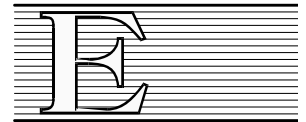




**NATIONS UNIES
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE**



Distr.: GÉNÉRALE

E/ECA/CTRCI/5/4
1^{er} août 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

**Cinquième session du Comité du commerce
et de la coopération et de l'intégration régionales**

**8-10 octobre 2007
Addis-Abeba (Éthiopie)**

**RAPPORT À LA CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ DU
COMMERCE ET DE LA COOPÉRATION ET DE
L'INTÉGRATION RÉGIONALES**

ÉVOLUTION DU COMMERCE INTRA-AFRICAIN

ADDIS-ABEBA, 8-10 OCTOBRE 2007

I. Introduction

En mars 2005, le Comité du commerce et de la coopération et de l'intégration régionales a examiné à sa quatrième session, entre autres questions, le commerce intra-africain et l'état d'avancement des négociations commerciales internationales. Il a fait observer que les progrès sur ces fronts restaient faibles ou, au mieux, limités. Le commerce intra-africain continue donc d'être un grand sujet de préoccupation pour les responsables politiques. Il en est de même pour le commerce avec le reste du monde, qui représente une part importante de l'ensemble des échanges du continent. En conséquence, le Comité examinera, à sa cinquième session, l'évolution sur ces deux fronts. S'agissant du commerce intra-africain, la Commission économique pour l'Afrique prévoit de consacrer la prochaine édition de la série ARIA (État de l'intégration régionale en Afrique) au commerce intra-africain et à l'infrastructure, qui en est un élément clef. Le Comité devrait donc faire des propositions et formuler des directives à l'intention de la Division du NEPAD et de l'intégration africaine (DNIR) de la CEA sur cet important travail de recherche.

La cinquième session examinera aussi les derniers développements sur la scène commerciale internationale, notamment dans le cadre des négociations et des discussions menées au sein de l'Organisation internationale du commerce (OMC) sur les accords de partenariat économique avec l'Europe, et analysera les résultats que l'Afrique est fondée à attendre de ces pourparlers commerciaux internationaux. Comme à l'accoutumée, le Comité se penchera sur d'autres questions liées aux activités de la Division en appui à l'intégration régionale africaine, en mettant un accent particulier sur le secteur des transports, qui est un facteur clef de la croissance du commerce tant interne qu'international.

Dans ce contexte, et conformément au programme de travail de la DNIR pour la période biennale 2007-2007, le présent rapport est un document de travail qui fournit des renseignements généraux pour les discussions et les recommandations du Comité sur les développements relatifs au commerce intra-africain. À cet égard, le rapport traitera les sujets ci-après, en indiquant les questions pouvant donner lieu à des débats interactifs au sein du Comité.

- Pourquoi le commerce intra-africain est-il important?
- Les modèles africains d'exportation et d'importation;
- Défis du commerce intra-africain;
- Potentialités du commerce intra-africain;
- Étude approfondie de la CEA sur le commerce intra-africain annoncée dans la quatrième édition d'ARIA (État de l'intégration régionale en Afrique);
- Conclusion.

II. Pourquoi le commerce intra-africain est-il important?

Le Traité d'Abuja, portant création de la Communauté économique africaine (désormais Union africaine), exprime la volonté de l'Afrique de créer un marché continental commun de biens et services, de coordonner les politiques macroéconomiques concernant les taux d'intérêt, les taux de change, les déficits et les dépenses budgétaires et de se doter d'une infrastructure physique pour faciliter le transport et les communications transfrontaliers. Un marché unifié devrait permettre aux facteurs de production, notamment à la main-d'œuvre, de circuler librement entre les pays. Cette volonté paraît logique s'agissant des 53 économies africaines, petites pour la plupart, puisque le marché commun leur offrirait l'accès à un espace d'échange et d'investissement plus grand, induisant des liaisons d'approvisionnement en amont et en aval

et permettant des économies d'échelle qui rendent les pays compétitifs. Il serait ainsi possible de mener, à grande échelle, une gamme d'activités manufacturières et, partant, d'élargir la base industrielle nécessaire à la transformation économique de l'Afrique.

Le marché commun ainsi créé pourrait être optimisé en augmentant le volume des échanges entre pays, car davantage d'échanges entre ces derniers signifierait plus de richesses à l'intérieur du groupement et donc plus de ressources pour de nouveaux investissements et pour créer des emplois.

Ces mêmes raisons expliquent l'existence des communautés économiques régionales (CER), qui ont pour objectif de promouvoir le commerce à l'échelon sous-régional, en supprimant les obstacles tarifaires et non tarifaires et en renforçant les relations commerciales mutuellement avantageuses grâce à des programmes de libéralisation des échanges. Si les détails et l'échelonnement de ces programmes, les modalités et le rythme de leur mise en oeuvre varient d'une sous-région à l'autre, l'objectif reste généralement le même pour toutes, à savoir créer des zones de libre-échange et des unions douanières en prélude au marché commun.

L'importance accordée au commerce intra-africain soulève la question de savoir s'il faut négliger le commerce international au profit des échanges intracontinentaux. La réponse est à l'évidence «non». Le commerce international joue et continuera toujours de jouer un rôle important dans les économies africaines. Les pays africains entretiennent des liens étroits avec leurs partenaires commerciaux traditionnels du monde industrialisé, et les échanges entre l'Afrique et les autres pays du Sud représentent de nos jours un volet du commerce international du continent en expansion rapide. Par exemple, les transactions commerciales entre la Chine et l'Afrique ont dépassé pour la première fois en 2000 les dix milliards de dollars É.-U. et depuis, les échanges bilatéraux et les investissements enregistrent une croissance exponentielle. Le commerce de l'Afrique avec la Chine est *estimé actuellement à près de 40 milliards de dollars É.-U.*

Conscients de l'importance du commerce international, les Africains font tout ce qu'ils peuvent pour améliorer leurs conditions d'échange avec le reste du monde. Il reste cependant que les échanges commerciaux à l'intérieur de l'Afrique ont toujours été insignifiants, comparés à ceux d'autres régions comme l'Europe et l'Asie. D'après les statistiques du commerce international de 2006 établies par l'OMC, les échanges intra-africains, exprimés en pourcentage des exportations totales, étaient seulement de 9,8% et 8,9% en 2000 et 2005 respectivement, contre 72,7% en 2001 et 73,2% en 2005, pour le commerce européen d'exportation et 66,8% et 66,7% respectivement, entre les 25 pays de l'Union européenne. On peut par ailleurs comparer le commerce intra-africain d'exportation avec celui de l'Amérique du Sud, de l'Amérique centrale, et de l'Asie. Les exportations intra-asiatiques, en pourcentage du total des exportations de la région, était de 51,2% en 2005, celles de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale de 24,3%. Ces statistiques comparatives font ressortir les résultats peu enviables de l'Afrique, en termes d'échanges intra-régionaux, d'où la nécessité d'une amélioration rapide.

