



COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE



UNION AFRICAINE

“INTENSIFICATION DU COMMERCE INTRA AFRICAIN”

Document d'information

14 OCTOBRE 2011

Préparations pour la 7^{ème} Conférence des Ministres du Commerce de l'Union africaine et de la 18^{ème} session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine, janvier/février 2012

14 octobre 2011

I. Historique et contexte

1. Le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine de janvier 2012 focalisera sur le thème « *Intensification du Commerce Intra Africain* ». Le choix de ce thème est à la fois opportun et pertinent compte tenu des défis que ce commerce doit relever et de la nécessité de mettre au point des stratégies visant à améliorer la situation. On sait que le sommet de l'UA de janvier 2011 a entériné les recommandations de la 6^{ème} session ordinaire de la Conférence des Ministres africains du Commerce tenu du 29 octobre au 2 novembre 2010 en vue d'accélérer la mise en place du Libre-échange Panafricain. A cet égard, le présent Document d'Information a été préparé pour mettre en exergue l'ensemble des potentialités et des flux commerciaux de l'Afrique, en vue d'encourager l'intensification du commerce intra africain en abordant les principaux domaines prioritaires qui permettront de faire avancer le programme. Les principaux domaines constitueront les principales composantes d'un Plan d'Action que les Etats membres devront mettre en œuvre en vue d'augmenter le volume du commerce intra africain, du niveau actuel de 10 à 13 pour cent à 25 % ou plus au cours de la prochaine décennie, et faire ainsi du commerce intra africain, un moteur important du développement et de l'intégration régional en Afrique, comme c'est le cas dans d'autres régions du monde, telles que l'Union Européenne et l'Asie.

2. Il convient de rappeler ici que l'Afrique poursuit un programme d'intégration en tant que stratégie collective de développement et de transformation, qui doit conduire à la création éventuelle d'un marché continental. L'intégration régionale aide à agrandir les marchés, à encourager une plus grande compétition et à améliorer la position politique dans différents domaines du programme de développement. Il y a bien sûr aussi la pression de la mondialisation qui force les compagnies et les Etats à rechercher une plus grande efficacité, à travers l'élargissement des marchés et l'intensification de la compétition. Une usine qui se veut moderne doit pouvoir produire plus que ne peut absorber la demande intérieure d'un seul pays en développement. Ainsi, la mise en commun des économies et des marchés à travers l'intégration régionale donne un espace économique plus grand et un marché plus élargi, de manière à permettre la réalisation d'économies d'échelle.

3. A cet effet, les pays africains ont créé l'Union Africaine, les différentes Communautés Economiques Régionales (CER), et ils ont gardé à cœur les idéaux du Traité d'Abuja portant création de la Communauté Economique Africaine et de l'Acte Constitutif de l'Union Africaine. Dans ce contexte, les CER poursuivent l'intégration à travers le libre-échange, le développement d'Unions Douanières et d'un Marché Commun. Au final, il est prévu que ces efforts convergent vers un Marché Commun Africain (MCA) et une Communauté Economique Africaine (AEC), dans lesquels les politiques économiques, fiscales, sociales et sectorielles seront continuellement uniformes. A travers un tel marché économique, l'Afrique sera en mesure de renforcer son indépendance et ses capacités économiques par rapport au reste du monde.

4. L'un des principaux objectifs de ces efforts est d'accroître le volume du commerce intra africain en levant les barrières tarifaires et non tarifaires et en renforçant les relations commerciales mutuellement avantageuses à travers des plans

de libéralisation du commerce, parce que le commerce apporte et continuera d'apporter une formidable contribution aux économies de nombreux pays développés et en développement. Le commerce permet aux pays de se spécialiser et d'exporter des marchandises qu'ils peuvent rentablement produire, en échange de ce que les autres pays peuvent fournir à bon marché. Le commerce permet également d'obtenir les moyens matériels en termes de biens d'équipement, de machines, de matières premières et de produits semi finis, qui sont essentiels pour la croissance. C'est cela la force motrice du développement économique. Il s'ensuit que si le commerce est le moteur de la croissance et du développement, alors la levée des barrières qui l'entravent ne ferait que renforcer son impact. A cet égard, le libre-échange constitue un instrument important pour le retrait de ces entraves et la promotion de l'accroissement du volume des échanges commerciaux entre les pays africains.

5. Mais en dépit de la détermination de l'Afrique de démanteler les restrictions au commerce en vue de la création d'un marché commun dans le cadre des accords régionaux et sous régionaux, les barrières au commerce intra africain subsistent et elles font un impact sur le volume de ces échanges. En moyenne, au cours de la dernière décennie, le commerce entre les pays africains représentait seulement entre 10 et 12 pour cent, alors que 40% du commerce nord américain se fait entre les pays de l'Amérique du Nord, et que 63% du commerce ouest européens se fait entre pays de l'Europe occidentale. L'intensification du commerce intra africain devrait aider à promouvoir la spécialisation entre les pays africains et à développer des chaînes régionales de valeur en vue de renforcer la compétitivité et la diversification. Les pays africains doivent donc poursuivre agressivement les politiques commerciales régionales globales et harmonisées dans le cadre de leur stratégie collective de développement et de transformation, dans le contexte de l'intégration régionale.

6. C'est pour faire face à cette tendance que les dirigeants africains sont en train de prendre des engagements décisifs pour intensifier le commerce intra africain. Il y a d'abord eu l'étape importante de la décision prise par le COMESA, la CAE et la SADC de mettre en place une Zone unique de Libre-échange. Le lancement de cette initiative tripartite relative à la ZLE couvrant 26 pays africains, représentant plus de la moitié des Etats membres de l'UA avec une population totale de 530 millions d'âmes (57% de la population de l'Afrique) et PIB total de 630 milliards de dollars ou 53% du PIB du continent, a stimulé l'intérêt en faveur d'une ZLE élargie sur l'ensemble du continent. Aussi, au cours de leur 6^{ème} session ordinaire tenue en novembre 2010 à Kigali, les Ministres du Commerce de l'UA ont, à l'issue d'un examen approfondi des progrès réalisés dans la mise en œuvre des ZLE et des Unions Douanières dans les différentes CER, recommandé l'accélération de la mise en place de la ZLE continentale, pour libérer les potentialités commerciales de l'Afrique et la positionner de façon appropriée dans l'arène du commerce mondial.

7. Les dirigeants africains et les parties prenantes envisagent avec optimisme l'intensification du commerce à travers les initiatives telles que la grande ZLE COMESA-CAE-SADC et les autres possibilités de voir des ZLE inter CER se transformer rapidement en une zone continentale de libre-échange, dont les avantages sont énormes. Elle élargira les marchés pour les biens/marchandises et services ; éliminera le problème de l'appartenance à plus d'une CER à la fois, renforcera la coopération douanière et la facilitation du commerce en général ; assurera la promotion

de l'harmonisation et de la coordination des instruments et de la nomenclature commerciaux et la levée générale des restrictions sur la circulation des biens/marchandises, des personnes et des services. Par ailleurs, la collaboration et la coopération entre les CER, à travers la ZLE continentale devrait renforcer davantage l'infrastructure régionale et consolider les marchés régionaux à travers l'amélioration de la connectivité dans toutes les formes des transports et des communications, et promouvoir la mise en commun des ressources énergétiques en vue de promouvoir la compétitivité des régions. Enfin, la ZLE continentale contribuera à l'accélération de la réalisation de la vision du Traité d'Abuja relative à la mise en place du Marché Commun Africain, et finalement, de la Communauté Economique Africaine (AEC).

8. Dans le cadre des préparatifs de la 7^{ème} Conférence des Ministres Africains du Commerce en décembre 2011, avant la tenue du Sommet de l'UA en janvier 2012 sur le thème « Intensification du Commerce Intra Africain », la Commission de l'Union Africaine, sous la direction de son Président agissant à travers la personne du Vice Président, a mis en place un Groupe Technique de Travail comprenant des représentants de la CUA, des CER, de la CEA, de la BAfD et d'autres partenaires, en vue d'aider dans les préparatifs techniques de ces manifestations importantes. Le Groupe Technique de Travail (GTT), travaillant sous la présidence du Vice Président de la CUA, a tenu une série de réunions qui ont abouti à la décision de préparer avec des apports d'un large éventail de parties prenantes et d'autres représentants commerciaux, et de finaliser trois documents séparés qui doivent servir comme documents essentiels d'information qui seront examinés par la Conférence susmentionnée des Ministres du Commerce, et qui devraient éventuellement se cristalliser en recommandations pertinentes à soumettre à l'approbation et décision du Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UA en janvier 2012.

9. La direction de la Commission de l'Union Africaine souhaite ainsi saisir l'opportunité du prochain Sommet de l'Union Africaine pour donner un coup d'accélérateur au développement du commerce intra africain à travers les trois documents d'information ci-après :

- a. un « document d'information » mettant en exergue les principaux problèmes et défis qui se dressent à l'encontre de l'intensification du commerce intra africain, et qui dégage les grandes orientations en vue de l'accélération de la mise en place de la zone de libre-échange continentale ;
- b. un « Plan d'Action » apparenté, qui devra être mis en œuvre par tous les concernés ;
- c. un Plan pour le Suivi et Evaluation en vue de suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan d'Action.

10. Le présent document d'information est le premier des trois documents susmentionnés. Dans la préparation du présent document d'information, il a été nécessaire de reconnaître le fait que les problèmes et les contraintes du commerce intra africain étaient bien connus, qu'ils avaient fait l'objet de discussion et d'analyses dans plusieurs rapports et réunions et notamment et ce n'est pas le moindre, dans la publication conjointe phare de la CEA, la CUA et la BAfD sur « l'Evaluation de

l'Intégration Régionale en Afrique (ARIA IV) », qui s'est concentré sur le thème de l'Intensification du Commerce Intra Africain. Le document d'information n'a donc pas pour but de revenir sur les différentes contraintes, mais plutôt de mettre l'accent sur un certain nombre de problèmes et domaines prioritaires, qui demandent une attention étroite et soutenue, en vue de réaliser des avancées décisives en rapport avec l'intensification du commerce intra africain.

11. En bref, l'idée maitresse du Document d'Information est de soulever quelques problèmes essentiels à examiner, et il a évité d'entrer dans les détails, surtout en ce qui concerne les résultats enregistrés, particulièrement dans le cadre des programmes et activités des CER. Le Document d'Information ne prétend pas être un rapport sur l'état d'avancement de l'intégration régionale, mais il ne s'empêche pas de souligner à titre d'exemple, si nécessaire, certains évènements marquants, certaines réalisations, certaines expériences remarquables en rapport avec les principaux sujets examinés. Le Document d'Information formule également un certain nombre de recommandations concernant chaque domaine examiné. Mais ce qui est encore plus important, c'est qu'en formulant les recommandations, il attire l'attention sur les engagements et décisions pertinents qui avaient été pris, particulièrement au niveau du Sommet de l'UA, et qui n'ont pas connu de suivi approprié ou d'exécution rigoureuse par toutes les parties concernées.

