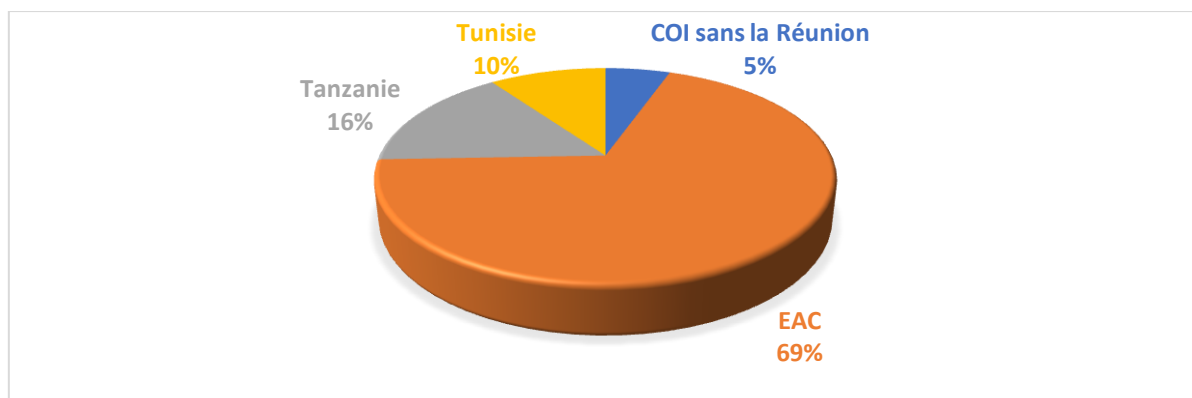
MMS), légiféré par la loi n°22-2019²⁴ du 2 octobre 2019 et l'Institut océanographique établi en janvier 2000 par la loi n°24-1999²⁵. Pour mener ses missions, le service météorologique mauricien a mis en place, depuis 2015, des systèmes d'alerte précoce nommés Early Warnig systems. Ou bien, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACM) des Comores, placée sous l'autorité de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar (ASECNA). Et en matière de coordination de l'information de veille et d'alerte précoce, météo-France, partenaire technique de la COI joue un rôle très important.

En somme, le renforcement de la sécurité maritime et aérienne constitue toujours un défi pour la COI dans l'intégration de quatre de ses États membres de la ZLET. Car pour faire valoir la richesse bleue de l'indianocéanie et, assurer une bonne circulation des biens, des services et des personnes au sein de la COI, ainsi que de la ZLET, la sécurité de ces zones est indispensable.

2. **Dynamiser la compétitivité et faciliter les échanges**

Le risque de marginalisation de l'indianocéanie dans la ZLET est toujours majeur. La défense des intérêts spécifiques insulaires de l'indianocéanie dans l'application de l'accord de la ZLET, ainsi que sa position géopolitique et géostratégique entre deux grands pôles de croissance, qui sont l'Afrique et l'Asie, constituent ce risque. Sachant aussi que son intégration dans la dynamique africaine de développement est très faible, bien qu'il existe de nombreux accords de coopération avec les CER qui lui sont riverains, l'indianocéanie est trop faible en matière de compétitivité et d'échanges commerciale (voir le graphique 1 et 2).

Graphique 1 : Comparaison du PIB entre la COI, la Tunisie, l'EAC et la Tanzanie (2020)