On dit souvent que les échanges intra-africains réels dépassent ceux que consignent les statistiques officielles, car ces dernières ne tiennent pas compte des échanges dans le secteur informel, pourtant considéré comme important. Même si ce constat est plausible, le cadre de la présente étude ne permet pas de s'aventurer sur le terrain du commerce informel.

III. Configuration des exportations et des importations en Afrique

La présente section décrit la configuration des exportations et des importations africaines de certains groupes régionaux, en indiquant les principales destinations des exportations et l'origine des importations.

Le tableau 1¹ souligne les données disponibles sur la tendance d'ensemble des exportations et des importations au sein des diverses communautés économiques régionales. Les statistiques en disent long sur la part moyenne des échanges de chaque groupe, à l'intérieur même de la CER, avec le reste de l'Afrique et avec le reste du monde, entre 2000 et 2005.

Moyenne des échanges commerciaux intrablocs et avec le reste de l'Afrique entre 2000 et 2005

En moyenne, les exportations entre les CER entre 2000 et 2005 ont été plus importantes au sein de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), avec 21,5%, suivies de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) 19,9%, de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 13,9%, de la Communauté d'Afrique de l'Est, 12,6%, de la Communauté des États Sahélo-Sahariens (CEN-SAD), 12,2% et de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), 11,5%. Les CER ayant en moyenne le moins commercé entre elles entre 2000 et 2005 (moins de 1%) ont été la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), avec 0,9%, la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC), 0,7% et l'Union du fleuve Mano (UFM), 0,4%. Pour ce qui est des exportations vers le reste de l'Afrique, la première place est revenue à l'UEMOA, avec 18,6%, suivie du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), 8,6% et de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), 7,2%. S'agissant des importations, il apparaît que ce sont les pays de la SADC qui ont le plus importé de leur marché communautaire entre 2000 et 2005, suivis de ceux de la CAE, de la CEDEAO et de l'IGAD.

Volume global moyen des exportations et des importations intra-africaines entre 2000 et 2005

Si l'on considère la moyenne des transactions au sein du marché continental africain, ce sont les pays de l'UEMOA qui ont enregistré, entre 2000 et 2005, le plus fort pourcentage d'exportation à destination de l'Afrique (30,07%), suivis de ceux de l'IGAD (27,26%), de la SADC (22,19%), de la CAE (19,82%), de la CEDEAO (19,38%) et du COMESA (17,34%). La CEMAC et la CEEAC avaient réalisé moins de 4% du total de leur commerce d'exportation à l'intérieur de l'Afrique pendant la même période. Pour les importations, la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) arrive en tête, suivie de la SADC, de l'UEMOA, de la CAE et du COMESA.

¹ Sur les détails par pays, voir annexes 1 et 2

Tableau 1: Destination globale des échanges (pourcentage moyen des exportations et des importations entre 2000 et 2005).

CER	Intra-CER		Reste de l'Afrique		Asie (y compris la Chine)		Chine		Union européenne (UE)		Japon		États-Unis d'Amérique		Reste du monde		Monde	
	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.
CAE	12,6	18,7	7,2	9,9	17,3	15,2	3,6	5,1	30,4	24,5	2,0	4,5	3,7	4,8	26,8	22,5	100	100
CEDEAO	13,9	15,8	5,5	5,2	20,7	17,3	4,2	6,8	40,4	40,7	1,7	2,9	7,3	4,3	10,0	13,7	100	100
CEEAC	0,7	3,8	2,2	14,0	18,8	9,1	10,1	3,1	42,5	50,6	0,8	2,1	23,6	10,7	11,5	9,7	100	100
CEMAC	0,9	5,2	2,7	8,9	23,1	6,9	11,6	2,8	36,1	52,4	0,8	1,9	28,9	13,1	7,4	11,6	100	100
CENSAD	12,2	13,0	4,5	6,4	18,9	16,4	6,0	6,1	35,5	39,1	1,9	2,7	8,7	4,9	18,3	17,5	100	100
CEPGL	2,7	1,6	4,7	35,5	17,6	8,3	3,9	3,7	39,8	33,5	6,0	2,4	7,0	4,1	22,2	14,7	100	100
COI	3,0	3,6	1,8	15,1	7,3	21,4	0,8	6,4	63,8	32,9	3,4	2,8	16,6	3,0	4,1	21,1	100	100
COMESA	8,7	11,1	8,6	17,2	12,6	16,8	6,0	6,2	41,5	26,3	3,0	3,1	8,1	4,7	17,5	20,8	100	100
IGAD	21,5	15,2	5,8	3,6	18,0	21,9	11,8	8,3	19,9	19,7	3,9	3,7	2,8	5,0	28,2	30,9	100	100
SADC	19,9	33,1	2,3	2,6	12,2	14,2	6,3	3,8	40,7	25,2	4,3	2,9	9,4	5,4	11,2	16,7	100	100
UEMOA	11,5	14,9	18,6	13,7	30,8	12,9	6,8	4,9	25,2	40,3	2,0	1,8	3,0	3,0	9,0	13,3	100	100
UFM	0,4	1,3	3,9	9,4	7,8	25,2	1,4	5,6	68,7	38,7	0,2	7,3	6,5	4,5	12,4	13,6	100	100
UMA	2,5	3,1	4,5	1,7	3,0	9,0	1,0	3,9	70,4	60,3	2,8	2,4	5,1	3,9	13,1	19,6	100	100
Moyenne	8,5	10,8	5,6	11,0	16,0	15,0	5,6	5,1	42,7	37,2	2,5	3,1	10,1	5,5	14,8	17,4	100	100

Source: CEA, sur la base de données du FMI, étude DOT, 2006. La Chine a été incluse dans l'Asie mais en a été séparée ici pour mémoire.