12. Aussi, le Document d'Information est articulé comme suit :

- a. la Section I est une introduction qui présente l'historique et le contexte comme décrits ci-dessus ;
- b. la Section II est un aperçu synoptique de l'orientation et du commerce africain au cours de la dernière décennie, et donne ainsi une idée sur le niveau du commerce intra africain ;
- c. la Section III constitue la partie essentielle du Document d'Information. Elle analyse les principaux problèmes et priorités qui doivent être abordés en vue de l'intensification du commerce intra africain et formule des recommandations y relatives. Pour ne pas devoir réinventer la roue, les recommandations contenues dans la Section III font référence si nécessaire aux engagements antérieurement pris en vue de la poursuite ou de la mise en œuvre de certaines actions aux niveaux national, régional et continental. Dans l'exposé, un effort est également fait pour mettre en exergue certains faits marquants et réalisations importantes, selon le cas, particulièrement au sein des CER ;
- d. le Document d'Information termine sur des observations finales dans la Section IV.

13. Enfin, le présent Document d'Information en général et la Section III en particulier, ainsi que l'Annexe relative à l'Architecture pour la mise en place de la ZLE continentale, ont pour rôle de donner des informations analytiques et un guide pour l'élaboration du « Plan d'Action » et du « Mécanisme de Suivi et Evaluation »

susmentionnés en vue de l'intensification du commerce intra africain à court, moyen et long terme.

II. Orientation Générale et Composition du Commerce Africain

14. Le Tableau 1 fournit les données pour montrer le volume du commerce intra africain et la part de l'Afrique dans le commerce mondial au cours de la période 2000 - 2007. Les derniers chiffres de 2009 montrent la même tendance. Comme on peut le voir, la moyenne du commerce intra africain tourne autour de 10 pour cent du total du commerce africain, tandis que la part de l'Afrique dans le commerce mondial est d'environ 3%.

Tableau 1 : Valeur du commerce entre les regroupements, en millions de dollars américains et pourcentages dans le commerce africain

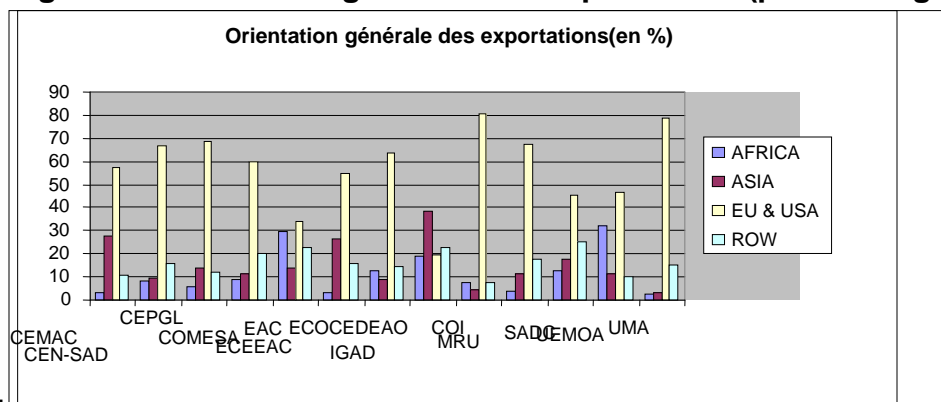
Bloc commercial/ CER	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Moyenne 2000-2007
CEMAC	112	134	128	172	191	219	270	335	195
CENSAD	4060	4249	4182	5273	7120	8905	10305	12653	7093
CEPGL	11	12	14	16	21	24	27	33	20
COMESA	1932	2039	2234	2724	3403	3939	4914	5048	3279
CAE	422	503	525	631	828	946	1407	1746	876
CEAAC	207	219	187	215	244	279	343	426	265
CEDEAO	2471	2702	2483	3292	4717	5840	6538	8057	4512
IGAD	576	741	729	1031	1031	1247	1408	1698	1057
COI	56	71	98	117	172	177	191	227	139
MRU	7	6	7	8	9	10	13	16	9
SADC	3913	3906	4252	4726	6924	7958	9563	12802	6755
UEMOA	686	744	841	968	1166	1310	1680	2085	1185
UMA	1190	1224	1334	1483	1512	2074	2725	3384	1866
A	11631	12466	13224	15572	20994	24854	31660	39565	21246
B	133416	129508	144445	176929	232189	273509	329785	418931	229839
C	9	10	9	9	9	9	10	9	9
Commerce mondial	6653669	6414806	6664703	7771121	9462990	10776488	12337928	14056584	9267286
D	2	2	2	2	2	3	3	3	2

Légende: A=Valeur du commerce intra africain; B= Valeur du commerce africain avec le monde; C=Commerce intra africain en %
D=Part de l'Afrique dans le commerce mondial

Source: Direction des statistiques commerciales du FMI Février 2009

15. La figure 1 montre l'orientation générale des exportations de l'Afrique. Les principales exportations de l'Afrique vont pour la plupart chez les partenaires traditionnels, et en particulier vers l'UE et les Etats-Unis et cela représente une moyenne de 57 pour cent des exportations. Pour certains des regroupements d'intégration, l'UE et les Etats-Unis représentent plus de 60 pour cent des exportations. Mais la Chine en particulier et l'Asie en général deviennent également des marchés de plus en plus importants pour les exportations de l'Afrique.

Figure 1 : Orientation générale des exportations (pourcentage)



16. Les exportations de l'Afrique et la part de leurs pourcentages. Par ailleurs, les principales sources des importations africaines se trouvent à l'extérieur du **continent**.

Tableau 2 : Pourcentage moyen des sources des importations entre 2000 et 2009

CER	Afrique	Chine	Asie	UE	Japon	USA	ROW	Monde
CEN-SAD	10	9	7	40	3	7	26	100
COMESA	13	10	8	34	4	7	25	100
CAE	15	8	12	21	6	5	34	100
CEAAC	20	9	7	41	2	9	14	100
CEDEAO	15	11	9	33	3	7	23	100
IGAD	12	11	14	20	4	5	34	100
SADC	14	11	8	33	4	8	24	100
UMA	5	7	3	56	2	5	22	100

Source : Statistiques commerciales du FMI

17. Le tableau 3 ci-après montre qu'entre 1995 et 2005, l'Afrique a exporté en moyenne pour 15 milliards de dollars de marchandises de la catégorie des aliments de base, contre des exportations d'environ 21 milliards de dollars américains. Cette information laisse entendre que l'Afrique a enregistré un déficit commercial dans cette catégorie de marchandises. En faisant correspondre les exportations de l'Afrique vers le reste du monde à ses importations de l'étranger dans cette catégorie, on fait apparaître un certain déficit en ce qui concerne les aliments de base ou l'absence d'autosuffisance en ce qui concerne les produits de cette catégorie. Des tendances similaires apparaissent dans la catégorie de produits manufacturés, des machines, des équipements de transport et des produits chimiques.

Tableau 3 : Exportations et importations africaines dans le monde : moyenne des chiffres relatifs au commerce en dollars américains, pour la période de 1995 à 2006

Catégories des produits	Exportations Vers l'étranger	Importations De l'étranger	Différence
Aliments de base	14.875.274	21.052.701	-6.177.427
Boissons et tabac	1.934.175	1.653.717	280.458
Minerais, métaux, pierres précieuses	19.304.114	3.931.312	15.372.801
Carburants	81.278.815	17.188.542	64.090.273
Produits manufacturés	19.442.801	34.861.887	-15.419.085
Produits chimiques	6.829.963	16.684.141	-9.854.178
Machines et équipements de transport	9.685.665	53.868.421	-44.182.756
Total produits	153.350.808	149.240.722	4.110.086

Source: Manuel de la CNUCED, 2008.

18. Le Continent semble toutefois être richement pourvu en ce qui concerne la catégorie des boissons et tabacs et celle des minerais, métaux et pierres précieuses. Il apparaît également que l'Afrique est généreusement pourvue en ce qui concerne les carburants et lubrifiants, dont les exportations dépassent d'une marge considérable les importations. Cela signifie que l'Afrique est capable de subvenir à ses besoins d'importations de fiouls.

19. L'analyse des flux et de la structure des échanges commerciaux de l'Afrique fait apparaître un certain nombre de messages importants : les importations et exportations intra CER sont dominées par une poignée de pays ; l'Union européenne et les Etats-Unis sont les principales destinations des exportations africaines ; mais l'Asie en général et la Chine en particulier constituent également des marchés importants pour les exportations de l'Afrique ; à l'instar des exportations, les principales sources des importations africaines se trouvent à l'extérieur du continent ; en général, les exportations intra CER ont enregistré une croissance moyenne de 15% ; la croissance dans les exportations intra CER était de 25%, ce qui signifie que le commerce limité au sein des CER est moins optimal que le commerce au niveau continental ; à cet égard, la leçon à tirer, c'est qu'il faut redoubler d'efforts en vue d'harmoniser les marchés communautaires, pour créer un grand marché continental, étant donné que les intérêts commerciaux des pays ne sont pas nécessairement limités aux frontières de leurs CER ; l'Afrique a des potentialités de subvenir à tous ses besoins d'importation en exploitant ses propres ressources dans certaines catégories telles que celle des fiouls, des boissons et tabacs, des minerais, métaux et pierres précieuses ; et enfin, mais nullement le moindre, le continent accuse une absence de capacité de s'auto suffire dans la catégorie des aliments de base.

III. Analyse des principaux problèmes et priorités à aborder¹

20. Si l'Afrique doit réaliser des progrès transformationnels en matière de commerce sur le continent, alors il est impératif de formuler des propositions et d'aborder tous les différents paramètres qui entravent le commerce, en gardant à l'esprit le fait que certaines de ces priorités telles que le renforcement des capacités industrielles et le développement des infrastructures ont déjà fait l'objet de décisions spécifiques et de plans d'action de la part des dirigeants politiques de l'Afrique.

21. C'est pourquoi tous les problèmes et priorités examinés dans la Section III sont importants. Mais certains d'entre eux sont considérés comme constituant le premier groupe des domaines qui doivent recevoir une attention urgente. En plus de l'accélération de la mise en place de la ZLE panafricaine, les principales forces motrices du commerce sont le développement des capacités de production et la sophistication industrielle, parce qu'un pays ne peut pas avoir un commerce rentable s'il ne peut pas produire et mettre de la valeur ajoutée aux matières premières dont il est doté. Les infrastructures et services liés au commerce et les autres mesures de facilitation du commerce telles que le retrait des barrières non tarifaires, la simplification des procédures et documentation douanières, le fonctionnement en douceur des corridors de transport et de transit sont également essentiels pour le commerce intérieur africain. La disponibilité de l'information commerciale et des facilités de financement du commerce sont aussi nécessaires pour libérer les potentialités du commerce en Afrique. Enfin, compte tenu des inégalités du développement des pays africains, il serait imprudent de parler de l'intensification du commerce intra africain et de la création d'une zone de libre-échange continentale sans veiller à ce qu'il y ait des avantages équitables pour les Etats membres, à travers des mécanismes de compensation, pour faire face à l'ajustement des coûts encourus suite à une plus grande libéralisation du commerce et pour aider les petits pays faibles à consolider leurs capacités productives et commerciales.

22. Le deuxième groupe de problèmes et de priorités, quoi que importants, sont également présentés pour examen. Mais les actions dans ces domaines pourraient être envisagées dans une perspective à long terme. Toutefois, cela n'empêche pas les Etats membres, les CER et les parties prenantes à continuer à aborder ces problèmes dans le cadre des initiatives en cours ou à venir.

