



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

Distr LIMITEE

ECA/TRID/024/03/CRCI-3/RPT

31 Octobre 2003

FRANÇAIS
Original ANGLAIS

Troisième réunion du Comité de la coopération
et de l'intégration régionales

Addis-Abeba,
30 et 31 octobre 2003

**RAPPORT DU COMITE DE LA COOPERATION ET DE
L'INTEGRATION REGIONALES**

TROISIEME SESSION

I. Introduction

1 La troisième réunion du Comité de la coopération et de l'intégration régionales institué par la résolution 827 (XXXII) de la Conférence des ministres de la CEA s'est tenue les 30 et 31 octobre 2003 au siège de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) à Addis-Abeba

2 Le principal objectif de la réunion était d'examiner trois études réalisées par la Division du commerce et de l'intégration régionale de la CEA sur des questions concernant l'état de l'intégration régionale et le développement du transport aérien en Afrique ainsi qu'un certain nombre de présentations par différents experts sur l'intégration de l'Afrique

II. Participation

3 Les représentants des Etats membres suivants ont participé à la réunion Algérie, Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Congo, Egypte, Ethiopie, Ghana, Guinée, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Tchad, Tunisie et Zimbabwe

4 Les organisations et institutions régionales et internationales suivantes étaient également représentées à la réunion Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Union africaine, Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), Communauté des Etats sahélo-sahariens (CEN-SAD), Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), Communauté économique des Etats d'Afrique centrale (CEEAC), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation internationale du Travail (OIT), Commission des transports et communications de l'Afrique australe (SATCC) et Banque mondiale La liste des participants figure en annexe au présent rapport

III. Ouverture de la réunion (point 1 de l'ordre du jour)

5 Le Directeur de la Division du commerce et de l'intégration régionale de la CEA, M Hakim Ben Hammouda, a ouvert la réunion en prononçant une brève allocution au nom du Secrétaire exécutif de la CEA, M K Y Amoako

6 Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, M Ben Hakim Hammouda a rappelé la fonction du Comité, qui rassemble des responsables et des experts chargés d'examiner les progrès réalisés et contraintes rencontrées dans le processus d'intégration de l'Afrique et d'étudier les possibilités d'accélérer ce processus Il a souligné qu'il devenait urgent d'accélérer l'intégration de l'Afrique, en raison du rythme vertigineux de la mondialisation A cet égard, l'avenement de l'Union africaine et du NEPAD avait donné à l'Afrique une occasion supplémentaire de passer de la parole aux actes et, ainsi, de préparer le continent à relever les défis de la mondialisation et à répondre aux aspirations de ses populations

7 M Ben Hammouda a réaffirmé la nécessité de prendre des mesures audacieuses et concrètes pour surmonter les obstacles actuels et potentiels au processus d'intégration Dans ce contexte, il a mis l'accent sur un certain nombre de questions qui devraient être absolument résolues avec dynamisme Il fallait notamment consolider et maintenir une certaine discipline macroéconomique, accélérer les progrès accomplis dans le domaine de la libéralisation des échanges pour que cette dernière joue un rôle de premier plan dans la croissance, consolider l'engagement politique par une internalisation effective au niveau national des objectifs d'intégration convenus, trouver des solutions aux problèmes de chevauchements des CER et

renforcer les capacités et les ressources requises pour appuyer le processus de l'Union africaine

8 M Ben Hammouda a exprimé le vœu que la réunion puisse bénéficier de l'immense expérience des participants et de leurs points de vue sur les questions liées au programme d'intégration de l'Afrique, ce qui facilitera la définition de la voie à suivre

IV. Compte rendu des travaux

Election du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

9 La réunion a élu le Bureau suivant

Président	Algérie
Premier Vice-Président	Burkina Faso
Deuxième Vice-président	Cameroun
Troisième Vice-Président	Ethiopie
Rapporteur	République-Unie de Tanzanie

V. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail (point 3 de l'ordre du jour)

10 Avant de présenter le programme de travail de la réunion, le Directeur de la Division du commerce et de l'intégration régionale a souligné les innovations apportées à la configuration du Comité conformément à sa recommandation adoptée à sa deuxième réunion tenue en mars 2002 à Addis-Abeba. Celle-ci préconisait que l'on fasse davantage appel aux compétences d'experts africains qui seraient invités, pendant les réunions, à faire des présentations sur certains sujets clefs de l'intégration régionale dans le but d'enrichir les travaux de la Commission. C'est dans cet esprit que cinq éminents experts en intégration régionale africains, venus de plusieurs universités africaines, avaient été invités. Le Comité a adopté l'ordre du jour et le programme de travail ci-après

i) Ordre du jour

- 1 Allocution d'ouverture par le Directeur de la DCIR ou son représentant
- 2 Election du Bureau
- 3 Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail
- 4 Première séance Intégration régionale et développement
- 5 Deuxième séance Financement de l'intégration régionale en Afrique
- 6 Troisième séance Rapport sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur le transport aérien

- 7 Quatrième séance Rapport sur les problèmes et les perspectives dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique
- 8 Cinquième séance Dimension politique de l'intégration régionale
- 9 Sixième séance Quelques points de vue sur l'état de l'intégration régionale en Afrique
- 10 Septième séance Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique , progrès accomplis, problèmes et perspectives
- 11 Questions diverses
- 12 Adoption du rapport de la réunion
- 13 Clôture de la réunion

ii) Programme de travail

- 11 Les participants ont adopté le calendrier de travail suivant

Matinée 8h30 – 13 heures

Après-midi 15 heures–17h30

VI. Première séance : Intégration régionale et développement (point 4 de l'ordre du jour)

12 M Daniel Gbetnkom, de la Faculté des sciences économiques et de gestion de l'Université de Yaoundé II – Soa, a commencé son exposé par une interrogation l'intégration régionale exerce-t-elle une quelconque influence sur le développement des Etats membres ? Plus précisément, les pays africains peuvent-ils attendre une croissance économique de leur appartenance à des groupements économiques régionaux ?

13 Il a ensuite abordé la question de la croissance en s'appuyant sur les théories traditionnelles de développement et les concepts conventionnels de l'union douanière Il a estimé que, du point de vue théorique, aucun lien direct n'existait entre le régionalisme et le développement des Etats membres Il existait plutôt un lien indirect, notamment grâce aux investissements, au commerce international et aux institutions

14 Dans le contexte africain, diverses analyses ont montré que les réformes tant unilatérales que préférentielles avaient accru l'attrait des groupements d'intégration sous-régionale aux yeux des investisseurs L'évaluation qui a été faite du commerce intrarégional au moyen du modèle de gravitation et compte tenu des effets du régionalisme a mis en évidence un impact positif en termes de promotion de la croissance économique et de création de possibilités de développement Il y a lieu de faire davantage d'efforts, vu que ces impacts gagnent en ampleur Toutefois, il y a encore des défis à relever pour faire du régionalisme un outil de développement des Etats membres Il convient notamment de mieux répartir les

avantages et les coûts de l'intégration au niveau des Etats membres, de favoriser la bonne gouvernance, d'améliorer le réseau d'infrastructures et de faire preuve de volonté politique. En tenant compte de ces recommandations et en mettant en œuvre les réformes voulues, on a des possibilités réelles d'assurer la croissance économique des pays africains.

15 Au cours du débat qui a suivi la présentation, il a été noté que le niveau et la teneur des réformes économiques n'étaient pas adéquats. En outre, ces réformes risquaient invariablement d'avoir des répercussions sociales négatives. Il fallait donc veiller à ce que le processus d'intégration régionale permette de remédier à leurs faiblesses, en tenant compte des réalités locales.