Tendances de la croissance des exportations et des importations entre les CER entre 2000 et 2005

Dans l'analyse qui précède, on a présenté des données indiquant la tendance d'ensemble des échanges, en moyenne, entre 2000 et 2005. Dans la section suivante, on examinera la croissance en pourcentage des échanges entre les pays membres d'une CER donnée.

Les tableaux 2 et 3 ci-dessous fournissent respectivement des indices sur les exportations et les importations entre les CER. Les résultats sont mitigés, allant de très faibles à limités s'agissant de l'amélioration des échanges intracommunautaires entre 2000 et 2005. Par exemple, toutes les CER ont enregistré en moyenne une croissance positive des exportations vers les pays membres, la **CEMAC**, la **CEPGL**, le **COMESA** et la **CENSAD** affichant une croissance moyenne des exportations supérieure ou égale à 40%. Cinq autres CER (l'**UEMOA**, l'**IGAD**, la **SADC**, la **CEDEAO**, l'Union du Maghreb arabe (**UMA**) et la Commission de l'océan Indien (**COI**) ont enregistré une croissance des exportations vers les pays de leur communauté se situant entre 20 à 40%.

Table 2: Indices des tendances des exportations au sein des CER (année de référence = 2000)

CER	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Croissance moyenne
CAE	100,00	111,67	115,25	118,78	126,05	144,02	119,30
CEDEAO	100,00	81,93	114,31	109,74	157,13	196,99	126,68
CEEAC	100,00	106,63	104,26	103,66	124,93	142,74	113,70
CEMAC	100,00	121,88	139,34	152,07	181,15	206,98	150,24
CENSAD	100,00	100,20	132,67	140,09	171,83	212,30	142,85
CEPGL	100,00	106,73	127,42	142,86	187,62	214,37	146,50
COI	100,00	126,66	99,43	169,01	146,22	150,14	131,91
COMESA	100,00	115,74	124,40	146,12	173,44	205,13	144,14
IGAD	100,00	128,63	125,56	150,77	142,58	167,00	135,76
SADC	100,00	89,31	100,26	128,02	150,35	173,06	123,50
UEMOA	100,00	104,66	115,74	145,30	166,50	187,71	136,65
UFM	100,00	82,34	89,36	104,65	108,18	123,60	101,35
UMA	100,00	103,89	109,88	122,29	125,61	172,31	122,33

Le Tableau 4 présente les tendances des importations entre les CER. Il décrit aussi la croissance des importations intracommunautaires dans l'ensemble des CER, le **COMESA**, la **CENSAD**, l'**IGAD**, le **CEMAC** et le **COI** ayant enregistré les taux les plus élevés. Dans l'ensemble, on perçoit quelques signes encourageants concernant la croissance des exportations et des importations intracommunautaires dans toutes les CER. Cependant, si l'on considère la part du total des échanges commerciaux, on s'aperçoit que dans la majorité des CER, plus de 80% des exportations étaient destinées aux marchés extérieurs à l'Afrique, l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique comptant pour plus de 50% de ce total.

Par ailleurs, un examen plus rigoureux et plus approfondi (sur la base de données plus affinées et portant sur une plus longue période) est nécessaire pour évaluer pleinement les facteurs qui déterminent les tendances de la croissance entre les CER, ainsi que pour mesurer l'ampleur de toute amélioration et son impact sur le commerce et l'intégration régionale.

Tableau 3: Indices de la tendance des exportations entre communautés économiques régionales (année de référence=2000)

CER	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Croissance moyenne
CEMAC	100,00	119,18	113,58	152,78	170,35	194,64	141,75
CENSAD	100,00	118,63	115,70	159,09	178,36	218,93	148,45
CEPGL	100,00	106,72	127,45	142,81	187,56	214,30	146,47
COMESA	100,00	122,51	126,13	159,99	201,26	238,71	158,10
CEA	100,00	97,51	103,46	146,24	195,29	223,13	144,27
CEEAC	100,00	105,67	92,05	105,65	121,29	138,59	110,54
CEDEAO	100,00	105,67	92,05	105,65	121,29	138,59	110,54
IGAD	100,00	120,01	119,49	151,44	162,64	197,74	141,89
COI	100,00	125,80	174,38	207,73	306,20	314,71	204,80
MRU	100,00	87,49	94,95	113,27	124,86	142,67	110,54
SADC	100,00	98,38	108,13	118,43	175,48	201,75	133,69
UEMOA	100,00	108,53	122,68	141,13	170,11	190,99	138,91
UMA	100,00	102,82	112,09	124,61	127,03	174,27	123,47

Dans les tableaux 2 et 3, nous avons examiné les tendances des importations et des exportations entre communautés économiques régionales. Dans le tableau 4, nous avons indiqué pour chaque pays africain la part en pourcentage du total de ses importations et exportations à l'intérieur de l'Afrique pour la période 2000 à 2005.

Tableau 4: Part moyenne des exportations et des importations des pays africains à l'intérieur du continent entre 2000 et 2005 en pourcentage du total de leurs importations et exportations

