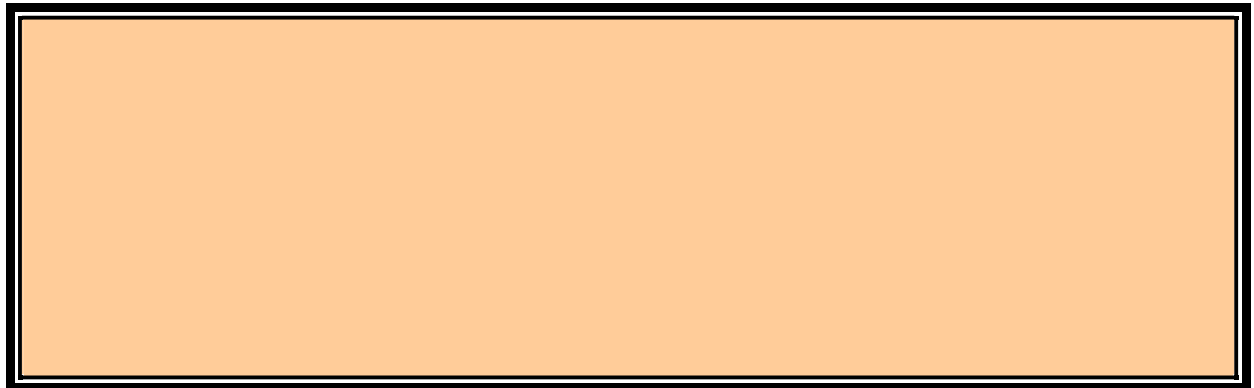


UNIVERSITE D'ANTANANARIVO
FACULTE DE DROIT, D'ECONOMIE,
DE GESTION, ET DE SOCIOLOGIE

DEPARTEMENT ECONOMIE

Second cycle Promotion Sortante

MEMOIRE DE MAITRISE
ES SCIENCES ECONOMIQUES



Rédigé par : ANDRY RAZAFINARIVO Lanto

Sous la direction de : RASOAMANANA Georges

Soutenance : 18 Novembre 2007

Année Universitaire : 2005-2006

REMERCIEMENTS

Mes louanges de gloire et de reconnaissance éternelle s'adressent primordialement à Dieu tout puissant source de la sagesse, de l'intelligence ainsi que de bonté.

Mes plus vifs remerciements vont à tous les enseignants à l'Université d'Antananarivo (Fac DEGS), notamment ceux de la filière Economie et au Chef de département Economie, en la personne de Monsieur RAVELOMANANA Mamy Raoul, pour la formation et les supports éducatifs qu'il m'a dispensés.

Je tiens également à exprimer toute ma gratitude envers les différents responsables et tous les organismes qui ont contribué à l'élaboration de ce Mémoire, dont l'achèvement aura demandé huit mois d'efforts intensifs.

Par ailleurs, je voudrais témoigner ma haute considérations à mon Directeur de Mémoire, Monsieur RASOAMANANA Georges, ainsi qu'à Monsieur RANDRIANQRIMANANA Moise André, Directeur de la promotion des Exportations au Ministère de l'Industrialisation, du Commerce et du Développement du secteur privé, par leur précieux conseils d'encadrement et d'orientation respectifs.

Enfin, je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance et mes chaleureux remerciements envers mes parents pour leur soutien inconditionnel tant affectif que matériel tout au long de mes études, notamment universitaires. En effet, ce Mémoire représente pour eux ainsi que pour toute la famille le fruit et le couronnement de tant d'efforts et de sacrifices consentis avec amour.

LISTE DES ABREVIATIONS

ENEAM	: Ecole Nationale d'Enseignement Aéronautique et Météorologique
ARICEA	: Association des Régulateurs de l'Information et des Communications
ATM	: Mode de Transmission Asymétrique
CAF	: Cout Assurance Fret
CNUCED	: Conférence des Nations Unis pour le Commerce Economie et Développement
COI	: Commission de l'Océan Indien
COMESA	: Common Market for Eastern and Southern Trade
DD-COM	: Utilisation du Document Douanier Unique
EAC	: Communauté Est-Africain
EU	: Etats Unis
FOB	: Free On Board.
GATT	: General Agreement on Tariff and Trade
IMATEP	: Institut Malgache des Techniques de Planification
ISI	: Industrialisation axée sur la Substitution des Importations
MAE	: Ministère des Affaires Etrangères
NEPAD	: New Partnership for Africa Development
OMC	: Organisation Mondiale du Commerce
ONU	: Organisation des Nations Unies
OUA	: Organisation de l'Unité Africain
PAS	: Programme d 'Ajustement Structurel
PED	: Pays en voie de développement
PNB	: Produit National Brut
PPN	: Produit de Premier Nécessité
SADC	: Southern Africa Development Community
SECREN	: Société d'Exploitation de Construction et de Réparation Navale.
SIAM	: Système d'Information Anticipée sur les Marchandises
SIMA	: Centre Industriels de Maintenance d'Avions
TEC	: Tarif Extérieur Commun
TIC	: Technologie d'Information et de Communication
ZEP	: Zone de L'Echange Préférentiel
ZLE	: Zone de Libre Echange

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Effet de création et de détournement de commerce.....	28
Tableau 2: Evolution de la balance commerciale (en million USD)	33
Tableau 3: Evolution des importations des principaux produits en provenance de Maurice (Valeur en 1000 Fmg)	35
Tableau 4: Evolution des importations des principaux produits en provenance de l’Egypte	38
Tableau 5 : Evolution globale des importations de Madagascar en provenance du <u>COMESA</u>	40
Tableau 6 : Evolution d’exportation des principaux produits vers Maurice (valeur en 1000Fmg)	42

Tableau 7 : Evolution des exportations des principaux produits vers l’Egypte (Valeur en 1000Fmg)	44
Tableau 8 : Evolution des exportations par pays de Madagascar dans le COMESA (Valeur en 1000Fmg)	46
Tableau 9 : Evolution import-export totale de Madagascar avec le reste du monde	43
Tableau 10 : Situation de l’exploitation du réseau COMESA durant l’hiver <u>austral</u>	50
Tableau 11: Evolution du taux d’occupation / des réseaux/ intra COMESA en provenance et à destination de Madagascar (%)	52
Tableau 12:. Evolution de la part de marché de fret par compagnie de pays membres du COMESA en relation avec Madagascar (%).	53
Tableau 13 :. Evolution de trafic passagers intra-COMESA au départ et en provenance de Madagascar de 1990 à 2000	55
Tableau 14 :. Evolution du trafic fret intra -COMESA au départ et en provenance de Madagascar de 1990 à 2000 (kg)	57
Tableau 15 :. Evolution des produits importés du COMESA en %.....	58

LISTE DES FIGURES

Figure n° 1: Effet d’une ZLE avec coûts constants	30
Figure n° 2: Effet d’efficacité et coûts croissants	31

SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PARTIE I : GENERALITES</u>	3
<u>A- Présentation et historique du COMESA</u>	3
<u>I- Présentation</u>	4
<u>II- Historique</u>	4
<u>III- Les principaux objectifs du COMESA</u>	5
<u>IV- La structure institutionnelle du COMESA</u>	5
<u>B- Les différentes intégrations</u>	6
<u>I- L'étape de l'intégration régionale</u>	7
<u>1- La mise en place de la ZEP (Zone d'Echanges Préférentiels) :</u>	7
<u>2- La zone de libre échange (ZLE):(2000)</u>	7
<u>3- L'union douanière :(2004)</u>	7
<u>4- Le marché commun : (2014)</u>	7
<u>5- Union économique et Monétaire :(2025)</u>	8
<u>II- Principaux programmes d'intégration dans le COMESA</u>	8
<u>1- Libéralisation du commerce</u>	8
<u>a) Facilitation du commerce</u>	8
<u>b) La facilitation du transport :</u>	8
<u>c) Union douanière :</u>	9
<u>d) Les technologies de l'information et des communications :</u>	9
<u>e) Industrie :</u>	9
<u>f) Agriculture :</u>	10
<u>C- Facilitation du commerce :</u>	10
<u>I- Charges du transit routier et licence de transport du COMESA</u>	10
<u>II- Les divers systèmes</u>	10
<u>1-Le système de la carte jaune du COMESA</u>	10
<u>2-Le système de bon de garantie douanière du COMESA</u>	11
<u>3- Système d'information anticipée sur les marchandises (SIAM)</u>	11
<u>III- Harmonisation des télécommunications, libération du transport aérien, Promotion du commerce électronique</u>	11
<u>1- Libéralisation du transport aérien :</u>	11
<u>2- Promotion du commerce électronique :</u>	12
<u>IV- Système financier et monétaire :</u>	12
<u>1- Programme d'harmonisation des politiques monétaires et fiscales</u>	12
<u>2- Introduction de la convertibilité limitée de la monnaie</u>	13
<u>3- Le mécanisme du taux de change du COMESA</u>	13
<u>PARTIE II : LES THEORIES ADAPTEES DANS LE COMMERCE</u>	15
<u>INTERNATIONAL</u>	15
<u>A- Conception du libre échange avant les théories classiques</u>	15
<u>I- Théorie mercantiliste</u>	15
<u>II- Théorie physiocratique</u>	16
<u>B- Les théories du commerce international</u>	17
<u>I- La théorie des avantages absolus</u>	17
<u>II- Théorie des avantages comparatifs D.Ricardo</u>	19
<u>III- Theorie d'Heckscher-Ohlin</u>	20
<u>C- La thèse de l'intégration régionale</u>	21
<u>I- L'industrialisation axée sur la substitution des importations (ISI)</u>	21

II- développement régional autocentré.....	22
III- Argument de l'industrie naissante	23
D- La théorie de l'intégration régional.....	23
I- Les opportunités du commerce international selon les classiques	23
1- Analyse statique	24
2- Analyse dynamique.....	24
II- Politique commerciale discriminatoire et optimum de second rang	26
1- Création et détournement de commerce	27
2- Effet d'efficacité et de coût constant	29
3- Effet d'efficacité et coût croissant	30
<u>PARTIE III : ANALYSE DIAGNOSTIQUE – PROBLEMATIQUES ET</u>	
<u>RECOMMANDATIONS DE SOLUTIONS</u>	33
A- Etat des Lieux et L'analyse des échanges	33
I- Situation de la Balance Commerciale	33
II- Les importations	34
1- Importation de Madagascar en provenance de Maurice	34
2- Importation de Madagascar en provenance de l'Egypte.....	37
3- Importation en provenance de COMESA	39
III- Les exportations	42
1- Exportation de Madagascar vers l'île Maurice	42
2- Exportations de Madagascar vers l'Egypte.....	43
3- Exportation de Madagascar vers les pays membres du COMESA.....	46
4- Les relations commerciales de Madagascar avec le COMESA par rapport au reste du monde.....	48
IV- Echange de droit de trafic dans le COMESA	49
1- Offre en matière de transport aérien	50
2- Occupation des marchés	51
3- Circulation des hommes et biens et services.....	54
a) Circulation des hommes.....	54
b) Circulation des biens et services :	56
B- Identification et annonce des problématiques	58
I- Existence de similarité des produits entre les pays membres.....	58
II- Insuffisance de compagnie de transport aérien national	59
III- Libre circulation des hommes.....	60
IV- Libéralisation des droits de trafic et des vols non réguliers :	61
a) Libéralisation de droit de trafic aérien	61
b) Libéralisation des vols non réguliers	61
V- Interférence d'appartenance à d'autres zones	62
D- Recommandations de solutions.....	63
I- Spécialisation de la production.....	63
II- Prospection de nouveaux marchés	64
III- Promotion des dessertes régionales	65
IV- Limitation à une zone de libre échange de Bines et Services.....	66
V- Implication du secteur privé dans le processus d'intégration	67
<u>CONCLUSION</u>	68