¹ Les principaux problèmes du commerce intra africain sont bien décrits dans les différents documents dont la publication conjointe la plus récente de la CEA, la CUA et la BAfD sur « l'Évaluation de l'Intégration Régionale de l'Afrique : Intensification du Commerce Intra Africain » qui n'en est nullement le moindre, et qui a fait l'objet d'une distribution générale aux parties prenantes, dont les CER, les Institutions chargées de la gestion des corridors, les Etats membres et les autres parties prenantes. Les principaux résultats ont également été présentés au cours de la Conférence des Ministres du Commerce de l'UA en novembre 2010 à Kigali. Des copies de la publication ont par ailleurs été distribuées aux hauts fonctionnaires et aux Ministres. Cela étant dit, le but de la Section III consiste seulement à développer certaines priorités essentielles sur lesquels les Etats membres doivent se concentrer en vue de donner un coup d'accélérateur au commerce intra africain et le porter possiblement à 25% au cours de la prochaine décennie, en gardant à l'esprit que l'Afrique doit commercer tant avec elle-même qu'avec le monde extérieur. Certains des domaines prioritaires tels que l'amélioration des infrastructures des réseaux de transports et de la capacité industrielle ont déjà fait l'objet de décisions spécifiques au Sommet de l'UA, et de Plans d'Action qui doivent être mis en œuvre.

23. Cela étant dit, le Premier Groupe de Problèmes et de Priorités qui sont au nombre de (7 ?) sont exposés de (a) à (g), et le Deuxième Groupe de (h) à (k).

PREMIER GROUPE DE PROBLEMES ET DE PRIORITES

a) Elargissement de l'espace économique et du marché de l'Afrique en accélérant la mise en place de la zone panafricaine de libre-échange

24. Le Sommet de l'Union Africaine de janvier 2012 sur le thème de l'intensification du commerce intra africain arrive au moment de l'enthousiasme renouvelé pour l'accélération de la mise en place de la zone de libre-échange continentale en vue de la réalisation du Marché Commun Africain, comme l'illustre l'initiative de la ZLE du COMESA, de la SADC et de la CAE, et la décision des Ministres africains du Commerce d'accélérer la mise en place de la zone de libre-échange continentale au cours de leur réunion tenue en novembre 2010 à Kigali. La ZLE commune africaine contribuera à l'approfondissement de l'intégration africaine pendant que les 54 petites économies fragmentées seront transformées en un marché unique.

25. Alors qu'au niveau régional, le principal défi à relever consiste à assurer la mise en œuvre effective des accords régionaux relatifs au commerce et l'élimination des barrières non tarifaires, il existe une lacune en rapport avec un cadre commercial continental portant sur les échanges commerciaux inter régionaux. Les récents efforts visant la mise en place d'une ZLE tripartite par le trio COMESA-CAE-SADC constitue traduisent une tentative de combler cette lacune, tout en apportant des solutions à un certain nombre d'autres problèmes. Le commerce entre les pays qui n'appartiennent pas à la même communauté économique régionale se fait sur base d'un accord commercial bilatéral s'il en existe un, ou alors sur base de la clause de la Nation la plus favorisée (NPF). Dans une certaine mesure, ceci a des effets négatifs sur le flux du commerce bilatéral entre les pays de différentes régions.

26. Actuellement, les économies africaines sont hétérogènes, en termes de mesures protectives appliquées ou auxquelles il faut faire face. Certains pays africains imposent un tarif moyen de 13,3% sur leurs importations en provenance d'autres pays africains, soit beaucoup plus que la moyenne du taux protecteur de 8.7% sur le continent. Pour environ le tiers des pays africains, les taux protecteurs imposés ou auxquels ils font face sont en moyenne inférieurs aux moyennes relativement élevés sur le continent. Le reste des Etats sont, soit plus protectionnistes que la moyenne africaine, ou ont un accès plus difficile que la moyenne en Afrique. Un quart d'entre eux sont en moyenne plus protectionnistes et doivent faire face à plus de barrières commerciales que les autres pays d'Afrique dans leur ensemble.

27. Les CER reconnues par l'Union Africaine sont les suivantes : COMESA, CAE, SADC, IGAD, CEDEAO, CEN-SAD, CEAAC, et UMA. Bien qu'elles aient consenti des efforts considérables en adoptant l'élimination graduelle de leurs tarifs sur le commerce intra CER, il existe des variations en termes de performance, et certaines CER ne sont pas encore parvenues à mettre en lace leurs ZLE, alors que d'autres sont, soit au niveau de la ZLE partielle ou de l'union douanière partielle. Le rythme de la réalisation des progrès n'est pas uniforme. Par ailleurs, il y a plusieurs chevauchements car plusieurs pays africains appartiennent à plus d'une CER à la fois. Il est difficile et

complexe de concevoir huit zones de libre-échange correspondant aux huit CER. Compte tenu de cette complexité et en s'inspirant de l'initiative tripartite de la zone de libre-échange du COMESA, de la CAE et de la SADC, on s'aperçoit qu'une zone de libre-échange continentale offrirait une opportunité d'harmoniser la politique relative au commerce intra africain et de satisfaire aux intérêts commerciaux des pays au-delà des frontières de leur CER. Compte tenu des chevauchements entre les CER avec leurs Etats membres respectifs, des décisions et mesures stratégiques sont impératives pour permettre aux CER d'avancer en tandem et à l'unisson vers l'Union Douanière continentale comme prélude au Marché Commun, et vers l'objectif final de la Communauté Economique Africaine.

28. Une zone de libre-échange continentale pourrait aider à libérer le dynamisme et l'esprit entrepreneuriaux à travers un continent débarrassé de ses barrières au commerce. Et à travers la création d'un marché plus élargi et la promotion de la spécialisation, une zone de libre-échange panafricaine pourrait permettre à l'Afrique de se rapprocher dans son ensemble au marché commun que nous appelons tous de nos vœux. La mise en place d'une ZLE continentale pourrait également accélérer la progression vers la réalisation d'une union douanière continentale. Une telle évolution pourrait contribuer positivement à l'approfondissement du programme de l'intégration en transformant le continent en une zone unique de libre-échange, en facilitant le transport de marchandises et de services, de l'énergie, de la technologie et de la mobilité de ses citoyens. En retour, cela offrirait aux investisseurs un marché élargi, ouvrant la porte à l'accroissement du volume des échanges commerciaux.

29. Il convient cependant de souligner que l'accélération de la mise en place de la zone de libre-échange panafricaine constitue une condition nécessaire mais pas suffisante pour résoudre le problème posé par la faiblesse des performances du commerce interne de l'Afrique. La Grande ZLE africaine représentera une bonne opportunité pour accélérer la réalisation de la vision continentale d'une Communauté Economique Africaine. Malgré cette possibilité, les avertissements ou défis suivants méritent d'être soulignés, parce que certains d'entre eux continuent de miner les ZLE sous régionales des CER et peuvent bien entraver la création d'une ZLE continentale.

- a. l'appartenance à plusieurs CER à la fois continue de poser un grand problème pour les négociations et la création d'une ZLE continentale. Spécifiquement, certains pays appartiennent déjà à des unions douanières mais continuent de négocier la mise en place d'autres unions douanières. Il est à espérer que la mise en place d'une Grande ZLE continentale servirait comme voie efficace pour résoudre le problème de l'appartenance à plus d'une CER à la fois ;
- b. l'engagement en faveur de l'intégration varie d'un pays à l'autre. Certains pays n'ont pas encore entrepris de libéraliser le commerce dans le cadre des ZLE de leurs CER respectives. Aussi, s'ils ne peuvent pas s'engager en faveur d'une ZLE de petites dimensions, il leur sera difficile de s'engager en faveur d'une ZLE continentale ;

- c. certains pays doutent toujours de l'intégration régionale, craignant la domination d'Etats plus riches et plus puissants, ou de céder leurs pouvoirs à un organisme supranational. Il y a également le problème qui découle des négociations commerciales, en particulier avec certains pays qui n'appartiennent pour le moment à aucune forme de ZLE ;
- d. la limitation des ressources humaines et des capacités financières et habilitantes minent la viabilité des arrangements institutionnels au niveau national, régional et continental. Un accord sur la ZLE continentale contiendrait divers domaines qui demandent des ressources humaines et des capacités institutionnelles appropriées, avec de vastes connaissances approfondies dans une série de disciplines ;
- e. enfin, la mise en place d'une ZLE continentale exige des moyens financiers énormes pour mettre en place une infrastructure de facilitation et le personnel. Les pays africains sont en général financièrement faibles et n'ont pas les capacités d'entreprendre de tels investissements. Il y a l'obligation financière directe qui porte sur la mise en place d'infrastructures relatives au commerce telles que les routes, les voies maritimes, les voies aériennes, les technologies de l'information et de la communication (TIC), et pour fournir les capacités humaines suffisantes, sans oublier les coûts relatifs aux compensations et aux ajustements en rapport avec les pertes de recettes et de revenus dues à la mise en place d'une ZLE régionale.

30. L'Afrique doit également prendre des mesures urgentes relatives à la diversification de sa base d'exportations, parce que la concentration sur un nombre restreint de produits d'exportation, principalement les matières premières et les produits de base, ne peuvent pas assurer une croissance à long terme. Une attention plus soutenue doit être accordée aux produits transformés et aux produits de base manufacturés, ainsi qu'aux secteurs des transports, des communications et de l'énergie qui doivent piloter et faire marcher la production de l'industrie manufacturière. L'amélioration des conditions compétitives dans les économies locales est également nécessaire pour encourager les industries locales à tendre vers l'efficacité de la production.

31. Cela étant dit, l'architecture proposée pour l'accélération de la mise en place de la Zone de Libre-échange Continentale est d'écrite dans l'Annexe au Document d'Information, tandis que les autres problèmes et priorités principaux qui doivent être examinés en vue de l'intensification du commerce intra africain sont mis en exergue dans les paragraphes qui suivent.

32. Recommandations :

- a. il est demandé à la 7^{ème} Conférence des Ministres Africains du Commerce d'examiner et de donner des directives sur l'architecture pour l'accélération de la mise en place de la Zone de Libre-échange Continentale pour adoption éventuelle par le Sommet de l'Union africaine.

b) Examen des contraintes relatives à la demande et la faiblesse des capacités productives

33. Le commerce intra africain doit sa faiblesse actuelle à l'absence de la diversification et de la compétitivité. Le poids relativement faible du commerce intra régional en Afrique est dû en grande partie à la structure de la production et à la composition de la corbeille des exportations. Plusieurs pays se spécialisent encore dans un petit nombre de produits de base, alors que leurs importations sont pour la plupart des produits manufacturés et les potentialités du commerce inter régional s'en trouvent ainsi limitées à cause de cette absence de diversification et de compétitivité.

34. Contrairement aux pays développés dans lesquels il existe une spécialisation dans la production et l'offre de biens et services sur base des avantages comparatifs et compétitifs, la production de l'Afrique est très dispersée et les produits reçoivent une valeur ajoutée minimale, qui affaiblit l'impact des ZLE sous régionales des CER et les possibilités de la ZLE continentale. L'insuffisance de la main d'œuvre qualifiée et l'absence de la sophistication industrielle et technologique maintiennent un certain nombre d'économies africaines au niveau d'une extrême faiblesse systémique, et les obligent à exporter les produits de base non transformés, souvent à des prix fluctuants et peu attractifs.