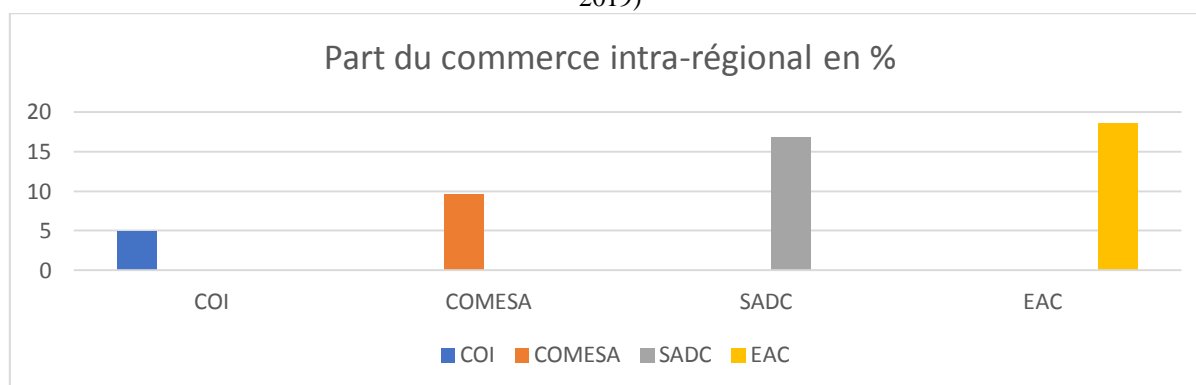


Le graphique 1 fait une comparaison entre le PIB de la COI (sans la Réunion), la Tanzanie (membre de l'EAC), l'EAC (avec sept pays membres) et la Tunisie (membre du COMESA) pour démontrer la petite taille de l'économie de la COI par rapport à ces derniers. En analysant ce graphique, nous constatons que le PIB de la COI qui est de 27,1 milliards de USD est deux fois inférieur à celui de la Tunisie, trois fois celui de la Tanzanie, et d'environ 13 fois celui de l'EAC. En effet, soulignons ici que ces échantillons sont pris au hasard pour faire cette démonstration.

²⁴ Voir la loi sur les services météorologiques, n°22-2019, in to the Government Gazette of Mauritius N°103 of 3 octobre 2019.

²⁵ Voir la loi sur l'établissement de l'Institut Océanographique de Maurice, n°24-1999.

Graphique 2/ Comparaison des échanges intrarégionaux entre la COI, le COMESA, le SADC et l'EAC (2015-2019)



26

En ce qui concerne le graphique 2, il démontre que la part du commerce intrarégional de la COI est deux fois, voir 3 fois faible par rapport aux autres groupements régionaux (SADC-COMESA et EAC). Cela pourrait fortement impacter les échanges des États membres de la COI, partis de la ZLET, avec les autres États membres de la ZLET.

Par ailleurs, soulignons par exemple que Maurice, ayant une politique économique et commerciale plus libérale que les autres États membres de la COI, ainsi que de grandes infrastructures, a pour principaux partenaires commerciaux la France (12,6 %), le Royaume-Uni (11,1 %), les États-Unis d'Amérique (10,4 %), et Madagascar (7 %). Ses importations surtout originaires de la Chine (16,7 %), de l'Inde (13,9 %), de l'Afrique du Sud (8,1 %), des Emirats Arabes Unis et de la France (environ 7 %) ²⁷. Nous pouvons ici constater que les échanges commerciaux de l'indianocéanie (à l'exemple de Maurice) concernent très peu l'Afrique.

Donc, pour réussir à mieux intégrer les États de l'indianocéanie dans la ZLET, il faudra tout d'abord veiller à stimuler la compétitivité et faciliter les échanges dans l'indianocéanie. Et dans ce sens, la COI, ainsi que la ZLET ont un rôle indispensable à jouer dans ce sens.

Pour la COI, en plus des accords de coopération avec l'UCCIOI et de l'optique d'encourager la modernisation des infrastructures sous-régionales, elle doit nécessairement soutenir l'adoption d'une stratégie régionale claire et objective pour la planification des échanges commerciaux. Cette stratégie devrait tenir compte des défis auxquels sont confrontés ses États membres, entre autres l'insularité, les risques de catastrophes et le risque de marginalisation des priorités de ceux-ci dans la ZLET. Cette stratégie aurait un rôle très important à jouer dans le sens où elle permettrait à l'indianocéanie de définir les bases de la coopération économique, de coordonner et de cibler les secteurs clés sur lesquels investir et comment investir ²⁸. Cela permettra au Programme pour le développement des infrastructures en Afrique ²⁹ de mobiliser les ressources nécessaires pour financer les corridors de transport reliant l'indianocéanie au continent et aux autres routes commerciales. De plus, soulignons que la pandémie du Covid-19 a démontré qu'il faut renforcer les circuits d'échanges régionaux. C'est-à-dire qu'il est indispensable de renforcer les échanges dans l'indianocéanie, mais également de dépasser ce cadre et soutenir l'intégration dans la ZLET.