INTRODUCTION

Dans les pays industrialisés, la conscience d'une interdépendance généralisée et l'impuissance des politiques économiques face aux instabilités de la mondialisation ont relancé la coopération internationale sous ses différentes formes. L'intégration régionale est apparue comme un moyen de sortir de la dépendance extérieure et du sous-développement et de réaliser un processus collectif de plus grande autonomie. Plusieurs arguments en faveur de l'intégration régionale ont été avancés tels que la nécessité d'élargir les marchés et de faire jouir les économies d'échelle pour des petits pays, la possibilité de susciter la concurrence et les avantages comparatifs dans un espace relativement protégé avant d'affronter la concurrence internationale, l'instabilité de l'environnement international et la mondialisation de l'économie.

Le commerce international constitue par la suite un moyen pour plusieurs pays de s'échanger des biens, des services et des capitaux. Ces pays s'y engagent pour deux raisons fondamentales. D'abord parce qu'ils sont différents les uns des autres sur le plan des potentiels économiques. Et en second lieu, en vue de réaliser des économies d'échelle de production. Par l'échange des biens et services et par les flux de monnaie, les économies des différents pays se relient plus étroitement les unes aux autres.

Pour Madagascar, le refus d'une trop grande dépendance de l'extérieur et la volonté de pousser en avant l'industrialisation ont motivé le choix d'une stratégie d'importation substitution dans les années 70. A cela s'est ajoutée la contrainte liée à la pénurie de devises qui a mené à une plus grande fermeture du pays. La période d'autarcie s'est traduite par une récession de l'économie. Le recul enregistré aussi bien au niveau de l'industrie que sur les autres secteurs et la croissance des limites des forces internes ont conduit le pays à miser dorénavant sur l'ouverture pour retrouver le chemin de la croissance.

Ainsi, ce choix a mis le pays sur la voie de la libéralisation des échanges, Madagascar en tant que PED, a également affirmé sa volonté de se développer durablement et de s'intégrer dans l'économie mondiale. A cet effet, il s'est engagé dans un programme d'ouverture économique en intégrant le COMESA (marché commun de l'Afrique de l'Est et Australe) dès 1995 et lancé dans la Zone de Libre Echange le 31 octobre 2000 avec huit autres pays membres : Djibouti, Egypte, Kenya, Malawi, Maurice, Soudan, Zambie et Zimbabwe.

L'objet de cette étude consiste à analyser les rapports commerciaux du pays avec le COMESA, la circulation des hommes, des biens et services au sein de la zone à dégager l'importance de la zone pour le développement économique d'un pays.

Pour mieux cerner le présent thème sur la contribution à l'amélioration des échanges commerciaux entre Madagascar et les pays membres du COMESA, nous avons adopté un plan de travail subdivisé en parties.

Dans la première partie, nous abordons les généralités sur le COMESA. Ensuite, une deuxième partie traite des différentes théories adaptées au commerce international, et enfin, la dernière partie sera consacrée à l'analyse diagnostique, à l'annonce des problématiques et à la proposition de recommandations de solutions.

PARTIE I : GENERALITES

A partir de 1945, les mouvements d'intégration régionale observée dans le monde procèdent d'une forte intensification des échanges internationaux et de considérations politiques. Dans les pays de l'Afrique subsaharienne, la constitution des blocs régionaux, répondait d'abord dans les années 60 à un souci de s'émanciper des pays développés et de leur exploitation ; tous les blocs régionaux de l'époque qualifiés de première vague ambitionnaient alors cette « déconnexions » du monde capitaliste.

L'échec manifeste de cette doctrine et la réussite substantielle des pays du sud Est Asiatique a provoqué un changement radical dans la conception des blocs régionaux. Désormais, la justice, l'équité et le développement ne sont plus recherchés dans la « déconnexions » mais dans la vision d'une pleine participation à l'économie mondiale.

L'adhésion du quasi totalité des PED aux accords du GATT puis à l'OMC laisse entrevoir non seulement cette volonté de défendre leurs intérêts mais également la prise de conscience que leur développement est lié au bon fonctionnement des multilatéralismes.

Dans tous les cas, la forte disparités économiques, culturelles et sociales existant entre pays voisins rendent difficiles les processus de régionalisation et les accords de jure gouvernements doivent être complétés par une volonté effective et commune de coopérer.

Ces mouvements d'intégrations régionales entre pays ont fortement marqué l'histoire économique récente. En Europe, en Amérique ou en Afrique Subsaharienne, ces expériences ont plus ou moins réussi mais toutes ambitionnent, par la libre circulation des biens et services, des hommes et des capitaux et la coordination des politiques un développement harmonieux des pays membres domine par la logique du marché.

A- Présentation et historique du COMESA

Le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (COMESA) est un groupement d'intervention régionale composé de 20 pays africains qui ont convenu de promouvoir l'intégration régionale par le développement du commerce et de mettre en valeur leurs ressources naturelles et humaines dans l'intérêt mutuel de leur populations.

I- Présentation

Le COMESA a succédé en 1994 à la zone d'échanges préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (ZEP) qui existait depuis 1981 dans le cadre du plan d'action et de l'acte final de Lagos de l'organisation de l'Unité Africaine (OUA).

L'objectif de la ZEP était de tirer profit d'une plus grande taille du marché, de partager la destinée et l'héritage communs de la région et de permettre une plus grande coopération sociale et économique avec un niveau de vie plus élevée par ses populations.

Actuellement, le COMESA est l'une des organisations régionales que l'Union Africaine et le Nouveau Partenariat pour l'Afrique (NEPAD) reconnaissent comme véhicule et élément de base du développement de l'Afrique, spécialement en ce qui concerne le développement des infrastructures sur le continent.

II- Historique

De 1981 à 1994, le COMESA est encore connu sous la dénomination de Zone d'Echanges Préférentiels des Etats de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe (ZEP).

En 1982, il n'avait que de 7 pays membres, cet effectif est devenu 22 en 1990. La ZEP est transformée en COMESA en 1994. La date de 1995 marque l'adhésion de Madagascar dans le COMESA. Deux ans plus tard, il y a le retrait du Mozambique et du Lesotho. 1999 marque encore le retrait de la Tanzanie et l'adhésion de l'Egypte. Le nombre des pays membres est passé à 20 en 2000 comprenant Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Egypte, Ethiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Namibie, Ouganda, RD Congo, Rwanda, Seychelles, Soudans, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.

En 2002, l'indicateur économique est déterminé avec un PNB combiné de 380 Millions d'habitants et 203 millions d'US \$ (Source MAE Mondiale).

Le siège est Lusaka (Zambie), et la Présidence revenait à l'Ouganda depuis juin 2004.

Le Secrétaire Général est Monsieur Erastus J.O Nwencha depuis juin 1998.

Signes particuliers : Deux langues officielles : le français et l'anglais (9 pays membres appartiennent à la Francophonie).

III- Les principaux objectifs du COMESA

Les objectifs du marché commun sont les suivants :

-La réalisation d'une croissance et d'un développement durables des Etats membres en favorisant un développement plus équilibré et plus harmonieux de leurs structures de production et de commercialisation.

-La promotion d'un développement conjoint dans tous les domaines de l'activité économique et l'adoption conjointe de politiques et programmes macroéconomique en vue de relever les niveaux de vie des populations et de favoriser des relations plus étroites entre les Etats membres.

-La création d'un environnement propice aux investissements étrangers, transfrontières et locaux, notamment la promotion conjointe de la recherche et l'adaptation de la science et de la technologie au développement.

-La promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité parmi les Etats membres afin d'accroître le développement économique dans la région.

-Le renforcement des relations entre le marché commun et le reste du monde ainsi que l'adoption de positions communes dans les forums internationaux. A court terme, le COMESA a pour objectif de mettre en place une zone de libre échange (suppression des barrières douanières internes) et une union douanière entre ses membres. A plus long terme, il est envisagé d'établir une union monétaire (d'ici 2005).

Le COMESA vise en outre à créer une communauté économique régionale, pleinement intégrée au niveau international une communauté, qui connaît une prospérité économique démontrée par le niveau de vie élevé de ses populations avec une stabilité politique et sociale.

IV- La structure institutionnelle du COMESA

Le COMESA est l'un des groupements économiques de coopération et d'intégrations régionales qui ont le mieux réussi en Afrique. Avec l'appui de ces institutions financières spécialisées, à savoir la banque de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique Australe pour le commerce et le développement. La chambre de compensation et la compagnie de réassurance, le COMESA tout comme la ZEP qui l'a précédé compte à son actif beaucoup de réalisation. Au cours des deux dernières décennies, il a mis au point un

grand nombre de programmes régionaux qui aident les Etats membres, d'une manière positive, à réaliser le redressement économique et la croissance économique durable.

Les institutions du COMESA sont les suivantes :

- La conférence des chefs d'Etat et de gouvernement , Organe directeur suprême du marché commun, responsable de la politique générale de la direction et du contrôle de la performance des organes exécutifs du Marché commun ainsi que de la réalisation de ses buts et objectifs.
- Le conseil des ministres, qui prend les décisions politiques sur les programmes et les activités du COMESA.
- Le comité des gouverneurs des banques centrales qui dirige la chambre de compensation du COMESA et assure la mise en œuvre des programmes de coopération dans le domaine des affaires financières et monétaire.
- Le comité intergouvernemental composé de secrétaires permanents, chargé de la mise au point et de la gestion des programmes et des plans d'action.
- Les comités techniques, responsables des divers secteurs économiques et des gestions administratives et budgétaires.
- Le secrétariat qui assure l'appui technique et les services consultatifs aux Etats membres.
- La cour de justice assure l'application des dispositions du Traité du COMESA, tranche des différends.
- Le comité consultatif qui assure la liaison et facilite le dialogue entre la communauté des affaires et les autres groupes d'intérêts avec les organes du Marché commun.

B- Les différentes intégrations

Le COMESA possède des différentes intégrations telle que, l'étape de l'intégration régionale puis le processus et les principaux programmes d'intégrations dans le Marché commun.