PAYS	EXPORTATIONS %	PAYS	EXPORTATIONS %	PAYS	IMPORTATIONS %	PAYS	IMPORTATIONS %
Afrique du Sud	31,79	République du Congo	0,37	Afrique du Sud	8,07	Gabon	0,78
Nigéria	14,56	République dém. du Congo	0,34	Zimbabwe	6,84	Rwanda	0,77
Côte d'Ivoire	9,86	Guinée	0,28	Zambie	6,12	Soudan	0,59
Kenya	5,36	Burkina Faso	0,27	Ghana	5,96	Libéria	0,58
Zimbabwe	4,19	Madagascar	0,23	Côte d'Ivoire	5,74	Djibouti	0,58
Zambie	3,07	Soudan	0,18	Nigéria	5,00	Mauritanie	0,55
Égypte	2,97	Mali	0,11	Mali	4,99	Gambie	0,54
Libye	2,79	Guinée équatoriale	0,08	Mozambique	4,27	Éthiopie	0,52
Sénégal	2,45	Libéria	0,08	Maroc	3,39	Guinée équatoriale	0,50
Algérie	2,05	Seychelles	0,07	Angola	3,35	République du Congo,	0,49
Maroc	1,86	Gambie	0,06	Kenya	3,35	Seychelles	0,42
Tunisie	1,58	Guinée Bissau	0,06	Égypte	3,27	Sierra Leone	0,39
Cameroun	1,55	Somalie	0,05	Tanzanie	3,23	Tchad	0,38
Mozambique	1,49	Tchad	0,05	Ouganda	3,01	Burundi	0,37
Togo	1,21	Sierra Leone	0,05	Libye	2,71	Comores	0,22
Tanzanie	1,17	Burundi	0,04	Rép. dém. du Congo	2,70	Guinée-Bissau	0,22
Ouganda	1,10	Rwanda	0,04	Sénégal	2,69	République centrafricaine	0,15
Djibouti	1,09	République centrafricaine	0,04	Cameroun	2,49	Cape Vert	0,13
Maurice	0,98	Cape Vert	0,00	Malawi	2,49	SACCA	0,13
Ghana	0,94	Comores	0,00	Maurice	2,31	Sao Tomé et Príncipe	0,02
PAYS	EXPORTATIONS %	PAYS	EXPORTATIONS %	PAYS	IMPORTATIONS %	PAYS	IMPORTATIONS %
SACCA ²	0,92	Sao Tomé et Príncipe	0,00	Burkina Faso	1,64	Zimbabwe	0,00
Bénin	0,80	Total	100,0	Algérie	1,46	Togo	0,00
Gabon	0,80			Tunisie	1,30	Total	100,0
Mauritanie	0,75			Bénin	1,27		
Angola	0,69			Somalie	1,21		
Malawi	0,58			Guinée	0,94		
Éthiopie	0,51			Niger	0,93		
Niger	0,50			Madagascar	0,92		

Source : CEA sur la base de l'étude DOT du FMI, 2006

² La SACCA comprend le Botswana, le Lesotho, la Namibie et le Swaziland.

Les principaux exportateurs vers l'Afrique en valeur ont été l'Afrique du Sud, le Nigéria, la Côte d'Ivoire, le Kenya et le Zimbabwe. Aussi, même si les exportations de l'Afrique du Sud vers l'Afrique n'ont-elles été que de 13,5% du total de ses échanges commerciaux en valeur, elles ont représenté 31,79% du total des exportations des pays africains vers l'Afrique. D'autres pays ont obtenu des performances relativement bonnes pendant cette période, notamment la Zambie, l'Égypte, la Libye, le Sénégal et l'Algérie.

Si l'on applique la même procédure d'évaluation aux importations intra-africaines, on constate que les meilleures performances en valeur (pour la période 2000-2005) ont été obtenues par l'Afrique du Sud, la Zambie, le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Nigéria, le Mali et le Mozambique. D'autres pays qui ont relativement bien réussi pendant la même période, sont notamment le Maroc, l'Angola, le Kenya, l'Égypte, la Tanzanie et l'Ouganda.

Exportations africaines de marchandises selon les grands groupes de produits et les principales destinations

Le tableau 5 indique pour 2005 la valeur des exportations africaines de marchandises selon les grands groupes de produits et la part de ces exportations selon les principales destinations (y compris l'Afrique) en 2000 et 2005.

Tableau 5 : Exportations africaines de marchandises

En provenance d'Afrique	Total des marchandises			Carburants et produits miniers			Produits manufacturés			Produits agricoles		
	Valeur en milliards de \$	Part (en pourcentage)		Valeur en milliards de \$	Part (en pourcentage)		Valeur en milliards de \$	Part (en pourcentage)		Valeur en milliards de \$	Valeur en milliards de \$	
		2005	2000		2005	2005		2000	2005		2005	2000
À destination du monde	297,7	100%	100%	194,2	100%	100%	63,0	100%	100%	32,3	100%	100%
À destination de l'Europe	127,8	50,3%	42,9%	74,2	45,7%	38,2%	34,5	60,1%	54,7%	15,2	50,0%	47,2%
À destination de l'Amérique du Nord	60,2	17,3%	20,2%	52,9	24,7%	27,2%	5,1	8,6%	8,1%	2,0%	5,0%	6,3%
À destination de l'Asie	48,6	16,4%	16,3%	33,4	18,3%	17,2%	7,7	9,8%	12,2%	5,0%	18,2%	15,3%
À destination de l'Afrique	26,5	9,8%	8,9%	9,4	5,1%	4,8%	11,4	16,2%	18,1%	5,5%	18,7%	17,1%

Source : CEA, sur la base de données de l'OMC, 2006.

En 2005, le total des exportations de marchandises de l'Afrique a atteint 297,7 milliards de dollars É.-U., le commerce intra-africain représentant 26,5 milliards de dollars, soit 8,9% (9,8% en 2000). Les carburants et les produits miniers ont constitué l'essentiel des produits d'exportation de l'Afrique, représentant plus de plus de 65% en 2005. Plus de 70% des exportations de carburants et de minerais étaient destinés à l'Europe et à l'Amérique du Nord, alors que seulement 4,8% sont restées sur le marché africain. Toutefois, entre 2000 et 2005, nous constatons une augmentation de la part des exportations de produits manufacturés de l'Afrique qui passe de 16,2% à 18,1%. Le tableau 5 montre également que l'Afrique a eu davantage d'échanges commerciaux de produits manufacturés et agricoles à l'intérieur du continent en 2000 et 2005 qu'avec l'Asie et l'Amérique du Nord. L'Europe est restée la principale destination des exportations des trois principaux groupes de produits.

Globalement, les statistiques du commerce montrent de faibles échanges entre CER et à l'intérieur de l'Afrique même si l'on constate une certaine croissance des échanges entre blocs. En général, les pays dépendent du commerce mondial extérieur. On peut résumer la situation de la façon suivante:

- Dépendance de l'Afrique à l'égard des pays développés en tant que source importante d'importations et marchés pour ses exportations;
- Forte dépendance à l'égard des carburants et des minerais;
- Échanges intra-africains toujours peu importants, constamment inférieurs à 15%.

Dans la section suivante, nous essayons de souligner certains des problèmes endémiques à la base de ce phénomène.

IV. Problèmes des échanges intra-africains

Si l'on n'en juge pas diverses résolutions et déclarations, les pays africains souhaitent encourager les échanges entre eux et promouvoir un processus de développement collectif grâce à un pacte d'intégration régionale axé autour de la libéralisation des échanges. Ainsi, les obstacles à l'écoulement des biens et services seraient abaissés, ce qui permettrait la création d'échanges significatifs et une expansion du commerce, et accélérerait l'industrialisation et le développement économique du continent.