35. Mais en dépit de cela, les CER font des efforts. Le COMESA par exemple, à travers son agence spécialisée, l'Alliance pour le Commerce Commun en Afrique de l'Est et Australe (ACTESA)-, continue à assurer l'écoulement des semences/du grain des zones de surplus aux régions déficitaires en harmonisant les normes et en levant les barrières au commerce qui pourraient entraver l'écoulement du grain entre les Etats membres. Il poursuit également l'organisation d'ateliers pour l'harmonisation de la réglementation relative à la certification de la standardisation du grain au sein du bloc, ainsi qu'à la facilitation de l'amélioration de la productivité de l'Agriculture. Au sein de la SADC, le Programme Inter Etats sur la Productivité de l'Agriculture (SADC MAPP) assure la promotion de la conception et de la diffusion de la technologie agricole et le renforcement des relations entre les Institutions Agricoles dans la région de la SADC, en vue d'accélérer la productivité des petits exploitants. A travers son Cadre pour la Productivité de l'Agriculture Africaine (FAAP), le programme SADC MAPP focalise sur les thèmes programmatiques suivants en vue de soutenir les activités au sein du MAPP : Délégation de responsabilités à l'Agriculteur et accès au marché ; Recherche et génération de technologies ; Services consultatifs pilotés par l'Agriculteur et systèmes novateurs ; systèmes d'éducation, de formation et d'apprentissage ; Connaissances, information et communication ; Développement institutionnel et renforcement des capacités.

36. Le fait est cependant que l'Afrique est dotée d'une richesse de ressources naturelles et minières, qui pourrait constituer le moteur de la croissance et de la prospérité économiques sur le continent, si ces ressources pouvaient être exploitées de façon appropriée. Les ressources et les conditions climatiques variées signifient que les différentes régions pourraient se spécialiser dans la production de biens pour lesquels elles disposent d'un avantage comparatif, et alimenter le commerce avec d'autres régions produisant des produits différents. Mais l'exploitation de ces différences

régionales est limitée par la faiblesse des capacités productives de l'Afrique. La poursuite de l'exportation des matières premières et des produits de base vers les marchés extérieurs se traduit en termes d'exportation des emplois et des sous produits, ainsi que des potentialités pour le développement industriel ou le développement d'industries apparentées.

37. Par ailleurs, en tant que partie prenante essentielle dans l'intégration régionale, le secteur privé joue un rôle primordial dans la réalisation de la diversification structurelle, et donc dans l'accroissement du volume du commerce intra africain. Même si plusieurs pays d'Afrique ont entrepris des politiques visant à promouvoir ce secteur, il y a encore beaucoup à faire pour créer un environnement favorable aux affaires/échanges commerciaux sur le continent africain dans son ensemble. La principale préoccupation des communautés économiques régionales devrait être la question de savoir comment devenir compétitives. La communauté des affaires devrait recevoir un appui en termes d'idées sur le développement de nouveaux produits, de nouveaux marchés et de nouvelles façons de faire des affaires. Un programme régulier de suivi de la compétitivité, basé sur des indicateurs, des directives, des politiques et des programmes de renforcement des capacités pourrait identifier les insuffisances dans les Etats individuels et concevoir des mesures en vue de les surmonter.

38. Il est nécessaire d'intensifier l'investissement dans les industries manufacturières et de transformation qui apportent de la valeur ajoutée aux matières premières de l'Afrique. Les programmes d'appui au développement des aptitudes et des connaissances et à la promotion de la productivité permettront de réduire les coûts de l'ajustement (contraction des activités de substitution à l'importation et expansion du secteur des exportations) et d'élargir les possibilités de vigoureux avantages provenant de l'expansion des exportations. Par ailleurs, la promotion de la compétitivité et des niveaux de productivité en préparation de la mise en œuvre intégrale de la ZLE continentale demandent le renforcement des connaissances et des aptitudes des travailleurs et l'amélioration des structures organisationnelles et de gestion et le développement des politiques économiques et des infrastructures habilitantes.

39. Ceci conduit à la nécessité d'une mise en œuvre rigoureuse du Plan d'Action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique (DIAA) et pour l'Initiative pour le Développement d'Agro-industries (3IDA).

40. Recommandations :

- a) *les Etats membres doivent développer des stratégies visant à accélérer la mise en œuvre des Plan d'Action pour DIAA et 3IDA qui doivent être exécutés au niveau national ;*
- b) *les CER doivent développer des stratégies visant à accélérer la mise en œuvre des Plans d'action pour DIAA et 3IDA qui doivent être exécutés au niveau régional ;*
- c) *la CUA doit développer des stratégies visant à accélérer la mise en œuvre des Plans d'Action pour DIAA et 3IDA qui doivent être exécutés au niveau continental ;*

- d) *la CUA doit accélérer la mise en œuvre de la décision du Sommet de l'UA (ref. Assembly/AU/Dec.175(x) sur le Plan d'Action pour le Développement Industriel Accéléré en Afrique² ;*
- e) *la CUA doit soumettre à l'examen et décision du Sommet de l'UA, présenter un rapport préliminaire sur la mise en œuvre de DIAA et de 3IDA en soulignant les problèmes à résoudre et les défis à relever, pour que les progrès concrets réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action soient enregistrés dans les 5 à 8 prochaines années afin d'accompagner les mesures visant la mise en place de la ZLE continentale au plus tard en 2017, et l'Union Douanière Continentale en 2019.*

c) Aborder les goulets d'étranglement infrastructurels

41. Le commerce intra africain est faible en partie parce que les aspects fondamentaux de la logistique commerciale tels que les infrastructures (transports, énergie, TIC, etc.) sont compromis. Les contraintes telles que les infrastructures médiocres ou l'absence complète d'infrastructures rendent les échanges commerciaux physiquement difficiles si pas impossibles, indépendamment du régime commercial. Il a été démontré que l'amélioration des infrastructures contribue considérablement à l'augmentation des exportations. En Afrique, la longueur des routes à revêtement en dur en tant que pourcentage du total des routes africaines représente environ cinq fois moins que celle des pays membres de l'OCDE à revenus élevés (et presque deux-tiers de l'ECDE en Afrique du Nord). La couverture du téléphone est pire pour l'Afrique du Nord et l'Afrique subsaharienne en comparaison avec le niveau de l'OCDE. Le résultat final de ce goulet d'étranglement infrastructurel, c'est le fait que les coûts des transports sont 63 fois plus élevés dans les pays africains, en comparaison avec la moyenne dans les pays développés. Ils sont estimés à 14 pour cent de la valeur exportée dans le premier groupe de pays contre 8,6 pour cent dans le second.

42. Dans l'ensemble, les connexions infrastructurelles sont modestes à travers la région. L'Afrique de l'Ouest possède un réseau routier relativement bien connecté à travers le système de l'Autoroute Trans-ouest africaine, mais les liaisons ferroviaires sont limitées. L'Union du Maghreb Arabe (UMA) a un réseau routier relativement bien développé, et les Etats membres travaillent à l'achèvement de l'Autoroute Transsaharienne, de l'Autoroute Maghrébin avec une liaison entre l'Afrique et l'Europe à travers le Détroit de Gibraltar. En termes de tronçons manquants, c'est la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) qui a le moins de tronçons manquants, suivie du Marché Commun pour l'Afrique de l'Est et Australe (COMESA). La Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEAAC) a le système routier le moins intégré.

² Cette décision demandait à la Commission de diffuser le Plan d'Action et en collaboration avec les CER, les Banques régionales de développement, la CEA, la Bafd, la Banque mondiale, la Banque européenne d'investissement, IFC et les autres partenaires intéressés organiser des réunions régionales en Afrique avec la participation de toutes les parties prenantes au développement industriel, en vue d'une mise en œuvre effective du Plan d'Action. La décision demandait également que les résultats des réunions régionales et les rapports sur l'état d'avancement sur la mise en œuvre du Plan d'action soient présentés au Conseil.

43. En ce qui concerne le transport ferroviaire, trois écartements de rails dominant en Afrique : l'écartement du Cap de 1067 mm, l'écartement métrique /voie étroite de 1000 mm, et l'écartement conventionnel de 1435 mm. Un système ferroviaire régional est considéré comme intégré lorsque ses Etats membres utilisent le même écartement partout. L'écartement normal est utilisé dans la CAE, la SADC et l'UMA et ces trois CER ont donc le plus de possibilités d'aller vers une intégration physique de leurs réseaux ferroviaires. L'UMA est en train d'examiner l'opportunité de développement d'un train à grande vitesse. A l'opposé, c'est la CEAAC qui a le moins de connectivité ferroviaire. Mais ses Etats membres ont adopté un plan directeur pour les transports dans lequel le réseau ferroviaire est considéré comme une composante importante. A l'instar de la CEAAC, la CEDEAO s'est doté d'un plan pour la connexion des lignes ferroviaires nationales.

44. En ce qui concerne les transports maritimes, c'est la CEDEAO qui est la plus intégrée, avec sept ports qui desservent quatre pays enclavés. La CAE jouit d'un certain niveau de connectivité entre les ports maritimes et l'arrière-pays avec ses deux grands ports de transit, Mombasa au Kenya et Dar-es-Salaam en Tanzanie. Avec ses neuf grands ports maritimes desservant 10 pays enclavés, le COMESA a également de bonnes connexions. L'UMA, qui n'a pas de pays enclavé a les mêmes politiques en matière de transports maritimes entre ses Etats membres et les Etats de la Méditerranée orientale. La CEAAC, qui a deux ports desservant trois de ses quatre Etats membres enclavés, a également un certain niveau de connexion maritime entre ses membres.

45. Pour ce qui est des transports aériens, c'est la SADC qui semble être la plus intégrée, à travers l'Afrique du Sud. Après la décision de Yamoussoukro, les compagnies aériennes d'Afrique ont créé plusieurs nouvelles routes pour offrir plus de choix aux utilisateurs, et des vols quotidiens ont même été introduits dans certaines régions. Mais la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro est entravée par l'absence d'une ferme volonté politique de la part de certains pays à cause des préoccupations liées à la capacité compétitive de leurs compagnies aériennes nationales. Des mesures protectionnistes sont en place dans toutes les compagnies nationales, et les restrictions relatives aux visas et les règles inappropriées en matière de concurrence constituent de grand obstacles à la mise en œuvre de la Décision.

46. Bien que l'Afrique soit dotée de nombreux lacs et fleuves seules certaines de ces voies d'eau jouent un rôle dans l'intégration des transports entre les pays. Dans la CAE, le lac Victoria offre des services de voyage par bateau à ses trois Etats membres, donnant ainsi à la CAE, le système de transport lacustre le plus intégré. La CEAAC a le deuxième système le plus intégré, car le fleuve Congo dessert la moitié de ses 10 Etats membres. A l'opposé, le fleuve Niger, qui relie la Guinée et le Mali, offre une intégration limitée à la CEDEAO, parce que les transports fluviaux sont saisonniers.