I- L'étape de l'intégration régionale

Afin de réaliser les objectifs du COMESA, il a fixé les étapes de l'intégration régionale d'ici 2025. 5 étapes ont été définies :

La mise en place de la ZEP (Zone d'Echanges Préférentiels) :

La ZEP a été mise en place de 1981 à 1994.

2- La zone de libre échange (ZLE):(2000)

La ZLE, effective depuis le 31 octobre 2000, comprend les 11 pays membres du COMESA tel que : Djibouti, Egypte, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Soudan, Zambie, Zimbabwe, Rwanda et Burundi un accord a eu lieu entre les pays membres de la ZLE pour une amélioration réciproque des droits de douane pour les échanges avec conservation des structures tarifaires nationales extérieures.

EN 2000, La ZLE du COMESA a regroupé environ 200 millions de consommateurs et 22% pour le commerce intra COMESA en général.

3- L'union douanière :(2004)

Le but de cette union douanière est instaurer des tarifs douanières uniques à l'intérieur commun proposés comme :

- 0% pour les biens d'équipement
- 5% pour les matières premières
- 15% pour les produits intermédiaire et semi-finis
- 30% pour les produits finis et les biens de consommation

4- L e marché commun : (2014)

Le marché commun prévoit :

- la libre circulation de la main d'œuvre qualifié (2004)
- la liberté de circulation des biens, des services, et des capitaux (2004)
- le droit d'établissement (2010) et de résidence (2014)
- la zone d'investissement commun (elle commence à prendre forme)

5- Union économique et Monétaire :(2025)

Les pays membres de la communauté économique adopteront une politique monétaire et fiscale commune, ainsi qu'une monnaie unique qui sera émise par une seule autorité monétaire (Banque centrale unique)

II- Principaux programmes d'intégration dans le COMESA

1- Libéralisation du commerce

Les Etat membres du COMESA ont convenu de libéraliser les échanges de biens et services et de faciliter le commerce dans ces deux secteurs.

Dans le cadre de ce programme ils ont mise en place la ZLE depuis 31 octobre 2001, le COMESA envisage de devenir une union douanière en 2004 et les taux du tarif extérieur commun proposés sont ci-dessus, Maurice est le principal partenaire commercial de Madagascar dans le COMESA 92%

a) Facilitation du commerce

Dans le processus d'accroissement du commerce aussi bien qu'extra - régional, le COMESA a mise en place des instruments de facilitation du commerce qu'il révisé constamment pour s'assurer qu'ils restent pertinents et appropriés avec les autres tendances dans le domaine du commerce. Les mesures sont les suivantes :

- suppression des licences d'importation (appliqué à Madagascar)
- assouplissement des procédures de visa (appliqué à Madagascar)
- suppression des barrières tarifaires (appliqué à Madagascar)
- mise en place de normes communes (en phase d'étude au niveau du COMESA)
- mise en place de règles communes sur la concurrence (en phase d'étude au niveau COMESA et Madagascar a déjà envoyé les observations y afférent)

b) La facilitation du transport :

-Transport terrestre : harmonisation des charges de transit routier, licence de transport commun, harmonisation de la charge de l'essieu et de dimensions maximales, régime d'assurance automobile

-Transport aérien : libéralisation (suppression du contrôle de trafic aérien à l'exception du contrôle de la sécurité) (en cours d'étude au niveau du COMESA)

Elaboration d'une position commune africaine sur la libéralisation du transport aérien.

Collaboration avec des autres organisations régionales sur l'harmonisation des réglementations de la concurrence en matière d'aviation civile

-Transport maritime :

Facilitation de la prestation des services (en étude au niveau COMESA)

c) Union douanière :

- Utilisation du document douanier unique (DD-COM) (en phase d'étude à Madagascar)
- Utilisation du système informatisé pour la gestion des données douanières (SYDONIA/EUROTRACE)(appliqué à Madagascar)
- Code des douanes uniques du COMESA (en phase d'étude au niveau COMESA)
- Méthode commune d'évaluation en douane
- Etude de la mise en place du tarif extérieur commun (TEC), élaboration d'une liste des produits d'importance économique en cours

d) Les technologies de l'information et des communications :

- Harmonisation des réglementations en matière de télécommunications (en phase d'étude au niveau COMESA)
- Harmonisation de la politique et de la régulation des TIC/incitation des opérateurs en TIC à adhérer à l'association des régulateurs de l'information et des communications ARICEA)
- Mise en place du site web au COMESA : <http://www.comesa.int>

e) Industrie :

Mise en place d'une zone commune d'Investissement

Programme PROINVEST

Etude sur la mise en place d'une Industrie pharmaceutique de la région

f) Agriculture :

Etude sur la riziculture à Madagascar en cours.

C- Facilitation du commerce :

Dans le domaine de facilitation du commerce, le secrétariat du COMESA a initié des programmes visant à améliorer les systèmes de transport et de communication de la région, ainsi que l'amélioration de l'information à la disposition des opérateurs économiques désireux de faire du commerce aussi bien dans la région qu'à l'étranger.

I- Charges du transit routier et licence de transport du COMESA

Le système de la charge de transit routier a été introduit en 1991 dans les pays membres tels que, Burundi, Éthiopie, Kenya, Malawi, Rwanda, Soudan, Ouganda, Zambie et Zimbabwe. Ce système spécifie que les camions poids lourds et les Bus ayant une capacité plus de 25 passagers devaient payer une charge routier.

La licence de transport du COMESA permet aux véhicules de transport commercial d'être autorisés, par une seule licence valable partout dans la région d'opérer dans tous les États membres. La licence a été introduite en 1991 et est actuellement opérationnelle dans huit pays continentaux tels que Burundi, Kenya, Malawi, Rwanda, Swaziland, Ouganda, Zambie et Zimbabwe.

II- Les divers systèmes

1- Le système de la carte jaune du COMESA

La carte jaune du COMESA est un régime d'assurance d'automobile qui couvre les responsabilités civiles et les soins spéciaux. Une carte jaune délivrée dans un pays COMESA valable dans tous les autres pays participants au système. Actuellement, ce régime est opérationnel dans 12 pays.

2-Le système de bon de garantie douanière du COMESA

Le COMESA a introduit ce système dont l'objectif est de supprimer les coûts administratifs et financiers qui ne sont pas indispensables associés avec la pratique actuelle des bons de garantie douanière du tarif de transit exécutés au niveau national. Il est envisagé que l'introduction du système de bon de garantie douanière libérée plus 200 millions de \$EU gardés en garantie.

3- Système d'information anticipée sur les marchandises (SIAM)

C'est un système informatisé mis au point par la CNUCED. Toute la série des programmes de SIAM se compose d'une série d'applications informatiques qui permettent de localiser les marchandises dans les points sur les rails, sur les routes et sur les fleuves appelées porttracker, Railtracker, Roadtracker, and laketracker.

III- Harmonisation des télécommunications, libération du transport aérien, Promotion du commerce électronique

Un réseau régional de télécommunication fiable, efficace et rentable faciliterait énormément l'intégration économique de la région. Il est reconnu que le réseau existant ne suffit pas pour répondre aux besoins des utilisateurs et la pratique actuelle d'acheminement du trafic de télécommunication en passant par des pays extérieurs à la région rend difficile l'application de tarifs compétitifs. Pour résoudre ce problème le COMESA a initié la création d'une société privée à responsabilité limitée (COMTEL) qui mettra en place un système de mode transmission asynchrone (ATM) reliant ensemble les systèmes nationaux tandis que l'infrastructure « porte à porte » est une priorité pour COMTEL ; les infrastructures nationales sont tout aussi importantes et il est nécessaire de continuer à développer et à les améliorer dans tous les pays du COMESA.

1- Libéralisation du transport aérien :

Le COMESA travaille avec les autorités compétentes et les compagnies aériennes de la région sur un programme visant à supprimer en fin de compte tous les contrôles du trafic aérien, à l'exception de ceux qui concernent la sécurité. La conséquence accrue sur les routes de la région et cela encouragera les échanges commerciaux.

2- Promotion du commerce électronique :

Le secrétariat du COMESA est entrain de mettre au point une politique du commerce électronique ainsi que les modalités de sa mise en œuvre dans le cadre de son processus de la facilitation de la communication électronique entre les Etats membres et le secrétariat, le COMESA a distribué des ordinateurs et mise en place des facilités de courrier électronique et d'Internet dans tous les ministères de coordination.

IV- Système financier et monétaire :

Les programmes de coopération monétaire du COMESA ont pour but de créer une zone monétaire commune avec un plus grand niveau de stabilité monétaire afin de faciliter les efforts d'intégration économique et d'assurer le développement économique durable de la sous région. A cet effet, son objectif ultime est de créer une union monétaire.

L'essentielle des activités de mise en œuvre porte sur ce qui suit :

- Libéralisation des systèmes de change des Etats membres en vue de faciliter le commerce et la circulation des capitaux au sein de la région.
- Réalisation d'une plus grande harmonie des politiques économique, fiscales et monétaires des Etats membres, en vue de réduire la discordance monétaire et mettre en place un mécanisme de consultation et de coordination.
- Réalisation de la convertibilité des monnaies nationales des Etats membres au niveau de la région.
- Mobilisation de ressource financière pour l'accroissement du commerce et l'extension des projets et programme de développement.

1- Programme d'harmonisation des politiques monétaires et fiscales

En 1992, le COMESA a adopté ce programme dans le but de créer une union monétaire en 2025. Ce programme suivra les étapes suivantes :

Première phase 1992-1996

Consolidation des instruments de coopération monétaire existants et mise en œuvre des mesures politiques visant la réalisation de la convergence monétaire.

Deuxième phase 1997-2000

Introduction de la convertibilité limitée de la monnaie et l'union de taux de change informel.

Troisième phase 2000-2004

Union de taux de change formel et coordination des politiques économiques par une institution monétaire commune.

Quatrième phase 2025 et au-delà

Union monétaire à part entière, appliquant l'utilisation d'une monnaie commune émise par une institution monétaire commune.

2- Introduction de la convertibilité limitée de la monnaie

La convertibilité de la monnaie est l'acceptation des transactions dans les monnaies des uns et des autres, ce qui non seulement facilite le flux du commerce et de l'investissement en réduisant les coûts de transactions mais sert aussi d'instrument important pour la promotion de la coopération régionale et de l'intégration économique. La convertibilité de la monnaie assurera aussi une transition harmonieuse vers une monnaie unique pour la région du COMESA dans un proche avenir.

Les Etats membres sont maintenant prêts à commencer la mise en œuvre de la deuxième phase du programme d'harmonisation monétaire qui porte sur l'introduction de la convertibilité limitée de la monnaie dont la réalisation est prévue entre 1999 et 2004, pour coïncider avec la création de l'union douanière. Les organes directeurs du COMESA ont décidé d'élaborer et de mettre en œuvre les lignes directrices de sur la convertibilité de la monnaie afin de faciliter le flux du commerce et de l'investissement et de promouvoir l'utilisation de la monnaie régionale pour réduire les coûts de transaction.