16 Il fallait prêter suffisamment d'attention à l'impact de l'intégration régionale sur l'homme de la rue. L'intégration régionale entraînait également des gains et des pertes polarisés auxquels il fallait remédier par un mécanisme de compensation. Ce genre de mécanisme devait réduire au minimum les déséquilibres provoqués en termes de gains et de pertes. Conjugée avec le développement des infrastructures, la libéralisation pouvait aider à résorber les inégalités. Un participant a estimé que la question de la volonté politique exigeait un sens aigu du processus d'intégration régionale et l'implication des parties prenantes. L'intégration régionale de l'Afrique présentait également, dans le domaine de la prévention et de la résolution des conflits, des avantages dont il convenait de prendre note.

17 Il a été souligné que le rapport devait mettre en relief la bonne performance économique des pays nord-africains, dont les autres pays du continent pouvaient s'inspirer. En dernière analyse, le processus d'intégration régionale devrait viser à promouvoir le développement parallèle de toutes les régions.

18 Il a été noté que la réduction de la pauvreté était l'un des principaux défis auxquels l'Afrique était confrontée et que le processus d'intégration régionale devait en tenir compte. Puisque, d'après un certain nombre d'études, une croissance économique assortie de mécanismes efficaces de répartition des revenus était un élément clef de la réduction de la pauvreté, le mécanisme d'intégration devrait prévoir de telles mesures.

19 Il importait également de se préoccuper du niveau de coopération entre les communautés économiques sous-régionales. A cet égard, même si ce dernier était difficile à quantifier, la coopération s'était de toute évidence intensifiée. Il fallait absolument résorber les distorsions entre les communautés économiques sous-régionales et augmenter la part de l'Afrique dans le commerce mondial. Le financement de l'intégration régionale étant une contrainte majeure, il y avait lieu de s'interroger sur la capacité des acteurs africains de mettre en œuvre le processus d'intégration régionale sans appui des partenaires extérieurs. Les Etats membres devraient financer l'UA et le NEPAD, en complément de l'appui des partenaires extérieurs.

VII. Deuxième séance : Financement de l'intégration régionale en Afrique (point 5 de l'ordre du jour)

20 M. Dejene Aredo, de l'Université d'Addis-Abeba, présentant son document sur le **financement de l'intégration en Afrique**, a fait observer que les communautés économiques régionales disposaient de peu de moyens pour réaliser les nombreux objectifs énoncés dans les

traités et protocoles les concernant. Il a en particulier souligné que les activités de plusieurs communautés économiques régionales se heurtaient à l'insuffisance des moyens financiers. Dans son exposé (qui fait partie d'une vaste étude), il s'est employé 1) à recenser et à décrire les différentes sources de financement de l'intégration, 2) à passer en revue les obstacles aux flux de ressources et à l'utilisation des fonds et 3) à étudier les mesures et mécanismes à mettre en œuvre pour une mobilisation et une utilisation efficaces des ressources financières.

21 C'est ainsi qu'il a recensé les sources de financement ci-après

- i) Contributions selon un barème de quotes-parts,
- ii) Investissements directs étrangers,
- iii) Aide publique au développement,
- iv) Commerce,
- v) Investissements transfrontaliers par des investisseurs africains,
- vi) Partenariat public/privé,
- vii) Renversement de la tendance à la fuite des capitaux d'Afrique,
- viii) Fonds de la diaspora (renversement de la tendance à l'exode des compétences),
- ix) Commerce transfrontalier non enregistré

22 M. Dejene a ensuite fait le point des diverses sources de financement potentielles ou existantes énumérées ci-dessus et des problèmes qu'elles soulevaient. Il en a ensuite tiré les conséquences pour la promotion des mécanismes d'intégration régionale en Afrique et il a étudié les mesures qu'il est possible de prendre pour mobiliser et mieux utiliser des ressources financières aux fins de l'exécution de projets à court et moyen termes.

23 Cette présentation a été suivie d'un débat au cours duquel plusieurs participants ont fait des remarques intéressantes et soulevé des questions pertinentes.

24 Un participant a jugé utile d'indiquer, parmi les neuf sources de financement de l'intégration régionale, la plus importante pour chaque région. M. Dejene a répondu que les investissements transfrontaliers par des investisseurs africains lui semblaient être la source la plus importante.

25 Un autre participant a précisé que le Fonds monétaire international (FMI) et la Banque mondiale avaient élaboré des stratégies et des plans de collaboration avec les communautés économiques régionales. On a estimé que le principal problème portait sur la nature et les motivations de ces stratégies et plans. Si la coopération Nord-Sud devait se faire au détriment de la coopération Sud-Sud, alors la prudence devrait être de mise, étant donné que les États membres les plus faibles seraient marginalisés.

26 Des participants ont fait observer que la Convention relative aux matériels d'équipement mobiles, élaborée par l'OACI en collaboration avec Unidroit et adoptée par la Conférence diplomatique tenue au Cap (Afrique du Sud) en 2001, offrait aux États membres la possibilité de mobiliser une aide financière aux fins de l'achat d'avions et d'autres équipements mobiles, facilitant ainsi l'intégration régionale.

27 Eu égard à l'importance de cette Convention et du Protocole aéronautique y relatif, le Comité a instamment demandé aux États africains de signer et de ratifier ces deux instruments, qui ont été ouverts à la signature au Cap (Afrique du Sud) le 16 novembre 2001

28 Face au nombre insuffisant d'études sur le financement de l'intégration régionale, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a proposé que la CEA et la CAFAC mènent des travaux de recherche conjoints

29 Il fallait déterminer pourquoi les sociétés multinationales ne coopéraient pas avec les Communautés économiques régionales (CER). Cette constatation reposait sur une étude concernant 250 sociétés multinationales européennes qui classaient l'intégration régionale au dernier rang de leurs priorités, sans doute parce qu'elles n'escomptaient pas en tirer de profits

30 D'aucuns ont estimé que l'idée selon laquelle le secteur public devrait fortement s'engager dans des projets et programmes d'infrastructures en faveur de l'intégration ne constituait peut-être pas la meilleure démarche, vu que certains sous-secteurs d'infrastructures telles que les télécommunications avaient pour prestataires de services des entreprises du secteur privé

31 Cependant, l'expérience de la Communauté de l'Afrique de l'Est dans ce domaine n'a pas été des plus heureuses, suite à l'abandon en 2000 de l'*East African Community Digital Transmission Network Project*. Cette situation faisait suite à la privatisation des opérateurs agréés dans deux des États partenaires de la Communauté

32 Pour les Communautés économiques régionales, la meilleure solution est de mettre en place un cadre juridique et réglementaire de nature à inciter le secteur privé à s'engager dans des initiatives régionales de mise en place d'infrastructures, dans le cadre d'un partenariat public-privé

33 L'un des participants a souligné que diverses sociétés multinationales avaient commencé à tirer profit des marchés régionaux et que l'harmonisation des codes d'investissement était le principal problème

34 Il a été souligné que, d'après diverses études, le commerce informel, pratiqué essentiellement par de petites entreprises, était important et qu'il fallait donc encourager ces petites entreprises à développer leurs activités commerciales

35 Les débats ont ensuite porté sur le manque de ressources humaines qualifiées et il a été estimé que les gouvernements africains devraient attirer et garder des Africains qualifiés de la diaspora

36 L'accent a été mis sur la faisabilité de toutes les sources de financement présentées et un appel a été lancé en vue de la mise en place de mécanismes d'autofinancement, tels que la taxe sur la valeur ajoutée et les taxes d'aéroport. Toutefois, de tels mécanismes obligeraient les États membres à abandonner une partie de leur souveraineté et à permettre à l'Union africaine de gérer le processus d'intégration régionale

37 Le présentateur a répondu aux questions soulevées par les participants et dit qu'il tiendrait compte de leurs suggestions et commentaires

VIII. Troisième séance . Rapport sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur le transport aérien (point 6 de l'ordre du jour)