47. Dans le secteur des communications, l'Afrique s'y est lancé au début des années 1990 avec une faiblesse technologique et des services médiocres ; mais au cours de la dernière décennie, ses capacités infrastructurelles et l'environnement politique ont été considérablement améliorés, au point d'attirer des investisseurs locaux et étrangers. L'objectif ultime est de créer un réseau panafricain reliant tous les pays du continent et

de renforcer les technologies de l'information et de la communication sur le continent, - en vue de combler l'écarter numérique qui existe entre l'Afrique et le reste du monde. Cet effort demande le soutien des pays, des communautés économiques régionales et des partenaires au développement. A cette fin, plusieurs communautés régionales sont en train de promouvoir la croissance dans les capacités et services de communication. Un grand nombre de tels services sont également en train d'être encouragés ou mis en œuvre au niveau continental dans le cadre des efforts visant à renforcer la connectivité générale de l'Afrique. Les tendances dans les politiques relatives à la communication sont même encore plus encourageâtes car un certain nombre de pays ont déjà mis en place des agences indépendantes chargés d'assurer la réglementation, et elles reflètent un environnement de politique plus libérale.

48. En ce qui concerne l'infrastructure énergétique, les développements les plus notables dans l'expansion des ressources énergétiques sous l'égide des CER ont porté sur la mise en place de pools énergétiques régionaux et de réseaux électriques interconnectés, la formulation de plans directeurs pour le développement des ressources énergétiques régionales, dont l'hydroélectricité et le gaz naturel. Les exemples couronnés de succès sont notamment la fourniture de l'énergie électrique de l'Ouganda au Kenya et à la Tanzanie ; du Mozambique à l'Afrique du Sud et au Zimbabwe ; et récemment encore de l'Ethiopie à Djibouti. En 1995, 12 pays de la SADC ont créé le Pool Energétique de l'Afrique Australe visant à relier les Etats membres de la SADC en un réseau électrique unique. La CEDEAO et l'UEMOA sont en train de mettre en œuvre le Pool Energétique de l'Afrique de l'Ouest, et les Etats membres de la CAE ont lancé le Pool Energétique de l'Afrique de l'Est qui prévoit l'interconnexion des réseaux électriques du Kenya, de la Tanzanie et de la Zambie, pour relier les réseaux de la CAE à ceux de la SADC. Des lignes haute tension d'interconnexion ont été mises en place dans la région de la SADC, dont l'interconnexion entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe (1995), la ligne électrique Mozambique- Zimbabwe (1997), la ligne Afrique du Sud- Namibie (2000) et la ligne de transmission Afrique du Sud- Mozambique (Motraco), qui alimente le Swaziland (2000). Dans la région de la CEDEAO et dans l'UEMOA, le projet d'interconnexion entre le Bénin et le Nigéria et la modernisation du lien de transmission entre le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo augmentera la capacité de transit du commutateur électrique dans le cadre du Pool Energétique de l'Afrique de l'Ouest.

49. Concernant les oléoducs et les gazoducs, les efforts sont tout à fait remarquables. Par exemple, le gazoduc transméditerranéen Algérie- Tunisie-Italie reliant l'Algérie à l'Italie à travers la Tunisie et le gazoduc Maghreb- Europe reliant l'Algérie à l'Espagne à travers le Maroc. Le gazoduc ouest africain alimente le Benin, le Ghana et le Togo en gaz naturel du Nigéria. Le projet de gaz naturel Mozambique- Afrique du Sud et l'oléoduc Mombasa –Nairobi avec extension vers Eldoret (Kenya) et Kampala (Ouganda) contribuent tous de façon concrète à la diminution des prix des produits pétroliers consommés au Burundi, au Rwanda et dans les régions enclavées du Nord Ouest de la Tanzanie et de l'Est de la République Démocratique du Congo.

50. Enfin, et nullement le moindre, le Programme de l'UA pour le Développement Infrastructuel en Afrique (PDIA) lancé en 2010 pour relier les différentes infrastructures régionales et continentales, et dont le rôle de chef de file est assuré par la Banque Africaine de Développement.

51. Mais en dépit de tous ces efforts, les défis infrastructurels à relever en Afrique restent certainement énormes. L'Afrique dans son ensemble n'a pas encore exploité ses potentialités énergétiques massives pour soutenir et viabiliser son développement individuellement et collectivement, parce que même si on la mesurait en termes de capacité de production, de consommation d'énergie électrique, ou de sécurité de l'approvisionnement, l'infrastructure énergétique de l'Afrique ne livre qu'une fraction des services qu'on trouve ailleurs dans les pays en développement. Avec 14% de la population mondiale, l'Afrique ne produit que 3% de l'électricité produite dans le monde. L'ensemble des pays de l'Afrique subsaharienne (800 millions d'habitants) produisent approximativement autant d'électricité que l'Espagne qui n'a que 45 millions d'habitants. La consommation d'électricité de 124 kilowatt heures par tête et par an et qui est en baisse, représente seulement environ 10 pour cent de ce qu'on trouve ailleurs dans les pays en développement, et dans au moins 30 Etats d'Afrique, le déficit énergétique et les fréquentes coupures d'électricité sont la norme et ceci fait perdre aux entreprises africaines, environ 5% de leurs ventes, tandis que les pertes économiques liées aux coupures d'électricité sont évaluées à environ 1 à 2 pour cent du PIB. Les problèmes relatifs à l'accès et à la sécurité de l'approvisionnement en électricité s'empirent à cause de l'irrégularité de la disponibilité des ressources énergétiques entre les différentes régions du continent. Par exemple, le charbon se trouve pour la plupart dans le sud du continent ; le pétrole brut et le gaz naturel dans le nord et l'ouest, tandis que l'hydroélectricité existe en quantité dans les régions du centre et de l'est. L'Afrique du nord possède seulement 23% de l'énergie hydroélectrique, l'Afrique de l'Ouest 25%, et le reste, soit environ 51% se concentre dans les parties centrale, orientale et australe du continent. Ceci veut dire que le développement des ressources énergétiques en Afrique constitue une importante affaire d'intégration régionale qui produira les plus grands avantages au niveau régional, pour soutenir la production et le commerce.

52. Les services de télécommunication défectueux ont par ailleurs tendance à isoler les Etats africains les uns des autres. En conséquence, il est plus facile et plus confortable pour les hommes d'affaires africains de traiter avec leurs collègues d'Europe et d'Amérique du Nord qu'avec leurs collègues africains parce qu'ils éprouvent encore les plus pénibles difficultés à faire passer un appel de l'autre coté de la frontière en Afrique. De gros investissements sont encore nécessaires pour assurer l'intégration physique du continent africain et des communautés entières avec des transports et des communications performants, et les autres infrastructures physiques. Ces liens pourront effectivement faire baisser les coûts de la conduite des affaires en Afrique – faisant ainsi avancer les objectifs de l'intensification du commerce et de l'intégration du marché au sein des communautés.

53. Recommandations :

- a) *la CUA, en collaboration avec les Etats membres, les CER, la CEA et les autres parties prenantes doivent accélérer la mise en œuvre du Programme pour le Développement Infrastructurel en Afrique (PDIA) et les actions recommandées dans la « Déclaration sur le Développement des Infrastructures de Transport et de l'Energie en Afrique (Réf : Assembly/AU/Decl.1(XII) endéans les 5 à 8 prochaines années ;*

- b) *la CUA doit présenter pour examen et décision par le Sommet de l'UA, un rapport préliminaire sur la mise en œuvre du PDIA et de la Déclaration sur le Développement Infrastructures de Transport et de l'Energie en Afrique, en mettant en exergue les problèmes et les défis à relever, pour que les progrès réalisés en rapport avec la Déclaration soient enregistrés pour accompagner les mesures visant à la mise en place de la ZLE panafricaine au plus tard en 2017 et de l'Union Douanière continentale en 2019.*
- d) **Elimination des barrières au commerce à travers des mesures de facilitation du commerce**

54. D'une manière générale, les produits africains ont une structure du coût compétitive à la sortie de la ferme ou de l'usine, tout à fait comparable à celle des pays qui produisent les marchandises similaires. C'est au cours du processus de transfert aux frontières que les procédures relatives au transport, à l'entreposage, à la manutention et aux douanes affectent le relèvement des coûts de l'exportation de la marchandise.

55. Au niveau régional, différentes CER telles que le COMESA, la CEDEAO, la CAE et la SADC, avec leurs différentes institutions chargées de la gestion des corridors de transport ont développé et sont en train de mettre en œuvre des mesures visant à faciliter le commerce et les opérations. Transfrontaliers à travers l'harmonisation, la simplification et l'automatisation des procédures et de la documentation douanières, l'encouragement de la fourniture des services de transport et de logistique et l'amélioration des réseaux infrastructurels. Il y a également un certain nombre de pays qui se sont engagés dans des réformes axées sur la facilitation du commerce en vue de faire baisser les coûts liés à la conduite des affaires commerciales. L'introduction du guichet unique à la douane qui permet aux commerçants de faire traiter toute la documentation –valable pour toutes les agences – en un seul endroit, figure parmi ces efforts. Ainsi, dans certains pays, le délai pour l'obtention de toutes les autorisations est passé de 13 à 7 jours pour les importations et de 4 à 2 jours pour les exportations. L'Alliance Africaine pour le Commerce Electronique (AACE) constitue un exemple d'une initiative générale pour le partage de l'information et d'expériences sur la facilitation du commerce et la promotion du concept du « guichet unique » au niveau national et régional à travers l'Afrique, en vue de l'intensification des échanges commerciaux inter et intra régionaux sur le continent.

56. Alors que des mesures telles que les instruments de facilitation du transit ont été mises en place en vue de promouvoir la liberté de mouvement des marchandises, les parties prenantes, et notamment les chauffeurs de camions, les transporteurs et les affréteurs continuent de se plaindre de différents problèmes et difficultés le long des corridors de commerce et de transit en Afrique. Il y a notamment les barrières, les frais non officiels, le harcèlement et la corruption le long des corridors de commerce et de transit et aux postes frontaliers, différentes règles concernant les limites du poids par essieu, différentes normes imposées pour les véhicules, et les exigences relatives à l'inspection.

57. En moyenne, les retards aux douanes africaines sont plus longues que dans le reste du monde : 12 jours dans les pays d'Afrique subsaharienne en comparaison avec 7 jours en Amérique latine, moins de 6 jours en Asie centrale et de l'Est et un peu plus de 4 jours en Europe centrale et de l'Est. Ces retards infligent des dépenses énormes aux importateurs et exportateurs. Et ils font monter les coûts des transactions commerciales entre les pays africains. Chaque jour perdu à cause des problèmes douaniers ou apparentés correspond à des taxes supplémentaires. Lorsqu'il s'agit de traverser des frontières entre les pays africains, la situation peut même être pire. Par ailleurs, les retards et les procédures compliquées relatives à l'assurance des marchandises et aux exigences de garanties douanières font monter les coûts des exportations africaines et compromettent la compétitivité du continent. Chaque jour de retard réduit le volume des exportations d'environ un pour cent, d'après certaines estimations.

58. La connaissance et la compréhension insuffisantes des instruments et mesures de facilitation du commerce de la part du personnel en uniforme, des chauffeurs et d'autres utilisateurs, ainsi que l'accès limité des membres du secteur privé à l'information sur les procédures douanières pour les marchandises et les véhicules en transit, constituent également des problèmes sérieux.