3- Le mécanisme du taux de change du COMESA

C'est le stade de la quatrième phase dont le commencement de la mise en œuvre est prévu en 2005 pour se terminer en 2010.

Dans ce système de taux de change, les taux des Etats membres fluctuent à l'intérieur d'une marge donnée. Pendant cette période, les transactions intra -COMESA

sont pleinement convertibles. De même, bien que les banques centrales restent indépendantes, les politiques monétaires et fiscales sont coordonnées par une institution monétaire unique.

PARTIE II : LES THEORIES ADAPTEES DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Il y a des différentes écoles de la pensée qui ont déjà essayé d'étudier l'impact du commerce et des échanges internationaux dans une économie d'une nation.

Les mercantilistes s'intensifient aux échanges par l'existence des flux de métaux précieux. Par ailleurs, les physiocrates renforcent la circulation des intrants et des produits de l'agriculture par le libre échange. Les fondateurs de l'économie classique comme A Smith et D Ricardo ont déjà analysé les déterminants du commerce entre quelques pays.

Actuellement, les différentes conceptions théoriques sont ajustées par la mondialisation d'où l'existence de l'évolution de la conception du libre échange.

A- Conception du libre échange avant les théories classiques

La considération du libre échange avant les classiques ne seront qu'un résumé succinct à cause de leur champ d'application et leur portée qui est encore relativement restreinte, telle que la distinction avant et après les classiques nous montre que ce sont eux qui sont les véritables fondateurs du libre échange.

I- Théorie mercantiliste

Sur le plan historique, la période du 16^e et 17^e siècle fut marquée par les multiples découvertes maritimes réalisées principalement par les navigateurs espagnols et portugais.

Les européens ont exploités cette situation pour disposer en abondance des métaux précieux conquis aux nouvelles colonies.

Comme le mercantiliste, il avançait le principe que la richesse d'une nation dépendait de l'abondance des métaux précieux qu'elle détenait. En matière de politique commerciale il encourageait des exportations et par contre freinait des importations.

Par conséquent, si les exportations étaient supérieures aux importations, le règlement du solde devrait se traduire par une rentrée des métaux précieux dans le pays, donc un enrichissement du pays.

Cependant, les actions de la France sous l'impulsion de Colbert (1619-1683, Ministre de Louis XIV) étaient assez intéressantes car encore fort proches de la réalité actuelle. Colbert préconisait le développement de manufactures afin d'augmenter les exportations.

Ainsi certains principes mercantilistes sont encore d'actualité d'aujourd'hui. Il s'agit notamment du développement des exportations et de la recherche d'une balance commerciale positive. Néanmoins, le fait de ne considérer que les métaux précieux comme source de richesse limite les portées de leur théorie.

II- Théorie physiocratique

François Quesnay est le fondateur de l'école physiocratique qui est apparue au cours du XVIII^e siècle (1694-1774). Cette école mettait l'accent sur le gouvernement de la nature. Ainsi pour eux, la terre est la seule source de richesse et toute autre activité était considérée comme stérile. La classe des agriculteurs était considérée comme la seule productrice car cette classe qui produit le « produit net ». Pour Quesnay, il était indispensable de mettre en place tous les moyens indispensables pour ce déroulement de cette activité qui est l'agriculture. Ce libéralisme économique faisait partie de ces moyens.

En effet, toutes réglementations et limitations touchant l'agriculture et les commerces des produits agricoles nuisent à l'ordre naturel de la production.

Le commerce joue donc un rôle important en optimisant la circulation des intrants et les produits de l'agriculture. On a donc commencé à prendre conscience des biens faits du libre échange dans le cadre de processus de production. D'ailleurs, les théories classiques qui suivent ont mis un accent particulier sur le libéralisme. Toute intervention de l'Etat dans le secteur productif ne servirait qu'à dérégler le marché.

Néanmoins, considérer l'agriculture comme seule activité productive limite la portée de la théorie physiocratique. D'où l'ébauche des théories classiques sous l'impulsion d'A Smith. Ce sont les théoriciens classiques qui ont véritablement étudié l'impact des échanges commerciaux dans une économie et surtout d'analyser leur motifs.

B- Les théories du commerce international

Les principaux précurseurs des études sur les tenants et aboutissants du commerce international ont été les classiques. Ils ont essayé de mettre en exergue les raisons pour lesquelles un pays devrait se mettre en relation (d'échange) avec un autre et quels avantages pouvaient-ils en tirer. Ces études ont débouché sur différentes théories.

I- La théorie des avantages absolus

A Smith, est le premier à chercher une explication universelle des différents phénomènes économiques. Ses études étaient surtout axées sur l'origine de la valeur : le travail.

Comme tous les autres classiques, mettaient en exergue le principe du « laisser-faire » pour la bonne marche de l'économie. De ce fait ils laissaient le marché et les prix régler le bon fonctionnement de l'économie sans qu'il y ait intervention de l'Etat. Ainsi, il expliquait le commerce du fait des différences de coût de production qui existaient pour bien appréhender la théorie d'A Smith, prenons un exemple de deux pays A et B, et produisant deux produits tel que : Blé et Tissu. Le tableau suivant présente la durée de production des deux biens dans chaque pays.

Produit Pays	Tissu	Blé
A	1h	2h
B	3h	1h

L'heure qui mesure les coûts de production résulte de la théorie d'A.S. En effet, sans entrer dans ces détails, Smith dans son ouvrage principal « La richesse des nations » (1776) a essayé de définir les origines de la valeur. Cette définition de Smith a donné naissance à la théorie de la valeur « travail ». Une théorie qui, en quelques mots stipule que c'est le travail fourni par les travailleurs qui crée la valeur du produit.

Revenons alors à la théorie des avantages absolus, les coûts de production entre les deux pays sont différents. De plus, chaque pays est plus performant dans la production de l'un des deux produits. En effet, le pays A est performant dans la production de tissu car les artisans de ce pays ne mettent qu'une heure de travail par unité de tissu alors que les artisans du pays B mettent trois fois plus de temps. Ainsi en se référant à la théorie de la valeur du travail, le coût de production de la tissu dans le pays B est trois fois plus élevé que celui du pays A. Pour l'autre produit, le coût de production de blé est deux fois plus élevé dans le pays A que dans le pays B. Ainsi donc, le pays B dispose d'un avantage absolu sur le pays A pour le blé.

En absence du commerce international, le coût de la production des biens restait donc à leur niveau décrit dans le tableau précédent.

Leur prix aux consommateurs est le reflet de cette valeur (coût de travail). De ce fait, les consommateurs du pays A est plus performant seront défavorisé pour le prix du Tissu.

Alors que ceux de B le seront pour le Blé, Avec le libre échange, les consommateurs des deux pays bénéficieront de coûts peu élevés.

Selon le principe du ménage prudent et diligent, en chef de famille ne devra acheter un produit qu'il peut produire à moindre coût lui même. Chaque pays va donc se consacrer à produire sur son territoire le produit pour lequel il a un avantage absolu.

Investissement, il ne doit pas produire le produit pour lequel il est moins performant et l'importer de l'autre pays. De ce fait, la demande supplémentaire créée par l'importation va contribuer à relever le prix et à contribuer au bien être du producteur. Pour que cette explication soit valable, il est indispensable que l'Etat n'intervienne surtout pas pour modifier les coûts de production par l'intermédiaire des taxes ou subventions.

Dans notre cas, le pays A va donc produire le Tissu aussi bien pour lui que pour le pays B et importer du Blé du pays B. Ainsi pour les consommateur chaque produit ne contiendrait plus qu'une heure de travail donc moins cher. Le principe de la spécialisation et de la division internationale du travail constitue une caractéristique importante des théories classiques. De même que les nécessités du libre échange et du libre jeu des marchés sont les fondements de base de ces théories.

Une question mérite d'être soulevée d'après cette théories Smithienne. Elle consiste à savoir si un pays doit s'abstenir à l'échange lorsqu'il dispose de l'avantage absolu sur

tous les produits. C'est à cette question que D Ricardo a tenté de répondre dans sa théorie des avantages comparatifs.

II- Théorie des avantages comparatifs D.Ricardo

Ricardo a essayé de mener une analyse critique des travaux de Smith, en effet, Ricardo a dépassé la notion de valeur travail d' A Smith en ajoutant la notion de travail incorporé. C'est cette notion de travail qui peut être la plus rapprochée de la notion des coûts de production comme on l'entend aujourd'hui. Ricardo prend en compte le travail incorporé dans une marchandise pour mesurer sa valeur.

Pour revenir à la théorie du commerce international, Ricardo a émis la théorie des avantages comparatifs. Pour Smith et la théorie des avantages absolu, deux pays devraient procéder lorsque chaque pays est plus performant que l'autre dans l'absolu dans la production d'un bien donné, et inversement pour un second bien.

Ainsi si l'on réfère uniquement à Smith, lorsqu'un pays possède l'avantage absolu sur les deux produits, il devrait se changer lui même de leur production, et le second pays serait amené à se contenter d'importer tous les produits.

Ce pendant, Ricardo pense que les échanges devraient être maintenus entre les deux pays.

Par rapport à Smith, Ricardo met l'accent sur l'adjectif « comparatif » et donc pas forcément absolu.

Ricardo avançait que les deux pays gagneraient dans l'échange, dès lors que leur avantage relatif dans la population soit différent. Autrement dit, un pays devrait se spécialiser dans la production d'un bien où il est plus efficace. Pour mieux appréhender cette théorie, il nous paraît plus clair de relever une illustration empruntée au livre « ce qu'il faut savoir sur l'ajustement » qui prend l'exemple d'une conseillère en gestion qui : « dans le cadre de son travail hautement rémunéré doit avoir souvent recours à l'informatique. Supposons qu'une conseillère en gestion ait été auparavant une excellente opératrice sur l'ordinateur. Dans ces nouvelles fonctions, elle veut être exaspéré par la lenteur de certains employés et peut être tentée de faire elle même le travail. Mais si elle est efficace dans les deux taches elle aurait tort de consacrer une partie de son temps à l'enregistrement des données »

Dans cette illustration, on peut révéler que la conseillère dispose d'un avantage absolu dans toutes les tâches. Ce pendant, il lui est avantageux de laisser la seconde tâche à ses employés bien que moins performants. En effet, consacrer une partie de son temps à la saisie des données signifie qu'elle va amputer sur le temps qu'elle consacre à la première tâche où son avantage est plus important.

La transposition de cette illustration à l'échelle nationale parfaitement la théorie Ricardienne des avantages absolus. De ce fait, les pays devraient affecter toutes leurs ressources à la production du bien où son avantage est plus important, laisser les autres produits à la charge des autres pays, même s'ils sont moins performants dans l'absolu.