38 Un fonctionnaire du secrétariat a présenté le document ECA/RCID/023/02/Rev 1 concernant la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du transport aérien dans les États membres. Il a d'abord donné un aperçu de la Décision de Yamoussoukro, qui vise essentiellement à libéraliser l'industrie et les activités du transport aérien en ouvrant les marchés et en élargissant ainsi les choix offerts aux opérateurs et aux consommateurs ainsi que les avantages qui en découlent. Le fonctionnaire de la CEA a ensuite mentionné les divers efforts déployés par les parties prenantes, notamment les États membres, les organisations sous-régionales et régionales, la CEA, l'Union africaine, l'Association des compagnies aériennes africaines et la Commission africaine de l'aviation civile, pour encourager la mise en œuvre de la Décision par toutes les parties concernées. Ces efforts visaient en grande partie à faire connaître la Décision et à la rendre populaire. Mais beaucoup a également été fait pour apporter des précisions, harmoniser les mesures dans l'ensemble du continent et promouvoir une compréhension et une interprétation communes des dispositions de la Décision. On espérait que cet appui catalyseur aurait un impact positif considérable sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro à moyen ou à long terme. On espérait notamment que cela entraînerait la création de nouvelles liaisons, une fréquence accrue des vols, une augmentation des revenus des compagnies aériennes, une relance des investissements dans le domaine du transport aérien et un appui accru des donateurs.

39 Le représentant de la CEA a également indiqué que sur la base des expériences tirées de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, il s'avérerait nécessaire de prendre des mesures urgentes pour trouver des solutions à un certain nombre de problèmes, dans le but de mener le processus à bonne fin. Il s'agit notamment de la levée des restrictions concernant la délivrance des visas, de l'application des mesures relatives à la concurrence, de la lutte contre la prolifération des compagnies aériennes qui ne respectent pas les normes strictes de sécurité, de la mise en œuvre des procédures d'octroi de licences et de l'établissement d'un mécanisme de règlement des différends en vue de trouver des solutions aux différends réels et potentiels relatifs à l'application et à l'interprétation de la Décision. À cet effet, les orientations devraient à l'avenir porter, notamment, sur des études d'évaluation à mener dans les pays, sur la synthèse et l'adoption des notes de clarification et sur l'intensification de la vulgarisation et de l'information.

40 Au cours des débats qui ont suivi, le Comité a noté que si l'on voulait effectivement prendre en compte 1988, année où l'initiative de Yamoussoukro a été lancée, il conviendrait de reconnaître qu'il avait fallu beaucoup plus de temps que prévu pour sa mise en œuvre. Le Comité a été informé que Maurice avait décidé de ne plus être partie à la Décision. Il a exprimé sa vive préoccupation face à une telle décision et a dit espérer que les autres pays n'en feraient pas de même. Même si le Comité ne disposait pas de toutes les informations sur les raisons ayant conduit Maurice à adopter une telle position, on avait toutefois l'impression que certains pays finiraient certainement par ne plus avoir foi dans des décisions collectives qui n'étaient pas appliquées avec sérieux par l'ensemble des États membres participants. Le Comité a en conséquence fermement recommandé d'accélérer le rythme de la mise en œuvre de la Décision par toutes les parties concernées.

41 Le Comité a également convenu de la mise en place rapide du Mécanisme de règlement des différends, afin de pouvoir réagir promptement face aux différends et aux malentendus potentiels et en cours, découlant de l'interprétation et de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro. Il a noté qu'en vue d'une interprétation uniforme et conséquente des dispositions de la Décision, il faudrait, à la place d'un mécanisme propre à chaque sous-région, disposer plutôt d'un organe central unique de règlement des différends.

42 Le Comité a pris acte du rapport.

IX Quatrième séance : Rapport sur les problèmes et les perspectives dans le domaine de la libéralisation du transport aérien en Afrique (point 7 de l'ordre du jour)

43 La présentation par un représentant de la CEA a permis de donner un aperçu des progrès, problèmes et perspectives du transport aérien en Afrique depuis 1999, année de l'adoption de la Décision de Yamoussoukro par les ministres africains de l'aviation civile.

44 Le représentant de la CEA a mis en lumière les progrès accomplis. Il a indiqué qu'à la suite de l'adoption de la Décision par les responsables africains, les pays membres des communautés économiques régionales et des organisations africaines avaient tout fait pour qu'elle soit effectivement mise en œuvre. Ces efforts ont débouché sur les résultats suivants : souplesse en ce qui concerne l'octroi des droits de trafic, accords bilatéraux relatifs au régime de ciel ouvert, réduction des tarifs, développement de l'initiative privée, facilitation des opérations.

45 Le représentant de la CEA a également constaté la participation de CER telles que le COMESA, la SADC et la CAE à l'élaboration de règles de concurrence pour les États membres de ces organisations, un certain développement du secteur du transport aérien en Afrique, et une plus grande attention accordée aux infrastructures de sécurité et de sûreté du transport aérien en Afrique.

46 Toutefois, il a noté qu'il fallait trouver des solutions à un certain nombre de questions et de problèmes, à savoir : l'interprétation du texte de la Décision et la poursuite des réformes, les capacités techniques et le cadre institutionnel, l'environnement international défavorable et la pénurie de ressources, l'aide au secteur privé, la libéralisation au niveau mondial, la concurrence, le financement, la mise en valeur des ressources humaines, l'établissement d'alliances par les principales compagnies aériennes, qui peuvent ainsi pénétrer tous les marchés sans y être physiquement présentes.

47 Si les économies africaines devaient continuer à croître au cours des dix prochaines années grâce à la réduction des conflits, à la poursuite des efforts dans le cadre du NEPAD, à la bonne gouvernance politique et économique ainsi qu'à l'aide des partenaires de développement, alors le taux de croissance actuel du secteur du transport aérien africain pourrait se poursuivre. Toutefois, il faudrait replacer cette tendance dans le contexte de la conjoncture internationale qui se caractérise par la levée de tous les obstacles au transport aérien, la disparition de certaines grandes compagnies européennes, les difficultés financières que rencontrent certaines compagnies aériennes africaines et étrangères, la fragilité des alliances, l'adoption de nouvelles technologies et les risques d'attaques terroristes. C'est

pourquoi, les pays africains n'enregistreront le taux de croissance de 4,8% prévu pour 2004, en ce qui concerne le nombre de passagers dans le secteur du transport aérien, que s'ils relèvent les défis en adoptant des positions communes sur certaines questions importantes telles que les franchises, les alliances, le contrôle et le régime de la propriété des compagnies aériennes africaines. En outre, l'Afrique devrait tirer des leçons de la situation actuelle, en particulier les difficultés que rencontrent les principales compagnies aériennes européennes et américaines qui ont tiré parti de la libéralisation et de la déréglementation. Il faudrait prendre les mesures appropriées pour éviter qu'une situation semblable se produise en Afrique, car le cas échéant, elle compromettrait la survie des compagnies aériennes, d'autant plus qu'il est pratiquement inimaginable que les pays africains injectent d'importantes sommes d'argent dans ce secteur pour sauver leurs compagnies nationales.

48 En conséquence, il est recommandé aux institutions africaines d'étudier les répercussions de la libéralisation en Europe et en Amérique pour formuler, outre la Décision de Yamoussoukro, une politique africaine à l'égard des pays des autres continents.

49 Le Comité a pris acte du rapport.

X. Cinquième séance : Dimension politique de l'intégration régionale (point 8 de l'ordre du jour)

50 Après avoir noté que la question était compliquée, M. Bujra, du Forum pour la gestion des politiques de développement, a brossé l'historique de l'intégration régionale en Afrique, rappelant que l'intégration régionale était surtout un processus politique. Il a expliqué les deux principales approches de l'intégration régionale en Afrique, à savoir l'approche de N'Krumah, qui préconisait une intégration politique et militaire immédiate de l'Afrique, et l'approche de Nyerere, qui préconisait une intégration progressive.