59. Recommandations :

- a) *intervention aux niveaux les plus élevés du gouvernement à travers des accords politiques en vue de faciliter le retrait des barrières illégales, des points de contrôle et des frais illégaux et toutes les autres pratiques de racket le long des corridors de commerce et de transit et aux postes frontaliers ;*
- b) *les Etats membres doivent sensibiliser leur personnel en uniforme, les douaniers et les autres parties prenantes sur les mesures et instruments relatifs à la facilitation du commerce ;*
- c) *les Etats membres doivent accélérer la mise en œuvre du système d'un poste unique de contrôle aux frontières et allonger la durée de l'ouverture des frontières et des ports à 24 heures et 7 jours sur sept si nécessaire ;*
- d) *les Etats membres doivent consentir davantage d'efforts en vue d'accélérer la simplification et la standardisation des procédures douanières et d'harmoniser la nature des documents et informations obligatoires qui doivent être adaptables pour faciliter le traitement informatisé ;*
- e) *les Etats membres doivent investir dans les réformes des administrations douanières qui assoient un professionnalisme et intégrité de haut niveau, font preuve de transparence dans leurs procédures et sont beaucoup plus enclins à rendre service ;*
- f) *il est nécessaire de renforcer la collaboration entre les administrations douanières, le département chargé de la collecte d'impôts et les autres*

agences gouvernementales apparentées à travers la mise en place d'un Guichet national Unique.

e) Valorisation des opportunités de commerce intra africain à travers les réseaux d'information commerciale

60. L'absence d'enquêtes sur le marché et l'insuffisance de l'information sur les opportunités commerciales et de marché, et sur les formalités et les procédures douanières en général contribuent à la montée des coûts de la conduite des affaires dans la région. De nombreux commerces africains trouvent qu'il est plus facile et meilleur marché de traiter leurs affaires commerciales à l'extérieur de la région. Dans le contexte du commerce intra africain, la question relative à la promotion du commerce et des marchés à travers la mise à disposition de l'information commerciale devrait constituer un problème important qu'il conviendrait d'aborder.

61. Il est encourageant de noter que certaines CER sont en train de consentir des efforts en rapport avec ce problème. Les Commissions de la CEDEAO et de l'UEMOA, en collaboration avec les gouvernements du Ghana et du Togo, l'Organisation du Corridor Abidjan- Lagos (ALCO) parrainée par la Banque Mondiale, le Centre de Commerce de l'Afrique de l'Ouest parrainé par USAID et les partenaires du secteur privé ont réalisé un grand pas en avant en direction de l'amélioration de l'information relative au commerce et aux transports à travers les frontières au titre du projet des Centres d'Information aux Frontières (BIC, signe anglais) au poste frontalier d'Aflao entre le Ghana et le Togo. Le projet BIC est une initiative qui appuie la mise en œuvre effective du Plan de Libéralisation du Commerce de la CEDEAO ((ETLS, sigle anglais), qui est un mécanisme régional pour l'amélioration du commerce intra communautaire des marchandises produites localement, en vue de dynamiser l'économie régionale, stimuler l'emploi et contribuer au développement général de la région. En août 2011, la CAE a lancé le Centre d'Information de la CAE à Dar-es-Salaam, et avec le Réseau d'Information Commerciale du COMESA qui existe déjà, le Centre de Dar-es-Salaam aide en fournissant l'information sur le processus d'intégration de la région et set en tant que source importante d'information sur les opportunités disponibles dans la région. La CAE a également lancé un projet relatif au renforcement des capacités des medias avec l'aide de la GTZ, dans le but de former les journalistes aux reportages sur l'intégration régionale, à l'intérieur de la région.

62. La multiplication de telles initiatives à travers l'Afrique, appuyée par l'utilisation des TIC, aidera à faire donner de la visibilité à de nouvelles opportunités commerciales et à l'information sur le marché à travers le continent, en termes de disponibilité des marchandises, de leurs caractéristiques et prix, des canaux de distribution et d'opportunités pour la création de co-entreprises pour faire de la valeur ajoutée et d'entreprises multinationales exploitant le riche réservoir des ressources naturelles dont l'Afrique est dotée.

63. Recommandations :

- a. *mettre en place des réseaux régionaux pour assurer le partage de l'information sur les affaires, les exportations et les autres opportunités de marché à travers l'Afrique ;*

- b. *promouvoir le réseautage et le partage de l'information entre les commerces et les chambres de commerce ;*
- c. *promouvoir l'organisation périodique de foires commerciales et des expositions sectorielles spécifiques ;*
- d. *promouvoir l'accès aux TIC et leur utilisation, notamment les centres d'information online sur les procédures commerciales, les transports et la documentation douanière, en vue d'accéder aux marchés et aux Websites sur le commerce ;*
- e. *promouvoir la production d'un annuaire continental des affaires et encourager la publication périodique d'enquêtes régionales sur le marché.*
- f) **Aborder les besoins financiers des commerçants et des opérateurs économiques à travers l'amélioration du financement du commerce**

64. En Afrique, le commerce intra régional est généralement entravé par les marchés financiers très peu développés et l'absence de disponibilité de financements commerciaux en faveur des entreprises commerciales africaines. Des systèmes de financement commercial et de crédit constituent des mécanismes essentiels pour la promotion du commerce intra régional. Pour les exportateurs, la disponibilité du crédit commercial donne de la sécurité tant en termes de satisfaction de la demande qu'en ce qui concerne l'espoir de se faire payer. Le manque de crédit et de financements pour les entreprises impose des limites à leurs liquidités et mine leurs capacités d'obtenir des facteurs de production. Dans l'ensemble, il affaiblit le commerce intra africain et la diversification des efforts.

65. Il convient cependant de noter quelques exemples d'efforts visant à résoudre ce problème. A travers sa Banque de la ZEP, le COMESA continue activement de promouvoir les investissements et à fournir des facilités de financement à la hauteur de 2 milliards de dollars américains sous forme d'assistance technique. La banque émet également des titres pour appuyer ses opérations de crédit et aide ainsi à approfondir le marché de capitaux dans la région. Et la banque de Développement de l'Afrique de l'Est (EADB) dans le bloc de la CAE continue de poursuivre les programmes conçus pour renforcer la capacité de la Banque à jouer un rôle plus concret et plus viable en tant qu'institution régionale de financement du développement. Parmi ses fonctions figure l'émission de titres et l'ouverture de lignes de crédit pour les opérations commerciales. Dans la région de la CEDEAO, ECOBANK fournit des services bancaires efficaces et des services d'intermédiation financière, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région de la CEDEAO. La Banque africaine d'Importations et Exportations (Afrexim) basée au Caire en Egypte constitue également une initiative continentale de bonne réputation conçue pour promouvoir et soutenir le financement du commerce en Afrique.

66. De plus, le COMESA, à travers son Agence Africaine pour l'Assurance du Commerce (ATI) créée en 2001 avec l'appui de la banque Mondiale, aide à fournir la couverture contre les risques politiques par des sources commerciales ou des agences de crédit à l'exportation, en vue de faciliter le commerce dans la région du COMESA.

Vers la fin de 2007, ATI avait accordé des polices d'assurance couvrant les risques politiques et commerciaux dans 7 pays, pour une valeur transactionnelle totale d'environ 400 millions de dollars américains dans les secteurs tels que les télécommunications, la manufacture/fabrication, l'agro-industrie, les services d'exportation et les mines. En 2009, ATI a facilité le développement d'infrastructures avec une assurance contre les risques politiques couvrant une valeur de 233 millions de Dollars américains d'IED en Afrique. En avril 2010, ATI a signé un mémorandum d'accord avec la Société de Garantie du Crédit à l'Exportation (ECGE) d'Egypte, pour permettre aux deux institutions de travailler ensemble pour faciliter l'investissement intérieur, l'investissement étranger direct et les exportations en Afrique.

67. Les recommandations suivantes sont formulées pour renforcer de tels efforts à travers l'Afrique.

68. Recommandations :

- a. *accélérer la création d'une Banque Africaine d'Investissement en vue notamment de soutenir le financement du commerce ;*
 - b. *faire connaître davantage les opportunités de financement du commerce qui sont disponibles à la banque AFREXIM ;*
 - c. *mettre en place des institutions financières solides et bien financées et notamment les programmes transfrontaliers de microcrédit en faveur des producteurs et des exportateurs ;*
 - d. *encourager les intermédiaires bancaires et financiers existant à promouvoir leurs affaires relatives aux portes feuilles, telles que le financement de l'exportation en termes de besoins de financement avant et après expédition et les prêts à l'importation.*
- g) Faire face aux coûts de l'ajustement liés aux ZLE et à la libéralisation du commerce en vue d'assurer des avantages équitables aux Etats membres**

69. La création de toute Zone de Libre-échange, et en fait l'ensemble du processus d'intégration implique la réduction des barrières tarifaires, qui à leur tour peuvent conduire, dans un premier temps, à la perte des recettes provenant des taxes imposées au commerce international. Dans certains cas, ces pertes peuvent être pénibles et causer des difficultés pour la gestion macroéconomique. Par exemple, les économies africaines qui sont petites et moins généreusement dotées peuvent légitimement craindre la perte de recettes.

70. Les coûts des ajustements induits par le commerce que connaissent les économies faibles constituent donc un sujet de sérieuses préoccupation non seulement dans les ZLE des CER sous régionales, mais également au sein de la ZLE continentale proposée. Les opportunités et les avantages de la ZLE continentale viendront en particulier accompagnés de problèmes considérables que pourraient connaître la plupart des pays africains dans le processus d'ouverture de leurs marchés nationaux à

tout le continent, même si à moyen et long terme, toutes les économies au sein de la ZLE doivent se transformer et les avantages de l'intégration au sein de la ZLE être partagés à égalité.

71. Le problème des pertes réelles ou considérées comme des pertes de recettes mérite une attention particulière même si la profondeur de l'impact variera d'un pays à l'autre compte tenu de la part des recettes douanières dans les recettes publiques totales. Mais il est juste de dire qu'en général, la forte dépendance envers les recettes douanières constitue un défi pour les ZLE sous régionales, et qu'il en sera certainement le cas en ce qui concerne la ZLE continentale.

72. D'autres coûts de l'ajustement seront vraisemblablement les coûts relatifs à la production et emploi, la réaffectation de la main d'œuvre dans les différents secteurs, la facilitation du commerce et la diversification des exportations, le développement des aptitudes professionnelles et le renforcement de la productivité, et les coûts relatifs aux négociations et aux procédures législatives. Etant donné que ces coûts de l'ajustement sont inévitables les pays membres devront concevoir les moyens de les contourner ou de les réduire. Dans l'immédiat, le défi à relever, c'est d'identifier les politiques susceptibles d'aider les pays plus faibles à réaliser un approvisionnement rapide et de minimiser les perturbations sociales, de manière à leur permettre de tirer le maximum d'avantages de la poursuite de la libéralisation.

73. Il est donc nécessaire que le plan d'action en vue de la réalisation de la ZLE continentale ou en fait, de toute autre ZLE, doit comporter des mécanismes de compensation. Le mécanisme de compensation doit aborder les coûts de l'ajustement tels que les pertes de recettes et peut être étendu à la coopération régionale dans la détermination du développement industriel et des infrastructures.