Ce pendant Smith et Ricardo n'avait pas tenté d'expliquer pourquoi la différence de coût de production existait. C'est à cette lacune que la théorie de Heckscher-Ohlin tentait de pallier.

III- Théorie d'Heckscher-Ohlin

Elie Heckscher est le fondateur de cette théorie en 1919.

Une explication plus claire a été par la suite fournie par Bertil Ohlin dans les années 30. Cette théorie de H O explique notamment que les différences de coût de production entre les nations proviennent de la différence de dotation en facteur entre chaque pays.

Comme on a pu le voir précédemment, C'est cette différence de coût de production qui conduit à l'échange.

En effet, pour Heckscher-Ohlin, un pays va exporter un bien dont la production nécessite des proportions élevées de facteurs abondants dans ce pays, et des proportions faibles de facteur rares. Les facteurs ainsi considérés consistaient notamment en facteur capital et facteur travail.

Ces différences de dotation en facteur constituaient pour Heckscher-Ohlin le motif principal des avantages entre pays.

Cependant, cette théorie a été souvent discutée et ce, notamment par les observations de Leontief. En effet, par ses observations et calculs, Leontief aboutissait au

résultat que les Etats Unis dans les années 50 exportaient vers le reste du monde des biens à forte intensité de main d'œuvre.

Cependant, Leontief estimait que les Etats Unis étaient fortement dotés en facteur capital, si l'on se réfère à la théorie d' H O, il est donc paradoxal que pour les produits importés, le facteur capital était relativement élevé. Mais les observations postérieures ont relevé qu'il ne fallait plus se cantonner à la distinction capital-travail pour les facteurs de production.

En effet, il peut exister différents types de main d'œuvre et de ressources naturelles.

A ce titre, on a constaté que les Etats Unis disposaient de terres agricoles et de main d'œuvre scientifique spécialisée de manière abondante dont les produits d'exportation utilisaient une proportion intensive. De ce fait, le paradoxe soulevé par Leontief aboutissait en fin de compte à une confirmation de la théorie d'Heckscher-Ohlin.

Cette théorie de H O constitue ainsi une explication importante des déterminants des échanges dans le monde.

C- La thèse de l'intégration régionale

La nécessité de se regrouper en zones régionales peut être justifiée par deux théories différentes et complémentaires :

- i) l'industrialisation par la substitution des importations,
- ii) le développement régional autocentré.

I- L'industrialisation axée sur la substitution des importations (ISI)

Cette stratégie reposait sur le fait qu'il est plus facile de résorber le déséquilibre des paiements courants en réduisant les importations qu'en accroissant le volume des exportations composées de produits primaires et condamnées à la stagnation, L'ISI comportait deux phases et reposait sur l'établissement de barrière tarifaires protectionnistes élevées, la première consiste dans la création des industries de bien de consommation courante. En raison de la faible intensité capitaliste exigée, cette phase est souvent qualifiée de « facile » et se traduit par l'établissement par des barrières tarifaires assez

faibles. La seconde étape « difficile » est décisive dans cette réduction progressive de la dépendance extérieure, elle consiste dans la fabrication des biens d'équipement et des biens de consommation durable. La mise en œuvre de ces industries intermédiaires à forte intensité capitaliste nécessite ce pendant l'établissement de barrières tarifaires très élevées.

Les pouvoirs publics jouaient un rôle central dans la planification de ce développement tourné vers l'extérieur. Les recettes procurées par les droits de douane élevés devraient en effet faire l'objet d'une affectation optimale afin de retenir, d'une part, les industries locales consommateur au niveau de leur pouvoir d'achat.

Etant donné la taille réduite de la part de l'économies en développement , il semble évident que le processus de substitution des importations aurait d'avantage de chances de réussir s'il était mené au niveau régional et plusieurs actions ont donc été entreprises dans ce sens.

II- Développement régional autocentré

La stratégie de croissance tournée vers l'extérieur (introvertie) est recommandée par cette théorie. La priorité est la satisfaction des besoins domestiques, le développement régional autocentré n'est pas l'autarcie. il s'agit en effet , « au lieu d'exporter la production et de consommer le surplus, de n'exporter le surplus pour consommer la production .»

Par ailleurs la théorie de développement autocentré porte sur la redistribution des revenus dans les pays en voie de développement à fin de permettre la relance de la demande effective (demande qui s'accompagne d'un pouvoir d'achat de la part des consommateurs et qui est anticipée par les entreprises ,déterminant ainsi le niveau de la production, le niveau de l'activité et donc le volume de l'emploi) concernant les produits plus simples(et requerrant moins d'importation qui peuvent être fabriqués sur place et requerrant moins d'importation).

Cependant, cette réorientation de la demande ne signifie en rien l'autarcie. Le commerce extérieur reste indispensable car les importations qualifiées d'incompressibles » ne peuvent être financées que par les exportations.

La théorie explique ainsi, qu'à moyen et long terme, les effets positifs sur la production, l'emploi et la balance commerciale pourront être enregistrés. Toutefois, la dimension économique et le marché intérieur des pays en voies de développement étant trop réduits, la stratégie du développement régional autocentré doit s'accompagner de la

recherche de l'autonomie collective, c'est à dire, le regroupement des pays en zones autonomes ; un néoprotectionnisme caractérisé par une protection collective accrue est pratiqué à l'extérieur de la zone régional tandis que l'intensification des échanges et libre échange prévalent à l'intérieur.

III- Argument de l'industrie naissante

L'argument de l'industrie naissante va systématiser par la suite de validité de la théorie protectionniste, un tarif douanier élevé est nécessaire pour protéger les nouvelles industries dont le coût de production est trop élevé pour dégager un avantage imposé par leur régionalisation fonctionnelle.

L'argument de l'industrie naissant et reconnu d'ailleurs par de nombreux classiques, a été par la suite invoqué par les pays en développement pour justifier le protectionnisme discriminatoire. Ce pendant ,l'adoption d'une telle approche d'intégration régional fondée sur le mépris du commerce international et la surestimation du rôle de l'Etat dans la planification industrielle régional s'est imposée comme le propre écueil de ce type d' intégration.

D- La théorie de l'intégration régional

L'objectif premier des accords commerciaux régionaux est de libéraliser les échanges entre les participants et ces accords. A ce titre, ils sont souvent considérés comme un mouvement vers le libre échange. En ce sens c'est la théorie libérale du commerce international qui prévaut ; le libre échange non discriminatoire est la seule situation qui permet d 'atteindre le bien être optimal pour tous les pays.

I- Les opportunités du commerce international selon les classiques

Cette théorie qui porte sur un concept cher aux classiques « le libre échange » peut être analysé aussi bien du point de vue statique que du point de vue dynamique.

1- Analyse statique

L'idée selon laquelle l'échange entre les pays permet l'accumulation de gains même pour les pays qui n'ont d'avantage productif pour aucun bien a été développé par Ricardo dans son œuvre « des principes de la politique et l'impôt » en 1817.

Cette loi portant le nom « loi des avantages comparatifs » prône que chaque pays a intérêt à se spécialiser des productions pour lesquelles il dispose d'un avantage de coût relatif c'est à dire pour lesquelles son avantage est relativement le plus grand ou éventuellement son désavantage est relativement le moins grand.

La théorie néoclassique du commerce international a été ensuite dominée par la loi des proportions des facteurs ou théorème d'H.O.S (Heckscher –Ohlin-Samuelson) qui stimule dans la même logique, que chaque pays tend à se spécialiser dans la production et l'exportation des biens incorporant de façon intensive les facteurs de production relativement abondants sur le territoire et à importer les produits nécessitant le recours aux facteurs de production relativement rares dans le pays. Présentée jusque là comme une simple tautologie, le théorème d'H O S devient intéressant lorsqu'il énonce que la spécialisation internationale entraîne par la suite une certaine évolution du prix des facteurs de production. Elle conduit en effet, dans chaque pays à une hausse du prix du facteur abondant, davantage demandé et une baisse du prix du facteur de production rare moins demandé.

Toute fois la théorie libérale de l'échange international a reçu de nombreuses critiques portant notamment le fait que l'une part, elle ne peut prouver les avantages du commerce international qu'à un moment donné sans tenir compte du temps et de l'évolution de structure et d'autre part, elle démontre seulement que la situation est optimale pour tous les pays à un instant. Des analyses dynamiques ont été en conséquence développées pour répondre à ces critiques.

2- Analyse dynamique

Adam Smith a développé l'idée que le commerce international permet de mobiliser la ressource productive précédemment employée. Le commerce permet ainsi de stimuler la croissance de niveau de la production en fournissant un débouché pour de nouvelles productions. L'exploitation de ressource exploitable précédemment oisive comme pour les cas des activités minières dans les P E D, permet d'accroître la production et l'emploi à

distribuer de nouveaux revenus, à générer des investissements supplémentaires et aussi à encourager la croissance économique.

Par la suite, John Stuart Mill prône qu'en plus d'entraîner une augmentation et une meilleure allocation de la production mondiale, le commerce international permet :

- l'élargissement des marchés, permettant la hausse de la productivité et la réalisation des économies d'échelle.

- la transmission d'idée et de technique nouvelle, de nouveaux besoins et de nouveaux produits ;

- l'apport de capitaux et d'investissement étranger et la hausse de l'épargne interne.

- le développement de la concurrence et l'esprit d'entreprise entraînant parallèlement innovation, progrès technique et baisse des prix.

Ces analyses dynamiques du commerce extérieur ont été complétées par deux théories essentielles. D'une part, dans sa théorie du cycle de produit, Vernon affirme que le produit suivra un cycle inverse, de la naissance dans les pays développés qui sont le plus souvent à l'origine des innovations, puis à sa standardisation vers les pays industriels du tiers monde, les produits traditionnels (médicaments, textiles, chaussures) au contraire pourront être produits partout et même dans les pays les moins industrialisés, la spécialisation évolue continuellement ; il y a renouvellement, les nouveaux produits se propagent, et les pays qui se développent passent des produits plus anciens aux produits plus élaborés en diversifiant leurs exportations.

D'autre part, Balassa dans son approche des étapes successives des avantages comparatifs prône que les spécialisations évoluent au cours du temps selon différentes étapes correspondant à son niveau de développement et à sa technologie : « l'avantage comparatif se modifie avec le temps, la structure des exportations s'améliore au fil du développement économique et de l'accumulation du capital physique et humain », le pays passe ainsi des produits de main d'œuvre non qualifiée aux produits requérant capital et main d'œuvre qualifiée, puis aux produits à haute technologie.

En résumé, la théorie néoclassique du commerce international explique que le libre échange est le mode d'organisation optimale et adéquate des relations extérieures en ce sens qu'il agit de façon optimale sur le bien être de chaque participant à l'échange.