51 La plupart des dirigeants africains avaient une préférence pour l'approche de Nyerere. M. Bujra a noté que cette approche avait eu pour résultats les obstacles suivants :

- 1) Les économies étatiques ont été renforcées,
- 2) Les élites et les partis politiques ont été renforcés dans les pays africains,
- 3) Une société de classe émergeait dans la plupart des pays africains.

52 Ces forces ont entraîné les pays africains dans une direction contraire à l'intégration.

53 M. Bujra a ensuite mentionné certains obstacles à l'intégration de l'Afrique :

- 1 La diversité des héritages coloniaux. A cet égard, l'échec de l'union entre la Gambie et le Sénégal constituait un bon exemple.
- 2 Le processus d'édification de l'Etat après l'indépendance, marqué par l'existence d'intérêts rentiers.
- 3 L'existence dans les pays africains de plusieurs centres de pouvoir, dont les élites nationales, les royaumes traditionnels, divers types de syndicats, les groupes ethniques, etc.

- 4 Les conflits, tels que les guerres en Sierra Leone et au Libéria, ont sans doute retardé le processus d'intégration dans la CEDEAO

54 L'intervenant a salué les efforts déployés par les organisations de la société civile pour amener les gouvernements à honorer leurs engagements en ce qui concerne l'intégration régionale. Il a aussi noté les activités menées dans les postes frontières, qui favorisaient effectivement l'intégration.

55 La mondialisation et la guerre froide ont eu des effets importants sur l'intégration régionale en Afrique. Au niveau national, on compte deux forces importantes, l'une étant opposée à la mondialisation et l'autre se déclarant favorable à l'intégration régionale. On impute à ces deux forces l'absence de volonté politique de la part des gouvernements. Quant à la guerre froide, elle a permis à certains Etats de perpétuer le socialisme et découragé l'intégration d'Etats socialistes avec des Etats non socialistes.

56 Un des participants a souligné combien il était essentiel de savoir si l'élément moteur était l'intégration économique ou politique. L'intégration économique était importante, mais la volonté politique était nécessaire si l'on voulait que les décisions soient appliquées au niveau national. Il fallait donc d'abord renforcer la volonté politique avant de parler d'intégration régionale. La question de la préservation de la souveraineté et des intérêts nationaux, qui faisait obstacle à l'intégration régionale, a été largement évoquée.

57 Selon la plupart des participants, la volonté politique est un facteur déterminant du succès de l'intégration régionale et il est nécessaire, à cet effet, d'y associer tous les acteurs concernés. Une question pertinente a été posée en ce qui concerne les chances de survie du panafricanisme et les possibilités pour la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) de créer une fédération politique efficace. Le panafricanisme est une idéologie qui s'impose avec force au niveau de l'Union africaine, mais elle est difficilement applicable au niveau des pays en raison de la ferme opposition de groupes de pression dans chaque Etat membre. Les perspectives de voir la CAE se transformer en groupe d'intégration régionale sont prometteuses, même si une telle intégration devrait plutôt prendre un caractère économique.

58 L'intégration régionale pâtissait surtout du manque d'empressement des Etats. Les pesanteurs dues à l'héritage colonial n'avaient toujours pas été surmontées. Les échanges économiques et commerciaux se faisaient toujours avec les pays du Nord et les relations économiques internes demeuraient faibles.

XI. Sixième séance: Points de vue sur l'état de l'intégration régionale en Afrique (point 9 de l'ordre du jour)

59. M. Moustapha Kasse, de l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar, a tout d'abord fait l'historique de la situation économique, politique et sociale de l'Afrique au 21^{ème} siècle et a fait observer qu'avec moins de 1,5% du PIB total et moins de 2% de l'ensemble des échanges mondiaux, le continent faisait face à une crise tridimensionnelle. Il a poursuivi en affirmant que la mondialisation offrait des possibilités aux pays africains, même si ces derniers risquaient d'être exclus et marginalisés, faute d'une répartition équitable des retombées.

60 M Kasse a rappelé que depuis les années 70 des programmes d'ajustement structurel étaient en vigueur dans presque tous les pays africains et qu'à son avis les résultats n'avaient été ni probants ni satisfaisants, même si certains pays comme le Burkina Faso, le Sénégal et l'Ouganda avaient connu une amélioration de leur situation économique et sociale

61 Se référant à des initiatives telles que le Plan d'action de Lagos et le NEPAD, l'intervenant a réaffirmé que la promotion de l'intégration régionale demeurait un objectif économique et politique important qui pourrait permettre à l'Afrique de parvenir à une croissance économique durable et de s'intégrer dans l'économie mondiale. Une telle intégration permettrait, en effet, à un grand nombre de pays de surmonter les obstacles liés à l'étroitesse de leur marché, de réaliser des économies d'échelle plus grandes, d'accroître leurs échanges au niveau mondial et, par conséquent, d'accélérer leur croissance

62 Les mécanismes d'intégration mis en œuvre en Afrique n'avaient eu que peu d'impact dans les pays membres, en raison d'une diversité d'obstacles. Les résultats découlant notamment des échanges intra-africains avaient été plutôt décevants et représentaient pour la CEDEAO et l'UEMOA moins de 10% de l'ensemble de ces échanges. Pour accroître ces échanges en Afrique, les pays devraient se spécialiser dans la production et devraient considérer l'industrialisation comme un outil de développement

63 M Kasse a également fait remarquer qu'il fallait que l'Afrique mette en place une politique macroéconomique plus harmonisée et mieux coordonnée, qui puisse mener progressivement à la création d'une banque centrale africaine. Il a aussi souligné l'importance des marchés monétaires

64 Au cours du débat qui a suivi, un participant a voulu savoir comment parvenir à inclure le secteur informel dans l'assiette fiscale. En Afrique, par exemple, le secteur formel devenait de plus en plus informel, parce que les hommes d'affaires entendaient réduire les coûts de leurs transactions. Mais pour justifier l'assiette fiscale, il faudrait que le secteur informel s'aligne sur le secteur formel grâce à l'application de certaines règles

65 Le Comité a noté l'existence d'une évasion fiscale due aux taux d'imposition actuellement trop élevés. Certains participants ont estimé que, pour encourager la participation de tous, il faudrait ramener les taxes à des niveaux compatibles avec ceux des revenus

66 Le Comité a également noté que, pour stimuler le commerce, il s'avérerait nécessaire de procéder à des échanges d'informations sur la demande et l'offre de produits dans les pays africains. L'autre mesure qui permettrait d'obtenir le même résultat consisterait à instaurer la confiance chez les acheteurs, grâce à l'amélioration des normes pour les biens et les services

XII. Septième séance: Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique (point 10 de l'ordre du jour)

1. La convergence macroéconomique et monétaire dans les Communautés économiques régionales (CER)

67 Un représentant de la CEA a fait une présentation sur la convergence au sein des CER. Il a indiqué ce qui suit

68 Plusieurs Communautés économiques régionales visent à réaliser une intégration monétaire et macroéconomique approfondie (comme, par exemple, une union monétaire ou une communauté économique complète). Ce processus d'intégration suppose l'existence, entre les Etats membres, d'une convergence tridimensionnelle : i) convergence dans l'orientation de la politique macroéconomique, ii) convergence des chocs, iii) convergence des niveaux de revenu. Le degré de ces convergences multidimensionnelles détermine l'équilibre général entre les coûts et les avantages de l'intégration ainsi que leur répartition entre les pays et les individus.

69 Ce principe préside à l'évaluation économétrique des trois dimensions de la convergence, qui a été entreprise dans six communautés économiques régionales. Cette évaluation est basée sur des données qui couvrent la période 1970-2002 et dont il est fait un rapport détaillé qui a été finalisé en septembre 2003. Le rapport a pour titre « Convergence macroéconomique et monétaire dans certains groupements économiques régionaux en Afrique » (ECA/TRID/18/03) et constitue un important prolongement de l'analyse contenue dans le « Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique : progrès, problèmes et perspectives ».