Toutefois, dans l'ensemble, peu de progrès ont été faits en matière de commerce inter-africain, même si de nombreux groupements d'intégration sous-régionaux ont vu le jour pendant un laps de temps considérable et ont mis en place des mesures impressionnantes de libéralisation du commerce.

Un certain nombre d'études empiriques (OCDE-Longo, Sekkat ; Banque mondiale - Yeats, FMI-Carey, Gupta, Jacoby, Khandewal, CEA-Mahamat) mettent en évidence les divers problèmes qui continuent d'empoisonner les échanges intra-africains. Ce sont notamment :

Les carences structurelles

Une dimension importante du libre-échange est la capacité de produire des biens et services qui satisfassent des marchés sous-régionaux libéralisés et élargis. Les structures de production des pays membres ne sont pas complémentaires, ce qui a entraîné à un manque de produits négociables au niveau des échanges régionaux. La production de biens manufacturés est faible et peu compétitive. Les pays possèdent des structures de production similaire axées

sur les exportations de produits primaires, notamment les minerais, le bois, le café, le cacao et les autres matières premières pour lesquelles la demande est essentiellement tournée vers l'extérieur. Cette tendance est aussi renforcée par des considérations de devises étrangères et par le fait également que les pays manquent en général d'une solide capacité industrielle pour produire des biens manufacturés diversifiés. Dans ces conditions, les programmes de libéralisation des échanges des CER n'ont pas été en mesure d'apporter une augmentation plus significative des échanges entre CER, en particulier en ce qui concerne les biens manufacturés.

Mettre le doigt sur ces carences n'est en aucune façon sous-estimer la structure et les systèmes commerciaux de l'Afrique, car la plupart des pays africains seraient beaucoup plus fragiles, plus pauvres et plus faibles sans leurs exportations traditionnelles peu importantes que sont le café, les minerais, les cuirs et les peaux, le sucre et le coton. Mais le vrai problème est que ces pays produisent les mêmes biens d'exportations ou des biens similaires, principalement à destination des pays développés.

Yeats explique ce phénomène par le fait que «les exportations non pétrolières de l'Afrique sont concentrées en un très petit nombre de produits, dont aucun n'est important pour les importations régionales. Les pays africains subsahariens semblent avoir bien peu à échanger entre eux. Une analyse de l'évolution historique des échanges commerciaux d'autres pays montre que le problème de la 'complémentarité' des échanges africains ne peut trouver une solution rapidement».

Les problèmes de développement économique

Les carences structurelles ne sont qu'un prolongement des énormes problèmes de développement économique de l'Afrique. La taille de l'économie d'un pays, sa richesse et son stade de développement ont un impact significatif sur sa capacité de commercer. La littérature montre qu'en améliorant la situation et la taille de l'économie, on peut obtenir une incidence positive sur les exportations (par exemple Sekkat et Varoudakis, 2000). En fait, les pays qui ont largement bénéficié des arrangements de libre-échange et de l'intégration (l'Union européenne par exemple) sont ceux qui sont parvenus à un degré d'harmonie et de convergence correspondant à des critères définis aux fins de politiques macroéconomiques efficaces qui tendent à promouvoir la stabilité et à créer un environnement propice au commerce, à la participation du secteur privé, à l'efficacité du secteur privé, à une production concurrentielle et aux investissements dans les secteurs clefs de l'économie, notamment les infrastructures, les télécommunications et l'énergie.

Engagements timides en faveur de programmes de libéralisation des échanges en raison de difficultés inhérentes

Dans le processus d'intégration et de coopération régionales de l'Afrique, le développement et l'élargissement des échanges entre partenaires est la politique que devraient appliquer les pays africains et leurs institutions d'intégration régionale par le biais de la libéralisation du commerce. Ce genre de politique vise à créer une zone de libre-échange et une union douanière par l'adoption de mécanismes de suppression mutuelle des tarifs douaniers et des restrictions non tarifaires au commerce et la création de droits de douanes extérieurs communs en ce qui concerne les pays tiers. Les communautés économiques régionales constituent les principaux blocs institutionnels qui puissent mettre en oeuvre ce genre de politiques. À cet égard, divers mécanismes de libéralisation des échanges ont été lancés, lesquels se fondent sur la: stabilisation et la suppression progressive des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce, l'harmonisation des droits des douanes et des droits internes, la

facilitation des échanges grâce à des informations sur ces échanges et autres services promotionnels et la suppression des restrictions à la circulation des personnes, des biens, des services et des investissements à travers les frontières. Ces mécanismes sont encore étayés par des plans visant à renforcer l'intégration sectorielle aux plans monétaire et financier, des transports et des communications, de l'industrie et de l'énergie.

Toutes ces mesures sont nécessaires pour faciliter la production, la distribution, les activités d'importation et d'exportation et par conséquent accroître les échanges entre les pays participants. Ils sont donc d'une signification extrêmement importante pour la promotion des échanges intra-africains.

Toutefois, les réductions tarifaires peuvent entraîner une perte de recettes publiques. Compte tenu de la part élevée des droits de douane dans les recettes d'un État (de 50 à plus de 70% pour de nombreux pays), la réduction des tarifs douaniers reste un défi formidable pour de nombreux pays. Les bénéfices résultant de l'intégration des marchés ne profitent pas automatiquement à tous. Ce sont des perspectives à plutôt long terme, en particulier pour les pays qui n'ont pas de position concurrentielle au niveau régional. Normalement, ce sont les pays qui sont le plus développés au plan industriel qui devraient bénéficier de ces gains. Ces pays sont de toute évidence dans une position défavorable pour saisir l'essentiel des opportunités additionnelles qu'offrent les exportations de produits. Le déséquilibre est une question préoccupante qui n'a suscité qu'un engagement timide à l'égard des mécanismes de libéralisation des échanges de la part de certains pays et des réticences de la part de certains groupes d'intégration.

Pour les pays qui se trouvent du côté des perdants, les systèmes de compensation et les fonds de solidarité deviennent une composante vitale de l'intégration des marchés. Toutefois, les systèmes de compensation ont besoin d'être conçus avec soin, de façon à éviter de créer des démotivations dans le commerce intrarégional. Parfois, le responsable politique doit soupeser les effets négatifs spontanés en termes de perte de revenu et de souveraineté par rapport aux bénéfices à long terme, souvent vagues et pas nécessairement garantis. Le manque supposé de détermination politique pour mettre en œuvre des accords tels que des protocoles de libéralisation des échanges pourraient s'expliquer en fait par un calcul rationnel des coûts et des bénéfices de ces accords.