74. A cet égard, les expériences des CER telles que le COMESA méritent d'être notées. Par exemple, le COMESA a mis en place le Fonds du COMESA qui s'occupe des effets de la libéralisation du commerce qui peuvent nécessiter des ajustements, ainsi que la construction d'infrastructures en vue de consolider le marché régional. Le Fonds du COMESA fonctionne dans deux guichets : une Facilité pour l'ajustement visant à soutenir les efforts des Etats membres dans les réformes économiques dans le contexte de l'intégration, et un Fonds des Infrastructures pour faciliter le développement de projets régionaux d'infrastructure liés au commerce dans la région. La Facilité pour l'ajustement a déjà démarré et le Rwanda et le Burundi en ont été les premiers bénéficiaires. Ils ont reçu respectivement 10,3 millions d'Euros et 4,4 millions d'Euros, équivalents à 65% des pertes de recettes attendues entre juin 2009 et juillet 2010 à la suite de l'alignement de leurs structures tarifaires à celles des Tarifs Extérieurs Communs de la Communauté de l'Afrique de l'Est, dans le cadre de l'Union Douanière.

75. Avec le Fonds de la CEDEAO pour la coopération, (le Fonds de Compensation et de Développement devenu aujourd'hui la Banque de la CEDEAO pour l'Investissement et le Développement – EBID), la Communauté économique Régionale continue de promouvoir la coopération, la compensation et l'intégration des pays de l'Afrique de l'Ouest. Elle a deux institutions subsidiaires : le Fonds de la CEDEAO pour le Développement Régional (ERDF), et la Banque de la CEDEAO pour le Développement Régional (ERIB). Opérationnelle depuis 2003, le principal objectif

d'ERIB est de contribuer au développement de l'Afrique de l'Ouest à travers le financement de programmes et de projets de la CEDEAO et du NEPAD, et surtout les projets relatifs aux transports, à l'énergie, aux télécommunications, à l'industrie, à la réduction de la pauvreté, à l'environnement et aux ressources naturelles. La Banque vise également à soutenir les pays enclavés pour faciliter leur accès aux ports maritimes.

76. Recommandations

- a. *des mécanismes similaires en faveur des pays affectés doivent être mis en place dans les CER qui ne l'ont pas encore fait et surtout dans le cadre de l'arrangement proposé de Zone de libre-échange continentale, en vue de permettre aux pays de corriger ou d'absorber les impacts à court terme sur les recettes gouvernementales et les autres aspects de l'économie nationale ;*
- b. *d'autres mécanismes pour assurer les recettes gouvernementales au cours du processus d'intégration portent notamment sur le changement de la dépendance envers les recettes douanières en faveur de nouvelles formes de taxation.*

DEUXIEME GROUPE DE PROBLEMES ET DE PRIORITES

h) Résoudre le problème de la multiplicité et de l'inconvertibilité des monnaies qui accroissent les coûts des transactions commerciales

77. Les nombreuses et différentes monnaies nationales dont la plupart ne sont pas convertibles font également monter les coûts des transactions commerciales, car les hommes d'affaires sont confrontés aux coûts relatifs à la conversion des monnaies et aux incertitudes apparentées. Le problème des nombreuses monnaies non convertibles est par ailleurs aggravé par les systèmes de paiement qui sont faibles et inadéquats, les exigences relatives à l'assurance et les garanties douanières. Le paiement par crédit documentaire, qui est populaire en Afrique est lui même caractérisé par de lourdes procédures.

78. Les CER font des efforts pour résoudre ce problème de la convertibilité des monnaies dans leurs régions respectives. Par exemple, les Etats membres du bloc COMESA sont actuellement en train de mettre en œuvre des Programmes d'Harmonisation Monétaire en vue de parvenir à une convertibilité limitée des monnaies à travers le Système Régional de Paiements et de Règlements du COMESA (REPS). Cette facilité vise à stimuler le commerce intra COMESA en permettant aux importateurs et aux exportateurs de payer et de recevoir des paiements pour leurs marchandises et services en utilisant les monnaies nationales quand la balance nette est réglée en \$ EU ou en Euros. En Afrique de l'Ouest, la CEDEAO poursuit une approche à deux voies en rapport avec l'intégration monétaire, selon laquelle les Etats non UEMOA (les non francophones) harmoniseront progressivement leurs politiques monétaires jusqu'au niveau exigé pour rejoindre leurs partenaires de l'UEMOA (les francophones) et former l'Union Monétaire de la CEDEAO avec une monnaie unique au plus tard en 2015. La CEMAC et l'UEMOA sont déjà présentement des unions

monétaires liées à l'utilisation du Franc CFA comme monnaie commune. Dans la Zone Monétaire Commune (CMA), le rand sud africain circule librement comme monnaie commune au titre d'un arrangement de flottement qui couvre les pays tels que la Namibie, le Swaziland et le Lesotho.

79. Même si ce sont-là des tendances encourageantes, la multiplicité des monnaies africaines et les arrangements relatifs aux taux de change (et les incertitudes qui les accompagnent) plaide en faveur de l'intensification de tels efforts, et notamment en faveur de la création de mécanismes de compensation dans des régions qui n'en ont pas encore, et de progrès continus vers la mise en place de programmes relatifs à l'Union monétaire des CER.

80. Recommandations

- a. *à court terme, mettre en place des mesures visant la création de mécanismes de compensation pour résoudre le problème de la multiplicité des monnaies africaines et des arrangements relatifs au change (y compris les incertitudes qui les accompagnent) en vue de soutenir la création de l'union monétaire à moyen et long terme ;*
- b. *les CER doivent instituer des mécanismes obligatoires de suivi du critère de la convergence macroéconomique qui encourage la convertibilité mutuelle de leurs monnaies nationales sur leurs territoires.*
- i) **Promotion de la libre circulation des personnes en tant qu'ingrédient essentiel pour le commerce transfrontalier**

81. Comme les hommes sont au centre du commerce, la mobilité des personnes à travers l'Afrique, et, sur une plus grande échelle, la libre circulation des facteurs de production reste un problème critique. La libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement constituent l'un des principes de base posés par les dirigeants africains, tel que stipulé dans le chapitre VI du Traité d'Abuja.

82. En ce qui concerne la libre circulation des personnes, quelques CER, dont la CEDEAO et la CAE ont réalisé des progrès considérables. La CEDEAO a introduit le passeport de la CEDEAO, et cela constitue un pas de géant vers l'élimination des barrières à la circulation transfrontière des citoyens, et certainement dans la promotion de l'identité commune parmi les citoyens de la CEDEAO. Les ressortissants de la CEDEAO traversent les frontières sans visas et le droit d'établissement est en train de prendre progressivement racine. La CAE a également introduit un passeport commun valable dans tous les pays de la communauté pour faciliter la libre circulation des ressortissants de ses Etats membres. Dans les autres CER, la libre circulation est relativement plus restreinte, et elle se fait plus sur le plan bilatéral que multilatéral.

83. La mobilité des personnes libère néanmoins souvent des passions fortes et des critiques contre la politique des gouvernements sur les visas, les lois relatives à l'immigration et à la nationalité. Les attentes sont impatientes de voir démantelées, les restrictions sur la liberté de mouvement. Pourtant la libre circulation reste l'une des questions les plus épineuses parmi les pays africains à cause d'un certain nombre de

raisons. La présence massive de travailleurs étrangers conduit souvent à des tensions avec les nationaux, particulièrement quand le chômage devient important, en plus des préoccupations relatives notamment à la sécurité.

84. Malgré cela, les peuples africains veulent pouvoir se déplacer librement sur leur continent et vers les meilleures opportunités sans se heurter à des restrictions inutiles. Les personnes et les travailleurs doivent pouvoir circuler à travers les pays de la région. Les lois qui restreignent la libre circulation ne servent qu'à perpétuer les flux illégaux de travailleurs migrants, qui constituent une source de tension dans les pays de destination et quelques fois entre ces pays et les pays d'origine.

85. Recommandations :

- a. *dans le but de favoriser le commerce intra africain, l'investissement et la coopération, l'élimination des entraves à la libre circulation des personnes, de la main d'œuvre et des capitaux est importante. Les pays africains doivent éliminer les restrictions au voyage et au droit d'établissement ;*
 - b. *l'objectif à moyen terme est d'adopter une citoyenneté commune sous régionale, et notamment des passeports sous régionaux (comme dans le cas de la CEDEAO), comme premier pas vers la citoyenneté africaine et le passeport africain ;*
 - c. *les Etats membres des CER qui n'ont pas encore appliqué les dispositions relatives à la libre circulation des personnes doivent corriger la situation, en s'engageant à les appliquer endéans une période spécifiée ;*
 - d. *les Etats membres sont particulièrement encouragés à abolir les exigences de visas pour les africains voyageant à travers le continent.*
- j) Intensification du commerce des services en tant que nouvelle opportunité pour le commerce intra africain**

86. Dans l'ensemble, le commerce des services prend le pas depuis deux décennies sur le commerce des marchandises. Les services représentent 50% du produit intérieur brut dans la plupart des pays en développement. Les services sont également importants en tant que tels, et ils apportent un appui inestimable au commerce des marchandises.

87. Les producteurs dépendent de plus en plus envers l'accès aux services de qualité à bon marché pour être mondialement compétitifs, en particulier dans les secteurs tels que les communications, les transports, les finances et énergie. En Afrique, la libéralisation régionale du commerce des services se fait moins rapidement qu'en ce qui concerne le commerce des marchandises. L'intensification de l'exportation des services entre pays africains va créer des emplois et aider à la diversification dans plusieurs pays.

88. La recherche a montré que plusieurs pays en développement savaient des capacités et des potentialités pour l'exportation dans plusieurs secteurs des services. L'intérêt devrait être porté surtout sur le développement de réglementations internes saines dans le secteur des services comme préalable à la libéralisation régionale et continentale du commerce des services, en tenant compte de ce que certaines CER sont en train d'essayer de réaliser (par exemple, le COMESA a entrepris des négociations pour l'élaboration d'un cadre dans lequel mener les négociations sur le commerce des services dans la région).

89. Recommandations :

- a. *aider les communautés économiques Régionales dans le développement de cadres pour la libéralisation du commerce des services ;*
- b. *aider les Etats membres à renforcer les réglementations nationales dans des secteurs spécifiques du commerce des services en préparation de la libéralisation régionale et continentale ;*
- c. *aider les CER et les Etats membres à intégrer le commerce des services dans les stratégies nationales et régionales d'exportation, en mettant un accent particulier sur les secteurs ayant des possibilités de favoriser le commerce intra africain des services ;*
- d. *améliorer les statistiques sur le commerce des services pour soutenir l'analyse et la formulation des politiques.*
- k) **Aborder les autres questions transversales importantes qui portent sur le commerce intra africain**

90. Pour permettre aux marchés régionaux de fonctionner efficacement, il faut des cadres/régimes/dispositions réglementaires régionales et nationales solides en rapport avec les droits de la propriété intellectuelle relatifs au commerce, la politique régissant la compétitivité, l'investissement, les achats gouvernementaux, le commerce et la compétitivité et le commerce et l'environnement. La plupart des Communautés Economiques Régionales n'ont pas de cadres régionaux pour traiter de ces questions dans certains cas parce que leurs Etats membres ne disposent pas d'institutions nationales nécessaires pour travailler sur ces questions.

91. Là où ces institutions existent, elles sont souvent faibles et n'ont pas suffisamment de ressources. Dans certaines CER, des efforts ont été faits pour développer des cadres régionaux dans les domaines tels que l'investissement, la politique relative à la compétition, et les achats gouvernementaux. Certains des grands défis auxquels ces CER se sont trouvées confrontées portent notamment sur les ressources financières et les capacités techniques.