70 Les principales conclusions de cette évaluation peuvent être résumées comme suit :

- **La convergence dans l'orientation de la politique macroéconomique.** En règle générale, on constate que les politiques monétaires sont concordantes, que les politiques budgétaires sont plutôt divergentes et que de nombreux pays, membres de CER diverses, peinent toujours à assainir leurs finances publiques.
- **La convergence des chocs.** Les corrélations des fondamentaux d'un pays à l'autre demeurent faibles, ce qui témoigne de grandes divergences dans les cycles et les chocs économiques. Les CER présentent cependant des situations différenciées. Dans l'UEMOA et la CEMAC, les variables monétaires présentent une forte corrélation, ce qui n'est guère étonnant compte tenu du fait que les unions monétaires existent depuis l'indépendance. Les pays de la CAE connaissent des corrélations relativement fortes en ce qui concerne les chocs aux termes de l'échange, en raison probablement de structures d'exportation semblables. Au sein de la SADC, les pays du CMA présentent des corrélations plus fortes que le reste des Etats membres. En ce qui concerne le COMESA, il apparaît assez nettement que les taux de change bilatéraux ont tendance à connaître la même évolution et, donc, que les cycles de l'activité économique sont relativement synchronisés. Il n'y a guère de signe de convergence en ce qui concerne les pays de la CEDEAO n'appartenant pas à l'UEMOA.
- **La convergence des niveaux de revenu.** A l'exception de la CEMAC et de l'UEMOA, la dispersion des niveaux de revenu entre pays dans chaque sous-région ne connaît pas une évolution décroissante. En dehors des zones CFA, il n'y a donc pas de signe de convergence dans les revenus. Dans le COMESA, les pays les plus pauvres s'orientent plutôt vers une convergence vers le bas, ce qui pourrait signaler l'existence d'un cercle vicieux de la pauvreté.

71 Cette analyse a donné lieu à des recommandations pratiques portant sur i) l'élaboration de critères de convergence et de mécanismes pour leur mise en œuvre, ii) la mise en place de réformes économiques en vue de créer des institutions de gestion de la politique monétaire et de renforcer le processus de budgétisation, iii) la marche à suivre en vue de mettre en place un système stable de taux de change fixes (condition préalable à la création des unions monétaires), iv) la facilitation des mécanismes de compensation, y compris la création de fonds structurels

2. La libéralisation du commerce et la mobilité de la main-d'oeuvre

72 Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'exposé s'est intéressé aux progrès accomplis, aux difficultés rencontrées et à la voie à suivre. Il a ainsi été mentionné que l'intégration régionale avait pour moteur la conviction qu'il n'était pas possible, pour la plupart des pays africains, de réaliser une croissance et un développement accélérés sans surmonter la contrainte que constitue l'étroitesse des marchés internes. La Déclaration d'Abuja avait appelé à la mise en place, à partir de 1994 et en six étapes d'une durée de 34 ans, d'une Union économique africaine. Dans ce cadre, la création de marchés régionaux intégrés (CER) constitue une étape fondamentale qui conduira à la mise en place d'un marché commun africain. Dans le processus d'intégration, la première étape concerne l'élimination échelonnée des droits de douane internes dans chaque CER et donc la création de zones de libre-échange. Simultanément ou dans une étape ultérieure, les barrières non tarifaires sont éliminées et un tarif extérieur commun est adopté, ce qui donne lieu à la mise en place d'une union douanière. Des réformes plus approfondies permettront de libérer la circulation des marchandises et des facteurs de production au sein de la communauté et, ainsi, d'aboutir à la création d'une communauté économique.

73 Selon le plan de réalisation de l'Union africaine, toutes les CER devraient avoir satisfait aux critères regissant la création d'une zone de libre-échange en 2017. La zone de libre-échange du COMESA a été créée en octobre 2000. Neuf pays y ont réduit leurs tarifs à zéro. Les autres pays ont baissé les tarifs de 10 à 90%. En Afrique de l'Ouest, les huit membres de la CEDEAO qui sont aussi membres de l'UEMOA ont déjà éliminé les tarifs au sein de la zone. Les 15 membres de la CEDEAO sont convenus d'éliminer les droits de douane sur le commerce à l'intérieur de la CER mais l'application de cette décision a été renvoyée à une date ultérieure à deux reprises. Elle est dorénavant prévue en 2003. Pour faire avancer rapidement le processus, cinq pays, les plus grands sur les sept qui comptent la communauté et qui ne sont pas membres de l'UEMOA, ont décidé d'accélérer les négociations. En Afrique centrale, six pays ont déjà éliminé tous les droits dans le cadre de la CEMAC. Ces six pays, ainsi que trois autres (l'Angola, le Burundi et le Rwanda) constituent la CEEAC, regroupement qui n'a pas encore démantelé tous les tarifs. Le régime d'admission en franchise devrait être mis en place par la CEEAC à la suite de la CEMAC et les droits devraient être éliminés de la même façon que ce qu'a réalisé la CEDEAO.

74 Malgré les progrès réalisés en matière de réduction des tarifs sur les échanges à l'intérieur des CER, des barrières tarifaires persistent dans toutes les CER. En outre, la plupart des CER semblent peiner à libérer la circulation des personnes. Même si les progrès accomplis diffèrent sensiblement d'une région à l'autre, d'une façon générale, les accords d'intégration régionale semblent avoir eu très peu d'effets positifs sur le commerce à l'intérieur des CER, soit environ

10% en moyenne. S'agissant de la mise en place d'un marché africain intégré, d'importants problèmes n'ont pas encore été résolus. Premièrement, la plupart des CER semblent fonctionner comme si elles constituaient des entités indépendantes plutôt que comme les organes d'un corps unique. Dans le cadre de la deuxième étape du schéma de création de la Communauté économique africaine, qui devrait s'achever en 2007, l'accent a été mis sur la nécessité de coordonner et d'harmoniser les activités et les politiques au sein des CER. Deuxièmement, la multiplicité des accords d'intégration régionale dans une même région pose problème. Des pays deviennent ainsi membres de plusieurs CER, ce qui alourdit les coûts de fonctionnement de celles-ci et complique les programmes de libéralisation du commerce. Troisièmement, la mise en œuvre des protocoles communautaires sur le commerce et l'intégration du marché pourraient être compromise par les pertes potentielles de recettes douanières et par d'autres coûts liés au commerce. En outre, il est attendu de toutes les communautés régionales qu'elles se penchent sérieusement sur la question des barrières non tarifaires au commerce. Si certaines CER ont fait des progrès considérables, en se rapprochant des objectifs concernant l'intégration du commerce et du marché de l'UA, il demeure nécessaire de surmonter les principaux obstacles qui ont éloigné d'autres CER des objectifs recherchés. Un degré de priorité plus élevé devait être accordé à la coordination et à l'harmonisation des activités et des politiques au sein des communautés économiques régionales. La mise en place de mécanismes de compensation, stables et entièrement financés, encouragerait probablement les pays à réduire les taux tarifaires conformément aux accords des communautés économiques régionales. L'expansion du commerce intra-africain pourrait être réduite si les programmes nationaux de relations publiques dans les pays de chaque CER n'accordaient pas suffisamment d'importance à des questions telles que la circulation de la main-d'œuvre à l'intérieur des régions et le droit de résidence.

75 Au cours des débats, un participant a voulu savoir les raisons de l'insuffisance des progrès réalisés par la CEDEAO et d'autres communautés économiques régionales en matière de libéralisation du commerce. D'après les explications données, cette situation tenait principalement au faible niveau d'exécution des programmes de réduction tarifaire et au fait que les échanges commerciaux entre pays étaient limités en raison des similarités de leurs biens marchands.