L'Afrique a de grandes ambitions en matière d'infrastructures, mais

Des infrastructures et des services efficaces sont importants pour le développement de l'Afrique et la poursuite des échanges intrarégionaux sur le continent. Des transports et des communications interrégionaux et extérieurs rationnels contribuent à la facilitation, à la promotion et à l'expansion des échanges intrarégionaux et internationaux et permet aux pays africains de devenir des participants à part entière du processus de mondialisation. Plus le niveau des réseaux d'infrastructures est développé, meilleurs sont les perspectives d'augmenter les échanges intra-africains. Le développement des infrastructures (transports, communications, énergie, technologie de l'information, etc.) seront donc vitales pour l'expansion du commerce et les investissements entre pays africains géographiquement éloignés.

À cet égard, il vaut la peine de mentionner un certain nombre de programmes passés et en cours, notamment la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique des transports aériens qui créera un environnement de coopération entre exploitants africains du transport aérien; le système régional africain de communications par satellite (RASCOM) et le Programme panafricain de télécommunications (PAN-AFTEL).

L'exploration efficace et la mise en œuvre des ressources énergétiques de l'Afrique, notamment l'électricité d'origine hydraulique et l'énergie thermique, sont des aspects clés du développement des infrastructures. De nombreuses régions d'Afrique sont dotées de ressources énergétiques abondantes qui n'ont pas encore totalement été exploitées pour soutenir l'industrialisation. Presque tous les groupements d'intégration en Afrique mettent l'accent sur la mise en valeur de leurs ressources énergétiques. Par exemple, il existe des plans directeurs visant à établir une interconnexion entre réseaux électriques et un réseau d'interconnexion de l'Afrique de l'Ouest dans la sous-région CEDEAO/UEMOA, qui tiennent compte des besoins en énergie des pays membres. Un pipeline pour acheminer le gaz d'Afrique de l'Ouest a déjà été mis en place. Des initiatives similaires ont été prises dans les sous-régions de l'Afrique de l'Est et australe, où le réseau d'interconnexion sud-africain a été installé pour regrouper les États membres de la SADC en un seul réseau électrique.

Les technologies de l'information constituent également un domaine important sur lequel est axé le développement des infrastructures. Dans une ère de mondialisation comme celle que nous vivons actuellement, elles apportent une contribution importante à la transformation rapide du monde en un « marché global » et elles devraient aider à transformer l'espace commercial africain de la même manière. Ces technologies se répandent rapidement dans le monde entier, que ce soit sous la forme d'antennes paraboles satellitaires, de fibres optiques, de microélectroniques, d'ordinateurs, de téléphones, de courrier électronique, d'Internet et autres, et elles modifient rapidement les façons dont les pays, les personnes et les sociétés réagissent les uns avec les autres, gèrent leurs affaires, se font concurrence sur les marchés internationaux et définissent leurs programmes de développement économique et humain. Les technologies de l'information sont devenues en fait importantes en tant que facteurs de production comme le sont la terre, le travail et le capital, en raison de la disponibilité de l'information et de la possibilité d'avoir accès à des informations déterminantes pour l'activité économique. C'est pour ces raisons que les technologies de l'information devraient constituer un aspect essentiel des efforts déployés en vue de connecter les pays africains entre eux et l'Afrique au reste du monde pour rendre son intégration effective.

Des infrastructures solidement ancrées peuvent offrir l'environnement propice nécessaire aux échanges intra-africains, aux investissements et au développement général du secteur privé. À cette fin, un appui efficace aux programmes visant à créer des réseaux de transports et de communications, à mettre en valeur les valeurs énergétiques et à encourager la pénétration des technologies de l'information serait déterminant pour accélérer les progrès du commerce intra-africain et faire de l'Afrique un paradis pour les investisseurs. Les besoins infrastructurels africains sont énormes. Des initiatives fortement axées sur les investissements comme le plan d'action à court terme du NEPAD, pourraient, si elles étaient bien soutenues, améliorer considérablement la situation des infrastructures en Afrique et préparer la voie à des échanges intra-africains plus intenses (voir l'encadré 1).

Encadré 1

En 2002, le NEPAD a lancé un plan d'action à court terme pour l'infrastructure afin de répondre aux besoins du continent dans ce domaine. Le plan d'action à court terme couvre des domaines tels que la facilitation, le renforcement des capacités et les investissements dans des projets matériels et financiers. Il englobe 120 projets et programmes régionaux et continentaux prioritaires dans les secteurs de l'énergie, des transports, de l'eau et de l'assainissement, ainsi que des technologies de l'information et des communications (TIC), pour un coût estimé à environ 8 milliards de dollars, dont la moitié devrait être financée par le secteur privé. La Banque africaine de développement (BAD) a été désignée comme institution chef de file pour l'exécution des projets d'infrastructure du NEPAD. Pendant la période 2002-2005, la BAD a dépensé environ 629 millions de dollars É.-U. pour financer 16 projets dans le cadre du plan d'action à court terme. Elle a également mobilisé environ 1,6 milliard de dollars par le cofinancement de ces projets avec d'autres partenaires de développement. Une partie de son programme de prêt pour 2006 prévoit un soutien additionnel pour 13 autres projets et études, d'un montant total d'environ 522,7 millions de dollars É.-U. L'Agence japonaise de coopération internationale (AJCI) finance, elle aussi, 38 projets du NEPAD. Par ailleurs, les pays africains ont accès à une ligne de crédit de 200 millions de dollars É.-U. fournis par l'Inde au processus du NEPAD. L'Union européenne a, elle aussi, apporté une assistance financière aux pays africains à l'appui du développement des infrastructures. En février 2006, l'Union européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) se sont mises d'accord sur la création d'un fonds d'affectation spéciale pour aider la création d'infrastructure en Afrique. Jusqu'à 320 millions d'euros en subventions et prêts ont été alloués au fonds pour deux ans. Ce fonds servira à financer de grands projets dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie sur le continent. L'union européenne a décidé de créer le fonds parce qu'elle estime qu'un réseau solide d'infrastructure est indispensable pour le développement durable du continent. Dans la sous-région de l'Afrique centrale, la Banque mondiale participe à des efforts de réduction des coûts de transactions pour les opérateurs au Tchad et en République centrafricaine, en utilisant le port de Douala au Cameroun. Depuis 1998, la Banque a contribué à l'amélioration des opérations dans le port de Douala et à la création d'un système de guichet unique qui permet de finaliser toutes les opérations de compensation. En outre, la Banque contribue à la simplification de toutes les opérations douanières et portuaires concernant le commerce de transit. Elle s'occupe également de domaines tels que le financement de l'infrastructure des transports intérieurs, les télécommunications, l'énergie et la restructuration du réseau ferroviaire en Afrique subsaharienne. Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, initiative commune de la Banque mondiale et de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), a été lancé en 1987. Depuis ses débuts, le Programme s'est avéré être le seul Programme de transport couvrant toute l'Afrique subsaharienne. Le NEPAD compte se servir du Programme SSATP comme pivot de son plan d'action à court terme. En octobre 2002, les donateurs bilatéraux et multilatéraux ont approuvé, en principe, un plan de développement à long terme de 25 milliards de dollars É.-U. L'approche thématique du plan couvre la réduction de la pauvreté et des stratégies de transport adaptées à la croissance et favorables aux pauvres, les indicateurs de performances du secteur de transport, des stratégies de gestion et de financement des routes, des stratégies relatives aux services de transport et des stratégies de transports régionaux. La CEA a joué un rôle décisif dans l'adoption d'une Déclaration par les ministres africains chargés des transports à Bamako en novembre 2005, dans laquelle ils sont convenus d'intégrer les traités sur les corridors régionaux et les conventions internationales pertinentes sur les transports dans la législation nationale et de supprimer tous les obstacles non physiques au transport. La CEA joue un rôle dynamique dans la création d'un comité de coordination des transports dans les communautés économiques régionales, dont l'objectif principal est de coordonner les activités entreprises dans le cadre du Programme SSATP en Afrique subsaharienne. Elle participe également à un projet de compte de développement en coopération avec la Commission économique pour l'Europe (CEE), la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) sur le renforcement des capacités pour développer des liens entre transports terrestres et transport par terre et par mer interrégionaux