Cette dernière ouvre la voie à l'élargissement du marché de l'indianocéanie. Elle offre la possibilité aux États de l'indianocéanie de diversifier leurs exportations et de surcroît, faciliter leurs échanges dans un marché commun élargi qui, géographiquement, lui est proche. Cela réduira les tarifs douaniers sur les marchandises, développera de nouvelles opportunités, et de surcroît, réduira les coûts des échanges, particulièrement des exportations de l'indianocéanie. Ces avantages offerts par la ZLET encourageront le développement du secteur économique, social et commercial de l'indianocéanie dans la mesure où elle atténuera les problèmes des adhésions multiples des États de l'indianocéanie aux CER de l'Afrique orientale et australe, elle encouragera l'industrialisation, l'innovation et donc, la création d'emplois et de la richesse, et elle offrira un marché attractif pour les États de l'indianocéanie.

²⁶ Commission de l'Union Africaine, Vers une Afrique intégrée, prospère et en paix, Union Africaine, Rapport de l'intégration régionale africaine 2019, 142 pages.

²⁷ Agence de développement économique, Île Maurice : profil commercial, vu le 20/05/2022, disponible sur <https://export.agence-adoce.com/fr/fiches-pays/ile-maurice/echanger-3>

²⁸ Il s'agit d'une recommandation de la Banque africaine de développement pour encourager les échanges et faciliter les échanges commerciaux. Voir le Rapport de BAD sur l'étude phare sur l'intégration régionale des États du Sud-ouest de l'océan Indien, Décembre 2012.

²⁹ Il s'agit d'un programme lancé par l'Union africaine en 2012 lors de son 18^{ème} Sommet.

Cependant, jusqu'en 2021, 11 pays ont ratifié l'accord de ZLET sur les 14 qui conditionnent l'entrée en vigueur dudit accord. Et aucun des pays du Sud-ouest de l'océan Indien n'a encore ratifié l'accord. Car effectivement, en plus des questions qui restent en suspens sur l'accord (les règles d'origine, l'élimination des droits à l'importation... Etc.), la COI soutient ces États membres à faire face aux grands défis de l'indianocéanie qui leur permettront plus ou moins de bénéficier des avantages de la ZLET.

II. Conclusion :

Dans cet article, il s'agissait de déterminer les enjeux et les défis de l'intégration de l'indianocéanie dans la Zone de libre-échange tripartite SADC-COMESA-EAC. En effet, cette dernière offre de grandes opportunités à l'indianocéanie, notamment en matière de développement économique, des échanges commerciaux et de création de grandes infrastructures. Étant donné l'isolement de l'indianocéanie de la dynamique africaine de développement, son intégration dans la ZLET devra lui permettre de plus ou moins y remédier. Dans cette optique, nombreuses questions liées à l'insularité des États de l'indianocéanie sont prises en compte dans l'accord de mise en place de la ZLET, et ce, grâce à l'accompagnement de la COI et à la position commune de ses États membres dans les négociations.

Toutefois, bien que l'accord de la ZLET ne soit pas encore entré en vigueur, de nombreuses interrogations se posent. Parmi elles, compte tenu de la situation (économique, commerciale et infrastructurelle) actuelle des États de l'indianocéanie, quel sera l'impact réel de l'application de l'accord de la ZLET dans l'indianocéanie ?