3. Les aspects institutionnels

76 Un fonctionnaire de la CEA a donné un aperçu des défis institutionnels relatifs au processus d'intégration de l'Afrique. Il a déclaré que, même si les communautés économiques régionales, en tant que piliers de l'Union africaine, fournissaient un cadre d'action collective et évoluaient progressivement vers la réalisation des objectifs pour lesquels elles avaient été créées, les gouvernements étaient au premier chef responsables de l'application, au niveau national, des protocoles, décisions et accords d'intégration. En effet, sans un engagement politique ferme en vue de l'application et de la mise en œuvre de programmes d'intégration au niveau national, il serait difficile de réaliser des progrès notables au niveau sous-régional ou régional. Cette volonté politique devait, par exemple, se concrétiser par la création de mécanismes nationaux et par la mise en place de ministères spécialement chargés de promouvoir l'engagement du pays vis-à-vis du processus d'intégration. De tels ministères existaient dans cinq pays et représentaient un pas décisif vers la coordination, le suivi et la mobilisation de l'appui des pays au processus d'intégration.

77 Le fonctionnaire de la CEA a également souligné que la coordination et l'harmonisation des communautés économiques régionales étaient indispensables à la réalisation de l'Union africaine, d'autant plus que le paysage de l'intégration africaine se caractérisait par une multiplicité de communautés économiques régionales et par le chevauchement de leur composition. Parmi les grandes contraintes institutionnelles, on pouvait citer le chevauchement de la composition des communautés économiques régionales, de leurs mandats et de leurs tâches, l'insuffisance du financement des communautés économiques régionales, l'inefficacité du contrôle, du suivi et de la mise en œuvre des programmes et le manque de modalités pour mobiliser et prendre en compte les avis et les contributions de la société civile et du public en général dans le processus de prise de décisions et de formulation de politiques concernant l'intégration. S'agissant de la voie à suivre, la CEA est d'avis que la réalisation des objectifs de l'Union africaine pourrait s'accélérer avec l'élimination des goulots d'étranglement institutionnels. Pour cela, il faudrait rationaliser les communautés économiques régionales, améliorer leur base financière et, notamment, créer des mécanismes d'autofinancement et un fonds pour l'infrastructure, institutionnaliser la participation du secteur privé à travers la création d'un Comité technique spécial de l'Union africaine sur le secteur privé et élaborer une charte africaine sur les multinationales et l'investissement qui dessinerait le cadre d'action du secteur privé et, ce qui est plus important, encouragerait les investissements transfrontaliers dans le contexte de l'Union africaine.

78 Toujours sur le plan institutionnel, il fallait également démocratiser les processus de l'Union africaine et des communautés économiques régionales et créer un Parlement panafricain avec des représentants démocratiquement élus, afin que la voix du peuple puisse être entendue et peser sur le programme d'intégration. Faute d'un tel mécanisme, on pourrait envisager de créer une Commission africaine dotée de pouvoirs indépendants pour promouvoir les intérêts de l'Union au-dessus d'intérêts nationaux étriqués. Sinon, l'Union africaine devrait être investie de l'autorité supranationale requise pour imposer ses intérêts. La création de mécanismes consultatifs nationaux était également nécessaire pour institutionnaliser la participation active de toutes les parties prenantes, y compris le secteur privé, la société civile, etc. à toutes les étapes du processus d'édification de l'Union africaine. Il fallait remédier aux insuffisances manifestes de la coordination et de l'harmonisation des diverses approches du programme d'intégration africaine par la création d'un Bureau de la coordination à l'Union africaine et la mise en place d'unités de coordination dans chaque communauté économique régionale. Les gouvernements devaient également être tenus de faire rapport sur la mise en œuvre de leurs obligations et engagements et de créer des ministères de l'intégration africaine.

79 La question de la rationalisation des communautés économiques sous-régionales a été au cœur du débat qui a suivi. Il a été dit qu'il fallait aborder cette question dans une perspective globale, dans l'optique de la réalisation des objectifs généraux de l'Union africaine. Dans ce contexte, des objectifs et critères communs de progrès, ainsi que d'autres paramètres de convergence devaient être clairement établis. Le Comité a été informé que le rapport de la CEA sur l'évaluation de l'intégration régionale, dont la parution était prévue peu après, traiterait de la question de la rationalisation des CER.

4. Les efforts d'intégration dans les secteurs

80 Présentant la partie du document consacrée à l'intégration sectorielle, un fonctionnaire du secrétariat de la CEA a souligné que la coopération sectorielle dans certains domaines clefs,

notamment le transport, les communications et l'énergie, était cruciale pour l'intégration de l'Afrique. Il a donné un aperçu des progrès sectoriels réalisés dans le domaine des infrastructures et dans d'autres secteurs tels que l'eau et l'agriculture, la mise en valeur des ressources humaines ainsi que sur des questions transversales telles que la paix et la sécurité, la santé, le VIH/SIDA et la parité. Dans le domaine des transports, le fonctionnaire de la CEA a mentionné la contribution des deux Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique au développement des infrastructures.

81 Le Comité a noté que les efforts accomplis pour promouvoir la coopération dans différents secteurs n'avaient pas toujours donné des résultats positifs. Divers facteurs expliquaient en général les échecs et le manque d'efficacité.

82 Beaucoup de projets sectoriels dépendaient de ressources extérieures pour leur mise en œuvre. Les communautés économiques régionales avaient rarement les ressources humaines et financières requises pour traduire les dispositions des protocoles et déclarations en programmes opérationnels dotés de ressources budgétaires. Ainsi, les problèmes des organisations de mise en valeur des bassins fluviaux s'expliquaient essentiellement par des plans ambitieux (au regard des ressources disponibles) et l'absence de hiérarchisation des priorités.

83 L'absence de participation du secteur privé limitait également l'ampleur du processus d'intégration, tout particulièrement dans des secteurs tels que l'infrastructure et l'agriculture. Outre qu'il constituait une source de financement pour des projets régionaux, le secteur privé pouvait également beaucoup contribuer au renforcement des capacités et à l'adoption de procédures efficaces pour le suivi et le contrôle des progrès réalisés dans le cadre des projets.

84 Il y avait souvent un manque de coordination entre les initiatives régionales, sous-régionales, nationales et continentales. Cette lacune était très nette dans le secteur des transports, notamment le développement des corridors de transport.

85 Les participants ont fait référence au Tableau 11, qui portait sur les principaux tronçons du réseau routier de la route transafricain. Ils ont recommandé que ce tableau soit mis à jour, de façon à y inclure des informations sur les divers tronçons manquants.

86 Les participants ont estimé que la définition des routes transafricaines devait être élargie pour inclure l'Afrique du Sud. Il a été proposé que les routes transafricaines allant de Tripoli à Windhoek et du Caire à Gaborone soient prolongées jusqu'en Afrique du Sud. Il a également été proposé que tous les couloirs de transport de l'Afrique australe soient mentionnés dans la partie du document de la CEA concernant les couloirs de transit.

87 Le Comité a pris note du rapport.

XIII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

88 Aucune question n'a été abordée au titre de ce point de l'ordre du jour.

XIV. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

89 Le Comité a adopté le rapport, moyennant des modifications

XV Clôture de la réunion (point 13 de l'ordre du jour)

90 A la fin de la session, le Président du Comité a remercié tous les participants pour le travail considérable accompli et pour la pertinence de leurs contributions aux débats. Il a également exprimé sa gratitude au secrétariat pour la qualité des documents et des exposés, aux interprètes pour leur patience et leur performance remarquable, ainsi qu'à tous ceux qui, d'une façon ou d'une autre, ont contribué au succès de la troisième réunion du Comité de la coopération et de l'intégration régionales.