92. Recommandations :

- a. *aider les CER à développer un cadre régional pour la politique de la compétition.*

IV. Conclusion

93. Le commerce intra africain est resté constamment faible avec une moyenne d'environ 10 pour cent. En termes d'importations et d'exportations, la direction du commerce africain a été fortement influencée par les liens traditionnels avec le reste du monde, et en particulier avec l'Europe. Plus de 80% des exportations des pays africains sont destinées aux marchés situés à l'extérieur du continent, et une quantité similaire des importations du continent provient des sources extérieures. Les initiatives et programmes relatifs à la libéralisation et au développement du commerce, sous les auspices des Communautés Economiques Régionales, bien que concrets et dignes d'éloges, ont eu un impact limité en termes d'accroissement du niveau du commerce intra africain à plus de 15%. Le volume du commerce intra régional dans d'autres régions du monde telles que l'Union Européenne (plus de 63%) et l'Asie (plus de 40%), est beaucoup plus important que celui de l'Afrique.

94. Plusieurs raisons expliquent la faiblesse du volume du commerce intra africain. Les structures de production et d'exportation de la plupart des 'économies africaines sont axées sur les produits de base tels que les minerais, le bois, le café, le cacao et les autres matières premières, pour lesquelles la demande est orientée vers l'étranger. Il y a la dure réalité des déficiences structurelles du continent qui se manifestent dans la dichotomie entre les secteurs moderne et traditionnel, dans la dépendance excessive envers les inputs extérieurs et dans les marchés extérieurs, au lieu du marché interne comme principale force motrice dans le processus de développement. La limite inférieure des courbes de la production est exacerbée par les goulets d'étranglement infrastructurels et autres. L'insuffisance des infrastructures reste l'un des principaux obstacles au commerce intra africain, à l'investissement et au développement du secteur privé. Tous ces problèmes produisent des effets négatifs qui se traduisent par une faible productivité, qui à son tour limite la gamme de produits que les africains peuvent échanger entre eux.

95. Après tout, les objectifs de coopération et d'intégration sont poursuivis par les pays africains depuis leur indépendance et de grands espoirs ont été émis que les pays africains élargiraient leurs espace économique pour pouvoir produire et commercer entre eux, en plus d'être en mesure de relever le défi de l'économie mondiale de plus en plus compétitive, et qui est également composé de blocs économiques régionaux puissants. Pourtant, les progrès vers un volume d'échange commerciaux intra africain accru, qui étaient le principal objectif de ce programme n'ont pas été très impressionnants. Si le commerce africain reste perpétuellement modeste comme le montrent les tendances depuis deux décennies (il ne va pas au-delà de 15%), alors les pays africains sont en train de perdre les opportunités d'utilisation du commerce, à l'intérieur du continent, pour favoriser les possibilités de spécialisation entre eux et pour le développement indigène et l'intégration. Le commerce intra africain peut être une puissante force motrice de la croissance et de la maturité économique de l'Afrique. Dès lors, la principale question qui se pose est de savoir comment accroître ce commerce autant que faire se peut, si pas aux niveaux proches de ce que réalisent les autres régions telles que l'UE et l'Asie, mais au moins à 25% ou plus dans les toutes prochaines années.

96. Compte tenu de la proximité géographique, des efforts des CER, des affinités culturelles et d'autres facteurs, l'Afrique a la possibilité d'intensifier les échanges commerciaux intra africains, mais la réalisation de ces potentialités et donc des efforts pour faire avancer l'intégration régionale à travers le commerce intra africain, demandera qu'un certain nombre de problèmes soient surmontés. Pour citer un exemple d'un pays en développement qui, dans les années 1960, avait les mêmes caractéristiques économiques que la plupart des pays africains, la Chine a réalisé un bond prodigieux à travers des efforts déterminés visant à transférer la technologie dans le pays et à diversifier les exportations. Et elle a réussi à intégrer son économie dans le marché mondial, non pas à travers la libéralisation ouverte, mais en identifiant et en assurant la promotion des exportations et de la diversification. De la même manière, la politique de l'Afrique en matière d'intégration régionale et de commerce intra africain doit considérer la diversification comme l'un des problèmes essentiels car l'absence de similarité entre les exportations et les importations constitue le principal obstacle au commerce intra africain et à l'intégration régionale. Le problème fondamental est donc de relever le défi de l'offre et de la compétitivité des exportations africaines et de leur diversification, parce que la diversification et la compétitivité sont essentielles pour le commerce intra africain. L'autre direction politique importante à cet égard est d'aller au-delà de la libéralisation pour s'employer à la création des potentialités commerciales à travers le développement d'un environnement sain de facilitation commerciale, dans lequel il y aurait des services essentiels efficaces tels que les services financiers, de télécommunication, d'énergie et des réseaux adéquats de transport.

97. Le commerce intra africain doit s'accroître rapidement pour atteindre les niveaux comparables à la situation dans les autres régions. Ce ne sont pas les projets et programmes qui manquent, ni les initiatives et recommandations sur :

- a. l'amélioration des infrastructures en Afrique, la mise en place de chaînons manquants, la mise en œuvre des programmes du NEPAD, et récemment encore, du Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique ;
- b. la desserte terrestre des pays enclavés à travers différentes initiatives, dont le Programme d'Action d'Almaty, ceux des CER et des Institutions chargées d'assurer la gestion des corridors ;
- c. la simplification et l'harmonisation de la documentation, des règles et procédures, des formalités douanières tel qu'incarné dans les Protocoles des CER sur la libéralisation du commerce ;
- d. la création de Zones de Libre-échange et d'Unions douanières ;
- e. l'élimination des goulets d'étranglement en vue de faciliter le commerce, et en particulier le règlement décisif des pratiques de racket et de l'incurie professionnelle aux frontières, l'élimination de nombreux points de contrôle et barrières routières. Il y a eu de nombreuses déclarations sur ces problèmes ;

- f. la mise en place du système d'un guichet unique pour les contrôles frontaliers, -un nouveau « gamin sur le bloc » (?) ;
 - g. l'amélioration des systèmes de paiement et la promotion de la convertibilité des monnaies, -sont de la vieille histoire ;
 - h. l'investissement dans la diversification économique (une autre histoire ancienne) ; et plus récemment encore ;
 - i. la mise en œuvre du Programme Minimal d'Intégration (PIM), qui est un grand cadre continental visant à renforcer la coordination, la convergence et la collaboration entre les CER en vue de réaliser l'objectif final de la Communauté économique africaine.
98. Si on pouvait tirer la seule conclusion ou formuler la recommandation appropriée, ce serait d'insister pour dire qu'il temps de faire suivre les actes à la parole.

ANNEXE

ARCHITECTURE DE LA ZONE CONTINENTALE DE LIBRE-ECHANGE

A. INTRODUCTION

Les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union Africaine ont adopté et poursuivent l'intégration régionale en tant que cadre stratégique général pour le développement du continent. Au niveau continental, la vision porte sur la réalisation de la Communauté Economique Africaine (AEC) sur une période couvrant six phases successives, qui portent sur le renforcement de la coopération sectorielle et la création de zones de libre-échange régionales, d'une union douanière continentale, d'un marché commun et d'une union économique et monétaire. La justification de cette approche en phases successives, c'est que la vision de l'intégration doit d'abord être consolidée au niveau régional, à travers la création et le renforcement des Communautés Economiques Régionales (CER), qui fusionneraient ensuite pour former la Communauté Economique Africaine (AEC). Voir encadré 1 pour un aperçu des principales phases vers la mise en place de l'AEC)

Encadré 1: Phases de l'AEC

Fondée à travers le Traité d'Abuja signé en 1991 et entré en vigueur en 1994, l'AEC doit être mise en place en six phases:

1. Création de blocs économiques régionaux là où ils n'existent pas encore (doit être achevée au plus tard en 1999) ;
2. Renforcement de l'intégration intra CER et harmonisation inter CER (délai pour l'achèvement : 2007) ;
3. Création d'une zone de libre-échange et de l'Union douanière dans chaque bloc régional (au plus tard en 2017) ;
4. Création de l'Union douanière continentale et ainsi aussi de la Zone de Libre-échange (au plus tard en 2019) ;
5. Création d'un marché commun continental africain (au plus tard en 2023) ;
6. Création de l'Union économique et monétaire (et donc aussi de la monnaie unique) et d'un Parlement panafricain (au plus tard en 2028).

Aujourd'hui, pour des raisons décrites dans le Document d'information, les dirigeants africains et les parties prenantes sont plus que jamais déterminés à accélérer la marche vers l'établissement de l'AEC à travers l'intensification de l'harmonisation des CER et des initiatives de convergence telles que la ZLE tripartite COMESA-CAE-SADC. Cette ZLE tripartite réunit 26 pays africains et une population totale de 530 millions de personnes avec un PIB de 630 milliards de dollars américains, -ce qui représente plus de 50 pour cent des économies de l'Afrique. Cette initiative tripartite a bien évidemment galvanisé l'intérêt des décideurs africains qui ont maintenant les yeux tournés vers une ZLE continentale plus élargie. Aussi, lors de la 6^{ème} session ordinaire de la conférence des Ministres du commerce de l'UA, tenue en Novembre 2010 à Kigali, les Ministres ont recommandé l'accélération de la mise en place de la ZLE africaine qui a été entérinée par la direction politique suprême de l'Afrique qu'est la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement (au cours de leur sommet de janvier 2011 à Addis-Abeba).

La présente annexe au « Document d'Information » focalise sur la mise en exergue des principales composantes et étapes de la mise en place de la ZLE continentale.

B. PRINCIPALES COMPOSANTES ET ETAPES DE LA MISE EN PLACE DE LA ZLE CONTINENTALE

1. Objectifs de la ZLE continentale

- création d'un marché continental unique pour les marchandises et les services, avec libre circulation des hommes d'affaires et des investissements, et préparer ainsi la voie pour l'accélération de la mise en place de l'union douanière continentale et de l'union douanière africaine ;
- intensifier le commerce intra africain à travers une meilleure harmonisation et coordination de la libéralisation et des régimes et instruments de facilitation du commerce entre les CER et à travers l'Afrique en général ;
- résoudre les problèmes relatifs à l'appartenance à plus d'une CER à la fois et accélérer les processus régionaux et continental d'intégration ;
- promouvoir la compétitivité au niveau industriel et des entreprises à travers l'exploitation des opportunités de production d'échelle, d'accès au marché continental et une meilleure répartition des ressources.

2. Principes

- le processus doit être piloté par la CUA, les CER, les Etats membres/Etats partenaires avec la pleine participation de toutes parties prenantes (le secteur privé, la société civile, etc.) ;
- les études de base doivent tenir compte (s'inspirer) des ZLE des CER qui existent ;
- réciprocité, ce qui implique qu'il n'y aura pas de spectateurs ;
- libéralisation concrète établie sans tarif, sans quota/contingentement, et sans taxe ;
- flexibilité et traitement spécial et différentiel tenant compte des besoins particuliers et des préoccupations des économies plus faibles.

3. Structure de la gouvernance

- en s'inspirant de l'initiative tripartite, il est proposé de créer un Groupe de Travail Continental, placé sous la direction de la Commission de l'UA et des Secrétaires exécutifs des CER avec pour responsabilité de mener des études de base et d'élaborer les documents nécessaires pour la création de la ZLE continentale, et pour en piloter le processus.