Références bibliographiques

- [1]. Accord général de coopération entre les Etats membres de la Commission de l'Océan Indien, 10 janvier 1984.
- [2]. Agence de développement économique, Île Maurice : profil commercial, vu le 20/05/2022, disponible sur <https://export.agence-adocc.com/fr/fiches-pays/ile-maurice/echanger-3>
- [3]. André Oraison, Radioscopie de la Commission de l'Océan Indien : la spécificité de la France au sein d'une organisation régionale de proximité, *Revue Juridique de l'Océan Indien*, 2016, Op. Cite, pp95-145.
- [4]. Banque africaine de développement, Etude phare sur l'intégration régionale des Etats du Sud-ouest de l'océan Indien, Rapport, Décembre 2012, 44 pages.
- [5]. Commission de l'Union Africaine, Vers une Afrique intégrée, prospère et en paix, Union Africaine, Rapport de l'intégration régionale africaine 2019, 142 pages.
- [6]. COI, *Rapport annuel 2017*, Rapport, 118 pages.
- [7]. COI, 34^{ème} Conseil des ministres de la COI, Dossier de presse, Beau Vallon, Seychelles, 6 mars 2020.
- [8]. -COMESA-SADC-EAC, Declaration launching the negotiations for the establishment of the Tripartite Free Trade Area, 12 June 2011.
- [9]. COMESA-SADC-EAC, Agreement establishing a Tripartite Free Trade Area among the Common Market for Eastern and Southern Africa, the East African Community and the Southern African Development Community, 10 June 2015, 22 pages.
- [10]. Jean François FIORINA, « Les mondes de l'Océan Indien : un carrefour stratégique au cœur de la mondialisation », in *Comprendre les enjeux stratégiques, Note hebdomadaire d'analyse géopolitique de l'ESC de Grenoble*, n°116, 7 novembre 2013.
- [11]. Laurent Didier, Accord tripartite de libre échange COMESA-SADC-CAE, La lettre du CEMOI, 2015, p. 1-4, hal-03546546.
- [12]. Loi sur le services météorologique, n°22-2019, in to the Government Gazette of Mauritius N°103 of 3 October 2019.
- [13]. Loi sur l'établissement de l'Institut Océanographique de Maurice, n°24-1999.
- [14]. Marie-Annick LAMMY, « Maurice, La Réunion, quelle rivalités portuaires ? », Note de synthèse ISEMAR, n°186, Janvier 2017.
- [15]. Marie-Annick Lamy-Giner, « Mobilités, flux et transports : Port-Louis et port-Réunion, ports majeurs du Sud-ouest de l'océan Indien », in *ressources de géographie pour les enseignants*, 20/10/2006.
- [16]. Philippe REKACEWICZ, « Verrouillage stratégique de l'océan indien, in *Le monde diplomatique*, novembre 2008, vu le 21/05/2022, disponible sur <https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/oceanindien>
- [17]. PNUD, rapport sur le développement humain en 2016, Ed Communications Development Incorporated, Washington DC, USA, 31 pages.
- [18]. Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord pour la mise en place d'un mécanisme d'échange et de partage de l'information maritime dans l'océan Indien occidental et de l'accord régional sur la coordination des opérations en mer dans l'océan Indien occidental, Sénat, Session ordinaire de 2021-2022, N°407, 26 janvier 2022.

- [19]. UE, Promouvoir la connaissance du domaine maritime par le partage d'information et le renforcement de capacité, Rapport UE CRIMARIO, 2019, 6 pages.
- [20]. Willis OSEMO, D'avantage de pays ratifient l'Accord sur la Zone de libre-échange tripartite, COMESA news, 17/01/2020, disponible sur <https://www.comesa.int/davantage-de-pays-ratifient-laccord-sur-la-zone-de-libre-echange-tripartite/> vu le 28/04/2022.

AHZER BIANRIF TARMIDI. " La Commission de l'Océan Indien et la zone de libre-échange tripartite SADC-EAC-COMESA : enjeux et défis." *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)*, 27(06), 2022, pp. 54-64.