Le commerce informel pourrait nuire au commerce intra-africain

Bien que les statistiques disponibles soient peu précises à cet égard, il se peut que le commerce informel transfrontières ait un effet nocif sur le commerce intra-africain parce qu'il couvre souvent un vaste éventail de marchandises importées qui inondent les marchés intérieurs et sous-régionaux et font une concurrence injuste aux produits locaux, aussi bien en termes de qualité que de prix, car ces marchandises échappent aux droits de douane et aux taxes.

La section suivante décrit certains des paramètres ou facteurs à la base du commerce intra-africain, en utilisant une démarche méthodologique par sondage pour illustrer le potentiel de ce commerce.

V. Potentiel du commerce intra-africain

On peut utiliser différentes techniques pour évaluer le potentiel du commerce. À l'heure actuelle, le modèle gravitaire est un outil commun pour évaluer le potentiel du commerce et modéliser le commerce international. Le modèle analyse le potentiel du commerce en fonction de plusieurs facteurs habilitants (attraction) et incapacitants (résistance). Les facteurs habilitants sont notamment la taille de l'économie des pays et le niveau de revenus par habitant, alors que les facteurs défavorables sont, par exemple, les distances géographiques et différents obstacles au commerce. Le principe de base du modèle est que l'intensité des échanges entre deux pays est proportionnelle à leur produit intérieur brut (PIB) et inversement proportionnelle à la distance qui les sépare.

- Le PIB des pays partenaires est un indicateur qui révèle la taille potentielle du marché, alors que le PIB par habitant considère les effets du pouvoir d'achat des consommateurs des deux pays partenaires. Ainsi, une augmentation du PIB par habitant devrait avoir un effet positif sur la demande et, partant, accroître le volume des échanges bilatéraux. Les variables de «distance» et de «superficie» servent à mettre en valeur les coûts de transport générés par les échanges entre les pays partenaires. Dans un modèle gravitaire, ces deux variables sont des facteurs qui ont un effet négatif sur le volume des échanges bilatéraux. Si les pays partenaires sont bordés par la même mer, c'est un facteur positif pour le commerce, par rapport à un pays sans littoral, car les statistiques du transport international montrent que 80% des échanges sont transportés par bateau, en vrac ou dans des conteneurs. Un pays sans littoral est donc pénalisé par sa situation enclavée. Les facteurs de distance géographique mesurés par les variables «distance» et «superficie» ou un statut de «pays sans littoral» se répercutent négativement sur le volume des échanges bilatéraux.

Bien que la distance géographique soit censée refléter les coûts de transaction dans le modèle gravitaire, elle ne les remplace pas parfaitement et ce, pour plusieurs raisons. Pour une distance donnée, les coûts de transport peuvent varier en fonction de la qualité de l'infrastructure, de la nature des produits échangés, du mode de transport utilisé (en vrac, dans des conteneurs, par voie maritime, transport routier ou fret aérien), des économies d'échelle et de l'efficacité du secteur des transports en général. Par exemple, les coûts de transport sont 63% plus élevés dans les pays africains que dans la moyenne des pays développés (CEA, ARIA 2004). On les estime à 14% de la valeur exportée dans ce premier groupe de pays contre seulement 8,6% dans le deuxième. Les coûts du fret s'élevaient à 11% de la valeur importée

pour les pays d'Afrique du Nord, soit 111% de plus que pour les pays industrialisés et 25% de plus que pour les pays en développement en moyenne (CNUCED, 2002).

D'autres aspects moins perceptibles, comme des obstacles administratifs, techniques ou liés à l'information, des limitations de quantités, des procédures coûteuses et des restrictions de change peuvent affecter plus gravement les flux commerciaux entre pays partenaires. La plupart des obstacles n'ont pas de fondement juridique et sont imposés arbitrairement selon les circonstances.

Le potentiel du commerce peut aussi être influencé par l'impact des accords d'intégration régionale. En théorie, les tarifs préférentiels offerts dans le cadre d'un accord commercial encouragent les échanges entre pays membres. Les résultats des estimations du modèle gravitaire montrent que, toutes choses étant égales par ailleurs, les pays participant à un accord de commerce préférentiel ont tendance à faire deux fois plus de commerce que les autres. Un accord commercial entre pays partenaires est donc un facteur qui facilite les échanges bilatéraux; il en est de même pour les pays qui ont la même monnaie ou la même langue. On considère que ces facteurs ont des effets positifs sur les échanges bilatéraux.