91 M. Hakim Ben Hammouda, Directeur de la Division du commerce et de l'intégration régionale, a, pour sa part, remercié le Président du Comité pour la manière remarquable avec laquelle il a dirigé les travaux de la réunion, ainsi que les participants pour y avoir pris une part active.

92 M. Ben Hammouda a ensuite indiqué que l'interaction entre la CEA et ses partenaires avait permis à ces derniers d'évaluer le travail accompli par la Division sur des questions portant sur la convergence des politiques, la coopération dans des secteurs clés de l'intégration, notamment dans le domaine des transports et sur les aspects institutionnels du processus d'intégration en Afrique. Le Directeur de la Division du commerce et de l'intégration régionale s'est engagé à prendre en compte les suggestions faites par les participants.

93 M. Ben Hammouda a exprimé le souhait de revoir dans deux ans tous les participants, à l'occasion de la tenue de la Quatrième session du Comité de la coopération et de l'intégration régionales, mais cette fois avec des communautés économiques régionales dotées de plus d'attributions et des États membres plus engagés vis-à-vis de celles-ci, au sein d'une Afrique plus forte et plus apaisée.

94 Il a ensuite été procédé à la clôture officielle de la réunion.

LIST OF PARTICIPANTS/LISTE DES PARTICIPANTS

COUNTRIES/PAYS

ALGERIE

- 1 M Abdelhamid Boutekdjret, Chargé d'études et de synthèse, Cabinet Ministère des transports, Alger, Algerie, Fax (231-21) 747640

ANGOLA

- 2 M David Marcos Antonio, Economiste, Ministère de la planification /Secrétariat national de la SADC, Luanda, Angola, Tel 244 91 506472, E-mail davimarcos@yahoo.com.br
- 3 M Eduardo Seendelwako, Economiste, Ministère de la planification, Luanda, Angola, Tel 244 92 401434, E-mail eduseendelwako@hotmail.com
- 4 M Gonçalves A Miguel, Premier Secrétaire, ambassade d'Angola, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251-1- 9 212484

BENIN

- 5 M Noel S Lokossou, Directeur Suivi intégration régionale, Ministère du plan, Cotonou, République du Bénin, Tel +229 305224, Fax +229 301660, e-mail lokossounoel@yahoo.fr
- 6 M Sourou G Codja, Directeur de la programmation et de la prospective, Ministère des travaux publics et des transports, Cotonou, République du Bénin, Tel +229 316224, Fax +229 316224, e-mail gerardcodja@hotmail.com

BURKINA FASO

- 7 M Amadou A Kone, Charge d'études, Ministère de l'économie et du développement, Ouagadougou, Burkina Faso, Tel +226 324297, Fax +226 315410
- 8 M Gnana Henri Bacye, Ministre Conseiller, ambassade du Burkina Faso, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251-1- 615863/64, Fax 251-1-615857, E-mail bacye11@hotmail.com
- 9 Mme Valerie Nongana, ambassade du Burkina Faso, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251-1- 615863/64, Fax 251-1- 615857

BURUNDI

- 10 M Vital Ndayarizze, Chef de Cabinet au Ministère des transports, postes et télécommunications, Bujumbura, Burundi, Tel 257 223100/246795, Fax 257 226900, E-mail mtpt@cbinf.com

CAMEROON/CAMEROUN

- 11 M Joseph N Ndzie, Chargé d'études assistant, Ministère des Affaires économiques, de la Programmation et de l'Aménagement, Yaoundé Cameroon, Tel 237 7613462/2235947, Fax 237 2236413, E-mail ndoh_ndzie@yahoo.fr
- 12 M Moussa Habouba, Directeur Général Adjoint, CCAA, Yaoundé, Cameroun, Tel 237 2303485, Fax 237 2303362

CENTRAL AFRICAN REPUBLIC/REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

- 13 M Pierrot Thierry Bego-Lanzaret, Secrétaire général, Ministère de l'équipement et des transports Bangui, République centrafricaine, Tel 236 611873, Fax 236 614628, E-mail lanzaret@yahoo.fr

CHAD/TCHAD

- 14 M François Noïtora, Chef de la Division des transports de marchandises et de personnes, Ministère des travaux publics et transports, N'Djamena, Tchad, Tel 235 522979/254409, Fax 235 523935/522709, E-mail cisep@mtnet.td

REPUBLIC OF CONGO/REPUBLIQUE DU CONGO

- 15 Mr Prosper E F Sica, Charge d'affaires, ambassade du Congo, Addis-Abeba, Ethiopia, Tel 251 1 713034, Fax 251 1 711330, E-mail sa/embassy.addis@telecom.net.et
- 16 Mme Gabrielle Oléa, Premier Conseiller, ambassade du Congo, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 182938, E-mail oleagabrielle2001@yahoo.fr

REPUBLIC DEMOCRATIC OF CONGO/REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

- 17 M Nestor M Monsempo, Secrétaire général, Ministère du plan, Kinshasa, République démocratique du Congo, Tel 243 9921969
- 18 M Bangula Mugangu, Ministère des transports et communications, Chef du Bureau, exploitation, contrôle et suivi des questions d'intégration régionale, Kinshasa, République démocratique du Congo, Tel 243 98182103, E-mail bagulamugangu@yahoo.com

EGYPT/EGYPTE

- 19 M Khairy El-Hussainy, Représentant de l'Egypte auprès du COMESA, Président du Conseil de réglementation du transport aérien, Le Caire, Egypte, Tel 20 2 7491038, Fax 20 2 5773333
- 20 M M Mostufa S Elsayy, Directeur Général du transport aérien, Ministère de l'aviation civile, Le Caire, Egypte, Tel 20 2 2681373, Fax 20 2 2681371

- 21 M Samir M Desoky, Directeur des Accords sur le transport aérien, AAC, Le Caire, Egypte, Tel 20 2 2678540, Fax 20 2 2681371
- 22 M Mohamed Kadah, Troisième Secrétaire, ambassade d’Egypte, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 553077, Fax 251 1 552722

ETHIOPIA, ETHIOPIE

- 23 M Alemayehu Zemedkun, Chef du Département des affaires civiles, Ministère de la Justice, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 531686, Fax 251 1 526878, E-mail alemzem@yahoo.com
- 24 M Berhanu Abate, Chef de Département, Ministère des Infrastructures, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 525359
- 25 M Dejene Aredo, maître de conférences, Université d’Addis-Abeba, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 185185, Fax 251 1 185185, E-mail aredodejene@yahoo.com
- 26 M Gebreyesus Guntie, Directeur, Département de la recherche économique, Banque nationale d’Ethiopie, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 514792, Fax 251 1 514588, E-mail gguntie@yahoo.com
- 27 M Geremew Ayalew, Chef de l’équipe chargée des relations commerciales avec l’étranger, Ministère du commerce et de l’industrie, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 528805, Fax 251 1 514288, E-mail geremewayalew@yahoo.com
- 28 M Mageru Haile, Chef d’équipe, Direction du commerce, des transports, de la communication, des finances et de la statistique, Direction centrale de la statistique, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 568454, Fax 251 1 550334
- 29 M Rabah Toubal, Conseiller, Ministère délégué à la planification, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 719666, E-mail rahahtoubal@yahoo.fr
- 30 M Tefera Mekonnen, Directeur général par intérim, Direction de l’aviation civile, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 631965, Fax 251 1 612533, E-mail civilaviation@telecom.net.et
- 31 M Teklu Bekele, Spécialiste des questions d’intégration régionale, MoFED, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 564009, Fax 251 1 550118, E-mail teklubek2002@yahoo.com

GHANA

- 32 M Stephen Opong, fonctionnaire principal chargé des questions économiques, Ministère de la Coopération régionale et du NEPAD, Accra, Ghana, Tel 233 21 771777, Fax 233 21 771778

GUINEA/GUINEE

- 33 M Karamo Koita, Conseiller politique, ambassade de Guinée, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 9 403515