L'échange extérieur a ainsi comme implication directe et statique d'améliorer l'allocation des ressources au sein de chaque pays participant à l'échange. Dans la même logique et tout en confortant la position de la doctrine libérale, les néoclassiques enchaînent que les gains du libre échange ne se limite pas seulement au gain statique de l'échange mais ont également un impact sur la structure de production en permettant un effet de rattrapage assurant ainsi que le tiers monde passera des produits primaire, à forte intensité de main d'œuvre et à rendement faible à des biens incorporant plus de capital et de main d'œuvre qualifié.

Cette configuration est qualifiée par les libéraux de « first best ».Cependant, bien que les accords régionaux visent le libre échange des pays participants, ils relèvent toujours du protectionnisme car ils ne concernent qu'une aire géographique limitée. Certes, ils s'accompagnent de l'élimination de certaine entrave au commerce international. Mais ils maintiennent aussi des discriminations et en introduisent même de nouvelles entre les partenaires dans l'échange. L'intégration régionale ne peut alors représenter au mieux, qu'un optimum de second rang par rapport au libre échange.

II- Politique commerciale discriminatoire et optimum de second rang

Les accords régionaux sont organisés entre les pays en nombre relativement restreint et selon les modalités variées, il est possible de donner une typologie simplifiée de ces accords.

-**Groupeement de commerce préférentiel** : cet accord se limite à une réduction partielle des mesures protectionnistes sur les échanges commerciaux des pays membres.

-**Association de libre échange** : elle prévoit le Libre Echange des produits de pays membres, chaque pays restant maître de sa politique commerciale :

- **Union douanière** : C'est un accord qui supprime les barrières douanières internes et établit un tarif extérieur commun.

- **Le marché commun** : qui est une formule d'organisation des relations économiques internationales ambitieuse.

- **Union économique** : C'est un accord visant à approfondir un marché commun par la mise en œuvre d'un processus de politique économique commun.

- **Union économique et monétaire** : il s'agit d'une union économique compilée à la fois par une coordination des politiques économiques et des mécanismes assurant la stabilité de la monnaie voir par une monnaie unique.

De ce classement, seules les trois premières formes relèvent strictement de la politique commerciale. Les trois derniers types d'accord contiennent certaines positions caractéristiques qui vont au delà d'une action sur les seuls flux commerciaux.

La théorie du commerce international a ainsi privilégié l'analyse des unions douanières et des Z L E.

1- Création et détournement de commerce

Ces concepts qui servent désormais de base à l'analyse des regroupements régionaux ont été introduits par J Viner dans son célèbre ouvrage « the customs Union Issue ».

Supposons par exemple : que les Etats unis et le Mexique décident de former une Z L E à partir d'une politique commerciale non discriminatoire ,les deux pays suppriment toute barrière au commerce entre eux et maintenant leurs barrières tarifaires respectives avec le reste du monde. Viner montra que selon sa structure de production, chaque pays peut voir sa situation s'améliorer ou détériorer.

En effet ,supposons que les Etats Unis commencent à importer des chaussures du Mexique ;si les premiers produisaient des chaussures avant la formation de la Z L E ,ils devaient les produire à des coûts plus élevés que le Mexique.

Dans ce cas, la formation de la Z L E réoriente la production d'un producteur à coût élevé vers un producteur à coût faible et le bien être augmenté :il y a création de ce commerce lorsqu'une source d'approvisionnement externe plus efficace. Par contre, si les Etats Unies importaient auparavant des chaussures d'un autre pays à un coût plus faible que les Mexique alors le tarif discriminatoire introduit par la ZLE dirige la production d'un pays à coût faible vers un pays à coût relevé et le bien être se détériore ; il y a détournement de commerce lorsqu'une source d'approvisionnement externe est remplacée par une autre source d'approvisionnement également extérieur au pays mais moins efficace.

Du point de vue global, une ZLE créatrice de commerce ne réduit pas le commerce entre les partenaires de la zone et le reste du monde mais augmente le commerce entre les pays membres de la ZLE. La création de la ZLE représente un pays dans la direction d'un commerce plus proche au libre échange. Par contre, lorsqu'une ZLE est destructrice de commerce, elle accroît les recharges entre les pays membres au détriment au commerce avec le reste du monde et représente aussi une avancée vers le protectionnisme. Le tableau suivant éclaire à l'aide d'un exemple, ces effets de création et de détournement de commerce.

Tableau 1: Effet de création et de détournement de commerce

		B	A	C	Effets
← Vin	C	18	20	17	Détournement de commerce
	$C(1+t_0)$	19,8	20	18,7	
	$C(1+t_1)$	18 →	20	18,7	
Chaussures	C	16	14	18	Ni création Ni détournant de commerce
	$C(1+t_0)$	17.6	14	19.8	
	$C(1+t_1)$	16	14	19.8	
→ Ordinateurs	C	14.8	16	15	Création de commerce
	$C(1+t_0)$	16.28	16	16.5	
	$C(1+t_1)$	14.8	16	16.5	

C : coût unitaire de production

t_0 :tarif avant formation de ZLE entre A et B($t_0^B = t_{o,n}^C = 10\%$)

t_1 : tarif après formation de ZLE ($t_1^B = 0$, $t_1^C = t_0$)

Les effets des accords commerciaux préférentiels selon les caractéristiques des zones en question.

Ces effets dépendent des créations des pays membres à la libéralisation du commerce et de coûts de production des pays partenaires.

2- Effet d'efficacité et de coût constant

Considérons la formation d'une ZLE dans un monde à la trois pays A, B, C et de bien. Supposons qu'initialement A taxe à un taux uniforme, t les importations de B et C. Toutes les importations proviennent de C les gains tirés des échanges étant représentés par la surface 9234. A forme une ZLE avec B. Les importations en provenance de B sont libérées de droit alors que celle en provenance de C et toutes les taxes t . Il y a donc une mort subite des importations en provenance de C et toutes les importations proviennent désormais de B. Il se produit des effets analytiquement distincts :

Les termes de l'échange de A se détériorent et les distorsions entre les prix intérieurs et les nouveaux prix frontières disparaissent. Le premier effet est justiciable, tandis que le second est bénéfique.

L'effet net de la ZLE pour A est ambigu même si le niveau des importations augmente ($OM_z > OM_T$).

En ce qui concerne B et C, du fait des coûts constants, ils ne perdent ni ne gagnent rien. Cela signifie que les effets de bien-être de la ZLE sur l'union dans son ensemble et sur le reste du monde va dans le même sens que ses effets sur A.

Du point de vue de bien-être, le graphique indique que les recettes tarifaires représentées par la surface (1, 2, 3, 4) disparaissent après la formation de la ZLE. Une partie de cette perte est récupérée par les consommateurs de A qui paient des prix intérieurs moins élevés pour les produits importés, le reste représenté par la surface (3,4,5,6) est dû à l'inefficacité de B et se trouve perdu pour A comme pour le monde dans son ensemble.

En même temps A enregistre un gain représenté par la surface (2, 6,7) qui est dû à une contraction de la production intérieure et à une expansion de la consommation.

L'effet net de la ZLE reste ambigu. En effet, la formation de la ZLE entraîne à la fois l'augmentation du bien-être des consommateurs du pays A qui paient moins cher les produits importés et la détérioration de la balance commerciale concomitante à celle des termes de l'échange. Cette ambiguïté est due au fait que la ZLE étudiée produit un détournement en provenance de B.

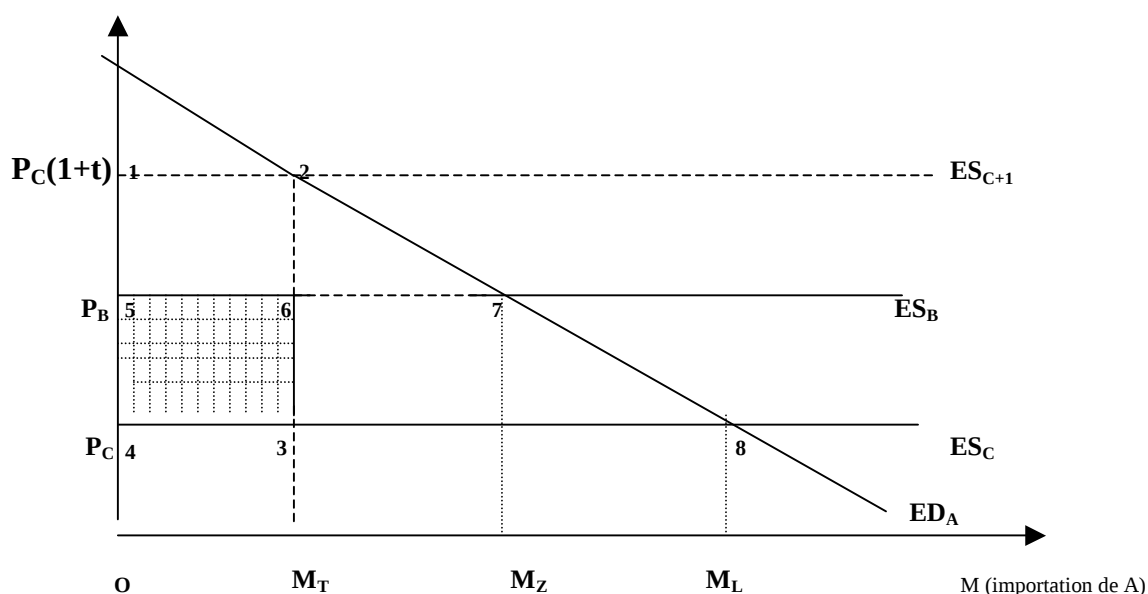


Figure n° 1: Effet d'une ZLE avec coûts constants

La figure indique qu'une ZLE est susceptible d'augmenter le bien être plus :

- La demande d'importation de A est élastique en situation d'équilibre initiale ;
- Le droit initial est élevé ;
- La différence entre les coûts de B et C est faible.

3- Effet d'efficacité et coût croissant

A l'équilibre initial, B et C sont tous deux soumis au droit et leurs courbes d'offre perçues par les résidents de A figurent en pointillé. Les importations totales de A sont représentées par OM_T^B en provenance de B et $M_T^B M_T$, en provenance de C. La création de la ZLE déplace la courbe d'offre d'exportation de B, $(ES_B + t)$, vers la ligne continue (ES_B) et ses exportations se développent aux dépenses de C (qui sont réduites de $M_T^B M_Z^B$). Cela tient du fait que au prix de C droits inclus, B est incapable de satisfaire la demande de A dans son intégralité. Il ne se produit aucun changement dans les prix intérieurs de A et donc aucune amélioration d'allocation de ressources. En même temps, les recettes tarifaires tirées des importations en provenance de B sont perdues (surface 1, 2, 3, 4), le bien être de A décline sans ambiguïté.