En plus des facteurs liés au poids économique des pays partenaires, à leur histoire et à leur géographie, d'autres variables influencent le volume des échanges bilatéraux. Il s'agit notamment de la qualité des politiques économiques et du ratio du crédit par rapport au PIB, qui mesure le montant total de crédits distribués dans l'économie par rapport au produit intérieur brut. Cette variable évalue le poids de l'intermédiation du marché et est utilisée pour mesurer la qualité du secteur financier des pays partenaires. Les simulations du modèle gravitaire montrent que le commerce augmente avec le développement de l'intermédiation du marché et la libéralisation des opérations courantes et de capitaux.

Le modèle peut aussi chercher à rendre compte de l'effet de la qualité de la gouvernance sur le commerce. La variable «gouvernance» correspond à la somme des indicateurs de gouvernance des pays, à partir des données du Guide international du risque-pays. La mesure de la gouvernance repose sur trois éléments: i) le processus par lequel les gouvernements sont «choisis», contrôlés et remplacés, ii) la capacité effective du gouvernement de concevoir et d'exécuter des politiques économiques adéquates, et iii) le respect dont font preuve le gouvernement et les citoyens envers les institutions régissant l'économie et la société. La qualité de la gouvernance influence le commerce de par les résultats que l'on attend des opérations de commerce international. Des institutions défectueuses avec des règles lourdes et bureaucratiques, voire arbitraires et approximatives, font office des taxes commerciales. Rodrick (2002) souligne que le principal obstacle au commerce international pourrait être l'exécution de contrats. L'amélioration de la qualité de la gouvernance pourrait donc faciliter les échanges entre les pays. Anderson et Marcouiller (2002) sont parvenus à la même conclusion s'agissant des pays d'Amérique latine, démontrant que le commerce est entravé à la fois par le niveau élevé d'obstacles formels au commerce et par la faiblesse des institutions.

Conclusions de certaines études sous-régionales en Afrique

Le modèle gravitaire a été appliqué pour évaluer le potentiel commercial de certaines communautés régionales africaines [Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), Union du Maghreb arabe (UMA) et Communauté des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)], et les résultats ont été quasiment identiques. De façon générale, d'après Foroutan et Pritchett, le commerce entre pays africains reste faible pour des raisons structurelles. D'autres, comme Naudet (1993), estiment qu'un potentiel commercial considérable existe en

Afrique, et que les pays doivent encore l'exploiter pleinement. Par exemple, l'étude réalisée dans la CEDEAO a montré que l'Afrique de l'Ouest a le potentiel de réaliser 25% de son commerce à l'intérieur de la Communauté avant 2020.

Les simulations effectuées par la CEA pour l'Afrique du Nord en 2003 ont également montré que les exportations au sein de ce bloc de pays simulées avec le modèle gravitaire seraient dix fois plus élevées que leur niveau actuel.

Les conclusions issues des estimations du modèle gravitaire montrent que les pays africains restent moins ouverts au commerce avec d'autres pays africains. Les exportations simulées à l'intérieur d'un bloc apparaissent toutefois beaucoup plus élevées que leur niveau actuel. Ce potentiel devrait encourager des réformes en vue de la suppression des obstacles au commerce.

VI. Analyse approfondie du commerce intra-africain dans le contexte de la quatrième édition du Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique (ARIA) de la CEA

La CEA a conçu le Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique (ARIA) comme outil pour évaluer régulièrement l'avancée du processus d'intégration en Afrique. La première édition du Rapport a donné un aperçu incisif de tout le spectre des expériences d'intégration en Afrique, y compris une analyse comparative et le classement des États membres et des communautés économiques régionales en fonction de la réalisation des objectifs fixés. Les éditions suivantes du Rapport ont cherché à aborder des thèmes fondamentaux. C'est ainsi qu'ARIA II a examiné la question de la multiplicité des groupements d'intégration en Afrique et des compositions qui se chevauchent alors qu'ARIA III, qui devrait paraître en décembre 2007, étudie la question de la convergence des politiques macroéconomiques comme socle d'une intégration régionale effective.

Dans le contexte du programme de travail 2008-2009 de la Division du NEPAD et de l'intégration régionale de la CEA, ARIA IV cherchera à approfondir les enquêtes et les analyses se rapportant au commerce intra-africain sous forme d'étude empirique et concrète couvrant des domaines tels que:

- Les possibilités d'importation et d'exportation en utilisant l'analyse statistique des flux commerciaux au sein des marchés régionaux et sous-régionaux africains;
- Une étude approfondie de l'offre et de la demande pour déterminer les produits dont les pays ont besoin et qu'ils peuvent offrir, secteur par secteur;
- Les possibilités de développement commercial en faisant correspondre des importateurs potentiels avec des exportateurs potentiels;
- Des propositions assorties de délais effectifs pour supprimer les mesures tarifaires et non tarifaires au sein des communautés sous-régionales et pour établir une documentation, une nomenclature et d'autres instruments de facilitation du commerce communs à toute l'Afrique;
- Des mesures complémentaires de promotion du commerce, notamment l'appui au niveau des entreprises s'agissant du développement des produits et des marchés.

VII. Conclusion

Le niveau et la structure du commerce intra-africain ont très peu changé depuis la quatrième session du Comité en mars 2005. Les avantages tarifaires accordés aux zones de libre-échange et les unions douanières en Afrique ne sont jamais une condition suffisante ou nécessaire pour une solide croissance des exportations. Ils ne garantiront pas l'expansion de la production et des investissements à moins que l'Afrique n'intensifie parallèlement ses efforts pour amener les capacités industrielles, technologiques et de main-d'œuvre à un niveau capable d'alimenter les marchés régionaux, et le marché mondial, avec des biens de consommation et des capitaux compétitifs.

Ces efforts pourraient s'avérer extrêmement coûteux en termes d'investissement dans les capacités de production, les technologies, les infrastructures de transport, l'alimentation énergétique, ainsi que les compétences de gestion et d'entrepreneuriat. Lorsque le savoir-faire, le potentiel d'investissement et les technologies sont disponibles ou peuvent être obtenus sur le marché régional, le processus d'intégration régionale devrait servir de courroie de transmission pour faciliter la mobilité transfrontières.

Une étude empirique plus complète du commerce intra-africain est prévue dans le cadre de la série ARIA pour aborder ces questions plus en détail.