NIGERIA

- 34 M Davidson Ikemafuna, Ministre Conseiller, ambassade du Nigeria, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 550644, Fax 251 1 552307

RWANDA

- 35 M Philippe Munyaruyenzi, Directeur des transports, Ministère des infrastructures, Kigali, Rwanda, Tel 250 511538, Fax 250 72971, E-mail munyaruyenzi@yahoo.com

SENEGAL

- 36 M Moustapha Kassé, Professeur, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, Dakar, Sénégal

SOUTH AFRICA/AFRIQUE DU SUD

- 37 Mme Eunice F R Disemelo, Deuxième Secrétaire, ambassade d'Afrique du Sud, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 713034, 251 9 219593, E-mail ndisemelo@hotmail.com
- 38 Mme Mandy Stilwell, Troisième Secrétaire, ambassade d'Afrique du Sud, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 713034, Fax 251 1 711330, E-mail sa_embassy_addis@telecom.net.et

TANZANIA/TANZANIE

- 39 Mme Elizabeth Mgaya, Conseiller, ambassade de la Tanzanie, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 634353, Fax 251 1 627882, E-mail tz@telecom.net.et
- 40 Mme Jane Lyimo, Chef de la réglementation économique, Direction de l'aviation civile de Tanzanie, Dar es-Salaam, Tanzanie, Tel 255 22 2115079, Fax 255 22 21 1905, E-mail tcaa@tcaa.tz.go
- 41 M Joram Biswaro, Ministre Conseiller, ambassade de la Tanzanie, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 634353, Fax 251 1 627882, E-mail tz@telecom.net.et
- 42 M Kirenga R Ndemino, Directeur adjoint – transport aérien, Ministère des communications et des transports, Dar es-Salaam, Tanzanie, Tel 255 22 2122268, Fax 255 22 2122268, E-mail adats@moc.go.tz

TUNISIA/TUNISIE

- 43 M Habib Mekki, Sous-Directeur transport aerien, Ministère des technologies, de la communication et du transport, Tunis, Tunisie, Tel 216 71 794424, Fax 216 71 794227, E-mail habib elmekki@email.akt.tn
- 44 M Seif Eddine Fliss, Premier Secrétaire, ambassade de la Tunisie, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 621840, Fax 251 1 621841

UGANDA/OUGANDA

- 45 M Joseph Omodo, Conseiller, ambassade de l'Ouganda, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 513088, Fax 251 1 514355

ZIMBABWE

- 46 Mme Ellen Ruparanganda, économiste principale, Ministère des finances, Harare, Zimbabwe, Tel 263 04 722101, Fax 263 04 796563, E-mail ruparanganda@yahoo.com

OBSERVERS/OBSERVATEURS**DEMOCRATIC REPUBLIC OF KOREA/REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DE COREE**

- 47 M Choe C Bom, Attache, ambassade de la Republique democratique de Corée, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 618040
- 48 M Ri Il Nam, Conseiller, ambassade de la République démocratique de Corée, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 618040

INTERNATIONAL ORGANIZATIONS/ORGANISATIONS INTERNATIONALES**COMMISSION AFRICAINE DE L' AVIATION CIVILE (CAFAC)**

- 49 M Adiron Alberto, fonctionnaire des services du transport aérien, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Dakar, Sénégal, Tel 221 8399373, Fax 221 8232661, E-mail secretariat@afcac-cafat.org

COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE DES ETATS DE L'AFRIQUE CENTRALE (CEMAC)

- 50 M Simon Djiembi-Mouely, Directeur de cabinet du Secrétaire exécutif, Communauté économique et monétaire des Etats de l'Afrique centrale (CEMAC), Bangui, République centrafricaine, Tel 236 61 1885, Fax 236 61 3535, E-mail sgudea@innet.cf

MARCHE COMMUN DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'AFRIQUE AUSTRALE (COMESA)

- 51 M Stephen Karangizi, Directeur des affaires juridiques et institutionnelles, Marché commun des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe ((COMESA), Lusaka, Zambie, Tel 260 1 229726, Fax 260 1 231751, E-mail skarangizi@comesa.int

COMMUNAUTE DE L'AFRIQUE DE L'EST (CAE)

- 52 M Enock Yonazi, Ingénieur planificateur, Secretariat de la CAE, Arusha, Tanzanie, Tel 255 27 2504253, Fax 255 27 2504255, E-mail: eyonazi@eachq.org

ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (OACI)

- 53 M Samuel Githaiga, Directeur regional adjoint, Organisation Internationale de l'aviation civile (OACI), Nairobi, Kenya, Tel 254 20 622397, E-mail Samuel.githaiga@icao.unon.org

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)

- 54 M Kwaku Osei-Bonsu, Expert en chef des questions techniques, Organisation internationale du travail (OIT), Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 444409, Fax 251 1 513633, E-mail osei-bonsu@ilo.org.

ORGANISATION DES MIGRATIONS INTERNATIONALES (OMI)

- 55 Mme Sara Mohammed, Assistante chargée de programme, Organisation des migrations internationales (OMI), Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 515188, Fax 251 1 514900, E-mail ioni.sara.mohammed@wfp.org

COMMUNAUTE DE DEVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE AUSTRALE (SADC) – COMMISSION DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DE L'AFRIQUE AUSTRALE (SATCC)

- 56 M Charles Kunaka, fonctionnaire principal charge des questions d'orientation en matière de transport, Communauté de développement de l'Afrique australe – Commission des transports et communications de l'Afrique australe SADC-SATCC-TU, Maputo, Mozambique, Tel 258 1 320214, Fax 258 1 320213, E-mail kunako@satcc.org

ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'EDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE (UNESCO)

- 57 M Gunther Cyranek, Conseiller, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), Addis-Abeba, Ethiopie, Fax 251 1 511414, E-mail g.cyranek@unesco.org

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DEVELOPPEMENT (PNUD)

- 58 Mme Hannah Gutema, Représentant résident adjoint, PNUD-RAULOE, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 515919, E-mail hanna.gutema@undp.org

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE (OMS)

- 59 M Daniel Argaw, charge de programme DPC, Organisation mondiale de la santé (OMS), Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 445413, E-mail Daniel@whoet.org
- 60 M Fode S Condé charge de programme, Organisation mondiale de la sante (OMS), Tel 251 1 515178, E-mail condeke@hotmail.com

PROGRAMME ALIMENTAIRE MONDIAL(PAM)

- 61 Mme Sophia Lemma, assistante principale chargée de Liaison (UA/CEA), Programme alimentaire mondial (PAM), Addis-Abeba, Ethiopie, E-mail Sophia.lemma@wfp.org

FORUM POUR LE DEVELOPPEMENT ET LA GESTION DES POLITIQUES (DPMF)

- 62 M Abdalla Bujra, Directeur exécutif, Forum pour le développement et la gestion des politiques (DPMF), P O Box 3001, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 51 54 10, Fax 251 1 44 31 97, E-mail Abuja@uneca.org, abdalla@bujra.net

SECRETARIAT CEA/DCIR

- 63 M Hakim Ben Hammouda, directeur de la division du commerce et de l'intégration régionale, CEA, P O Box 3001, Addis-Abeba, Ethiopie, Tel 251 1 51 66 29, Fax 251 1 51 30 38
- 64 M Fabrizio Carmignani, économiste associé, Division du commerce et de l'intégration régionale (DCIR), CEA, P O Box 3005, Addis-Abeba, Ethiopie, Tél 251 1 443311/251 1 51 72 00, Fax 251 1 51 30 38, E-mail facrmignani@uneca.org
- 65 Mme Marie-Thérèse Guébo, économiste (DCIR), CEA, P O Box 3005, Addis-Abeba, Ethiopie, Tél 251 1 44 35 44/251 51 72 00, Fax 251 1 51 30 38, E-mail mguebo@uneca.org