Il ressort de la figure 1, 7,3(b) qu'une condition nécessaire mais non suffisante pour qu'une ZLE améliore le bien être de A et qu'elle doit amener une mort subite des

importations en provenance de C. Cette condition est satisfaite lorsque le droit initial est suffisamment élevé pour placer le prix de C, droits inclus au dessus de point A dans la figure. Dans ce cas une ZLE abaisse le prix intérieur des biens importables pour A et génère des effets d'efficacité positifs. Ces effets doivent être évalués en opposition à la perte de recettes douanières dû à la ZLE. Le bien être a plus de chances de s'améliorer si les trois énoncés ci dessus sont satisfaites.

Il ressort de cette figure 2 que le gain que B tire du commerce sont représentés par la surface située au dessus de sa courbe d'offre d'exportation et au dessous du prix de vente. Avant la ZLE, B reçoit P_C et vend OM_T ...donnant un surplus de (4,6,7). Après la ZLE, il reçoit $P_C(1+t)$ et vend OM_T ...donnant un surplus (1,2,7). La création de la ZLE apporte un gain net (1,2,6,4) à B.

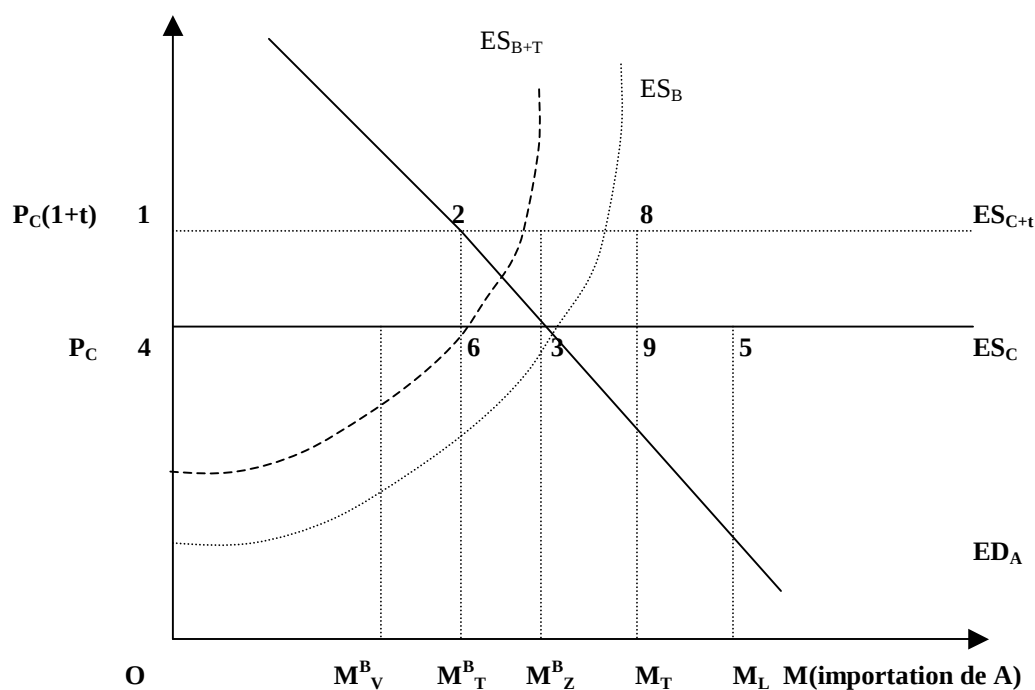


Figure n° 2: Effet d'efficacité et coûts croissants

Dans ce cas, la ZLE dans son ensemble et le monde perdent suite à la formation de la ZLE, car la perte de A est supérieure au gain de B à concurrence de la surface (2, 3, 6). De façon intuitive, comme le prix de A ne change pas après la formation de la ZLE, il n'y a pas de gain d'efficacité dans ces pays. En même temps, la ZLE encourage une production inefficace dans le pays B ; le coût des importations en provenance de B est supérieur au coût d'obtention des mêmes importations en provenance de C. L'efficacité globale pour A et B et donc pour le monde diminue.

Le graphique montre également que le bien être global du monde est relié négativement au niveau initial des échanges entre les pays partenaires plus grande est la proportion du commerce de A en provenance de B à l'origine, plus grande est la perte pour A découlant de la ZLE.

Essentiellement, la perte pour A est égale aux recettes tarifaires perçues sur les importations en provenance de B sont importantes.

Cette constatation vient remettre en cause la thèse selon laquelle, plus le niveau des échanges entre les pays partenaires est important initialement, plus à la formation de la ZLE a des répercussions positives pour les pays en question.

PARTIE III : ANALYSE DIAGNOSTIQUE – PROBLEMATIQUES ET RECOMMANDATIONS DE SOLUTIONS

A- Etat des Lieux et analyse des échanges

I- Situation de la Balance Commerciale

Le solde des échanges commerciaux qui se traduit par la balance commerciale s'obtient par la différence des exportations et des importations. Le tableau suivant relate le solde des échanges commerciaux que Madagascar a effectués avec le reste du monde.

Tableau 2: Evolution de la balance commerciale (en million USD)

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Balance Com	-247.84	-106.58	-141.13	-176.53	-99.42	-66.52

Source : Institut National de la Statistique

Le tableau montre qu'en 5 ans, les échanges commerciaux se sont toujours soldés par un déficit avec un maximum atteint en 1990 (247.84 millions de dollars). Une situation qui est due sûrement au fait que cette année, le pays tente difficilement de se remettre des conséquences désastreuses du Programme d'Ajustement Structurel (PAS) et des mesures restrictives qui s'en sont suivies. Le déficit atteint par contre un niveau plancher en 1995 en raison d'une amélioration nette des indicateurs macro économiques globaux. Le tableau suggère également que la balance est fondamentalement instable. Cette tendance à l'instabilité peut provenir du caractère lui-même très instable des composantes de la balance commerciale c'est à dire les exportations et les importations.

Les exportations et les importations sont alors deux agrégats instable et évoluant différemment.

Les mesures prises par le COMESA afin de promouvoir les échanges en son sein peuvent avoir des impacts à des degrés différents sur les importations ou les exportations.

Analyser le niveau des échanges de Madagascar dans la zone du COMESA revient donc à étudier séparément les deux postes d'exportation et d'importation.

II- Les importations

Madagascar reste un pays essentiellement « Primaire » où les avantages comparatifs sont constitués en majeure partie par les produits de la terre. Ces produits de base, pour créer de la valeur doivent être travaillés .Madagascar doit ainsi importer les biens d'équipement et les biens élaborés. Par conséquent théoriquement, les majeurs partis des importations de Madagascar proviennent des pays industrialisés. En réalité, une part non négligeable des importations de Madagascar est constituée par des produits de base, des produits intermédiaires et des produits semi industriels traditionnels ; produit que le pays peut fabriquer lui même.

La raison en est que les capacités productives restent sous exploitées. Ainsi, le marché du COMESA peut constituer un marché privilégié pour Madagascar. On va alors voir les importations de Madagascar en provenance de COMESA.

Pour mieux cerner l'échange on va étudier la relation commerciale de Madagascar avec quelques pays membres du COMESA comme Maurice et l'Egypte

1- Importation de Madagascar en provenance de Maurice

L'île Maurice est membre de l'ONU, BIRD, COI, COMESA, OMC.

Un accord commercial et un protocole d'accord a été signé successivement à Antananarivo le 15 Décembre 1983 et à Maurice le 30 Avril 1994.

En Octobre 1999, la partie Mauricienne a soumis au Ministère du Commerce et de la Consommation un nouveau projet d'accord commercial qui a fait de notre part, l'objet d'un contre projet transmis au gouvernement Mauricien pour observation.

Le gouvernement Mauricien a donné son approbation à la contre proposition Malgache, Mais il souhaiterait que l'article IV concernant l'abaissement des droits de douanes et taxes soit reformulé comme suit « Les parties contractantes ,tout en tenant compte de la coopération qui existe entre les deux pays ,s 'engagent à supprimer sur une base réciproque les droits de douanes et taxes d'effet d'équivalent aussi que les barrières non tarifaires frappant leurs échanges commerciaux, pour autant que les produits échangés soient reconnus originaires du pays d'exportation Maurice ou Madagascar par l'application des règles d'origine COMESA ou COI ». Le tableau ci-après fournit les statistiques sur l'évolution des importations de Madagascar en provenance de l'île Maurice.

Tableau 3: Evolution des importations des principaux produits en provenance de Maurice
(Valeur en 1000 Fmg)

Produits	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Volailles	444 220	310 458	1 123 595	3 143 074	2 041 243	1 254 736
Riz	-	-	159 052	228 814 738	60 047 670	-
Sucre	-	-	-	38 743 808	24 408 305	154 151
Produit alimentaire	4 162 781	7 614 400	22 231 553	234 610 782	224 079 802	9 294 191
Produit chimique	562 716	644 749	240 305	31 786 695	20 788 952	832 450
Médicament	1 195 036	2 476 552	2 704 999	168 802 374	154 541 150	2 384 338
Artcl toilette	108 907	191 599	975 976	47 560 906	41 641 169	28 785 275
Engrais	2 123 373	2 767 362	9 635 499	25 828 217	33 285 930	9 792 032
Papeterie	490 125	1 187 702	3 564 757	98 622 897	66 787 603	1 669 788
Artcl quincaillerie	2 833 737	1 469 879	3 024 503	83 003 494	45 190 342	5 639 585
Artcl plastique	1 148 699	462 173	1 324 299	97 688 78	68 832 383	149 581
Artcl caoutchouc	88 033	43 962	-	20 437 999	13 028 393	1 663 999
Machine,appareil	593 321	1 524 318	2 279 138	172 774 820	195 965 117	91 846
Véhicule accessso	257 073	1 143	6 674	51 802 047	38 035 145	16 105 840
Textile,habillement	14 341 902	17 503 520	20 357 099	140 830 376	58 736 486	16 105 840
Chaussure	322 508	211 753	696 212	25 226 010	2 521 711	729 430
Meubles	524 328	104 460	295 031	23 014 565	14 468 460	1 108 589

Source : INSTAT/MICDSP/DPE/SAE

En importation, une augmentation a été enregistrée de 1995 à 1997. La quantité a passé de 5 058 tonnes à 7 557 tonnes durant la période sus mentionnée. En 1997, la valeur de nos achats à l'île Maurice est 2.5 fois élevée qu'à celle de l'année 1995. Les 80.2% de nos importations en provenance de la COI sont fournis par Maurice. En 1997 la valeur de nos importations en provenance de cette île ne représente que de 0.9% du total de nos importations.

De 1998 à 2000 une légère augmentation de la valeur de nos importations a été observé, mais cette augmentation est largement très inférieure par rapport à l'augmentation de l'exportation. Pendant cette période, le textile et habillement occupe encore le premier rang de nos produits d'importations à l'ordre de 41.34% en moyenne.

Madagascar exporte et importe du textile et habillement à l'île Maurice, puis viennent ensuite les articles de quincailleries 5081% et médicament 4.68%.

Pendant l'année 2001, une nette augmentation de la valeur de nos importations a été enregistrée, presque 60 fois plus que l'année précédente. Cette augmentation est dû à l'accroissement de nos besoins en produit de premier nécessité (PPN, Riz, Sucre) le riz seulement occupe les 4.67% de la valeur de nos importations pendant cette période, puis vient ensuite l'importation des machines et divers articles à l'ordre de 3053%. Une diminution d'importation de textile et habillement ainsi que des PPN ont été enregistrée l'année 2002.

Durant la période de 2000 à 2004, la valeur de nos importations en provenance de l'île Maurice ne cesse d'accroître, sauf pendant l'année 2002 et 2003, une légère diminution a été observé du fait de la crise qui s'est produite à Madagascar. Cette augmentation de la valeur des importations avant 2002 est due à l'augmentation des importations en produits alimentaires, le riz, ainsi que le textile et habillement. L'importation de Madagascar en provenance de l'île Maurice représente :

- le 1.07 % de nos importations de toute provenance.

- le 87.8 % de nos importations en provenance de la COI

Le tableau montre clairement que les produits importés en provenance de Maurice sont, pour le plus part, constitués par des produits primaires et les produits traditionnels. Ainsi, l'importation est très significative en 2001 et 2002 puis suivi une baisse très grande 2003, cette situation est causé par la crise de 2002.

L'énorme volume de et valeur d'importation en 2001 et 2002 est dû à l'accroissement de nos besoins en textile et habillement, machines, divers appareils, médicament, et autres produits alimentaires car ils sont les plus importés par Madagascar jusqu'en 2002, ces produits représente 51 % des importations en provenance de Maurice en 2001 et 59.5 % en 2002.

La plus part de ces produits peuvent être fabriqués ou produits localement. En effet, bien que Madagascar est classé parmi les PMA par le FMI, es produits traditionnels tels que : médicament, riz, sucre, autres produits alimentaires, volailles vivantes, engrais, papeterie peuvent être produits et exploités sur place. Ces importations de tels produits constituent ainsi, des importations supplémentaires qui viennent s'ajoute à la production. Ce sont les importations dues à l'inefficacité du pays à exploiter ces propres avantages comparatifs ; des achats induits par l'incompétence relative des opérateurs locaux à promouvoir les produits nationaux. Il ressort ainsi de l'analyse que la majeure partie des importations Malgache en provenance de Maurice relèvent les importations de produit « primaire » ou « traditionnels » or, ces produits sont achetés à titre supplémentaires lorsque la production nationale est insuffisante.

Cependant, on peut constater que les produits « machines et divers appareils » qui peuvent être considérer comme faisant partie de ces importations incompressibles représentaient 12.3 % des importations en provenance de Maurice en 2001 et 18.4 % en 2002.

Par ailleurs, en considérant, outre les machines et divers appareils, les machines et les accessoires, les articles en plastique et en caoutchouc et de quincaillerie, les chaussures.

2- Importation de Madagascar en provenance de l'Egypte

Aucun accord commercial n'a été signé entre Madagascar et l'Egypte bien qu'il y ait eu un projet déjà élaboré.

La visite d'une délégation Egyptienne à Madagascar en 1986 qui avait pour but de renforcer et d'augmenter les échanges commerciaux et la coopération dans le domaine économique entre République Arabe d'Egypte et la République de Madagascar, dans l'esprit Africain de fraternité et dans le contexte de coopération sud-sud n'a pas été vaine, puisque les deux parties sont convenues de continuer les négociations aux fins d'une conclusion d'un accord commercial.

Sur les échanges commerciaux, l'absence d'intensification des échanges commerciaux entre les deux pays a été remarquable. En 1999, la situation a accusé une diminution de 1.31 % par rapport à celle de l'année précédente. Le taux de fluctuation n'a atteint que 1300 millions Fmg en 1999 contre 1733 en 1998 et 5696 en 1996, malgré l'application.

Tableau 4: Evolution des importations des principaux produits en provenance de l’Egypte
(Valeur en 1000fmg)

Produits	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fromage	-	-	-	-	4 088 701	7 869 839
Farine	-	-	-	-	-	164 783
Huile soja	-	-	-	2 067 806	10 386 368	589 908
Huile olive	-	-	-	-	-	239 664
Huile tournesol	-	-	-	-	95 653	173 551
Autre sucrerie	-	-	-	-	38 932	168 627
Pâtes alimentaires	-	-	-	-	123 608	2 632 398
Baignoires.....	452 963	387 425	1 077 755	450 812	2 182 235	1 988 116
Ciment	-	-	-	-	3 649 924	63 063 869
Produits laminé	-	-	898 172	925 363	2 098 990	7 132 664
Autre préfabriqué	-	-	-	-	330 166	341 744
Véhicule	-	-	-	-	704 144	1 736 067
Accumulateurs	-	-	-	-	570 669	1 347 655
Pneumatique	253 300	-	584 436	-	3 260 525	9 674 688
Savons	-	-	4 041 168	3 657 195	53 645	1 053 642
Papier et carton	-	-	1 014 699	2 580 476	266 412	4 145 513
Atres	20731	418 525	4 610 528	7 881 245	24 230 018	41 081 697
Total	726 794	805 950	12 226 758	17 562 897	52 079 990	143 404 425

Source : INSTAT/MICDSP/DPE/SAE

Ce tableau montre que avant 2003. L’importation de Madagascar en provenance de l’Egypte est presque rien sauf en baignoire, Eviers, lavabos...qui ne cesse d’augmenter qu’en 2002.Cest à cause de crise de 2002.

En générale, en 2002, on enregistre 10.89 % d’augmentation d’importation même on a abandonné l’importation de pneumatiques, cela est expliqué par l’accroissement d’importation des autres produits.

En 2001, on enregistre 1417.06 % d'augmentation c'est à dire 805950000 Fmg en 12 226 758 000 Fmg. Cette augmentation est dû à l'introduction des autre produits tels que : produits laminés, pneumatiques, savons, papier et cartons.

Il n'y a pas d'augmentation des différents produits importé en provenance de l'Egypte en 2002, Mais on enregistre 43.64 % de celle de l'année précédente, dû à l'augmentation de volume d'importation.

En 2003 et 2004, le fromage, farine, Huile de soja ,d'olive et de tournesol, des autres services ,pattes alimentaires, ciments, autres constructions préfabriquées, véhicules, accumulateurs sont des nouveaux produits importé par Madagascar en provenance de l'Egypte. Donc Madagascar enregistre une augmentation d'importation à l'ordre de 196.5 % par rapport à l'année précédente en 2003 et 175.35 % par rapport à l'année précédente en 2004 ; l'huile de soja est le plus importé en 2003 car elle représente 19.94 % d'importation totale en provenance de l'Egypte, ensuite le ciment.

En 2004, c'est le ciment est le premier rang car il représente 43.97 % d'importation totale.

L'énorme volume d'importation en 2003 et 2004 est dû à l'accroissement de nos besoins en divers produits. La plus part de ces produits peuvent être fabriqués et exploités sur place tels que : fromage, farine, huile, pattes alimentaires, savons, papier et cartons. Les importations de tels produits constituent ainsi des importations supplémentaires qui viennent s'ajoute à la production. Ce sont les importations dues à l'inefficacité du pays à exploiter ces propres avantages comparatifs.

3- Importation en provenance de COMESA

Les échanges de Madagascar avec le COMESA sont encore très limités. Mais, il est intéressant de savoir si cette faible participation s'est accrue ou non depuis la ratification du traité du COMESA. Un accroissement signifie que l'entré de Madagascar dans le COMESA n'a pas été vaine que celui-ci a pu intensifier ses échanges avec les pays Africains ,ces dernières années alors qu'une diminution prédit à l'avenir une coopération infructueuse. Avec ou sans le COMESA, les échanges de Madagascar avec les pays Africains restent quasi-stables. Pour ce faire, l'analyse doit se porter sur les importations en provenance de COMESA.

Dans un premier temps, une analyse globale est nécessaire pour mieux apprécier cette évolution.

Tableau 5 : Evolution globale des importations de Madagascar en provenance du COMESA
(Valeur en Fmg)

Pays	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Angola	-	-	-	67 935	120 000	-
Burundi	38 400	-	936 880	-	-	8 932 022
Comores	92 793 863	19 960 970	1 660 922	15 199 899	73 678 499	46 112 450
Congo, R	313 694 665	30 696 773	191 840	39 170 489	38 240 000	17 609
Djibouti	13 933 560	127 584	42 194 861	100 000	16 921 036	70 766 899
Egypte	157 915 457	1 042 812 782	306 424 377	219 367 848	184 983 310	161 181 817
Erythrée	-	-	-	-	-	-
Ethiopie	9 580 781	931 636	87 078 204	585 644	81 455 811	-
Kenya	527 518 475	1 263 496 881	1 455 290 951	4 646 971 749	811 770 865	1 206 756 615
Malawi	105 445 486		14 235 590		6 741 720	5 897 870
Maurice	215 370 231	3 328 298 860	5 197 206 199	6 270 683 629	9 616 946 241	14 285 119 955
Namibie	-	-	-	-	32 317 023	1 619 047
Ouganda	-	-	-	3 500 186	48 972 974	-
Rwanda	-	31 760	-	-	-	10 636 675
Seychelles	3 619 917	668 904 948	1 294 461 971	1 511 729 001	2 991 080	13 433 018
Somalie	-	-	-	2 308 416	-	63 543
Soudan	-	-	-	367 867	8 971 666	-
Zambie	-	-	9 431 555	-	45 535	2 613 547 039
Zimbabwe	5 939 955	12 199 046	104 867 698	72 011 550	167 961 317	104 133 060
Total	3 384 182 790	6 367 461 240	8 513 981 046	12 782 064 214	11 092 117 077	18 528 217 619

2001	2002	2003	2004	2005	Pays
13 902 614	-	-	49 274 865	11 764 450	Angola
471 906	-	-	2 976 172	-	Burundi
126 451 406	38 319 823	229 236 009	179 666 548	85 699 182	Comores
25 464 721	892 809	55 145 132	22 598 799	39 494 520	Congo, R. D
386 209 693	14 599 927	28 382 203	1 212 459 290	70 381 412	Djibouti
2 445 431 323	3 512 500 854	10 594 506 403	29 939 303 547	28 592 461 746	Egypte
-	-	-	-	251 878	Erythrée
246 891	1 076 555	10 044 991	12 965 463	1 028 090 792	Ethiopie
8 649 132 835	7 883 492 750	10 420 288 329	13 078 510 869	10 428 697 733	Kenya
-	395 361 873	3 014 291 208	6 659 716 186	4 593 858 649	Malawi
18 818 974 490	19 030 673 838	31 942 561 315	36 616 909 577	83 917 744 397	Maurice,
-	-	42 168 569	-	-	Namibie
2 044 691	10 735 081	-	2 048 655 685	1 100 166	Ouganda
1 497 556		915 398	29 309 083	34 787	Rwanda
98 080 000	4 061 694 749	1 844 473 283	105 366 856	12 590 481 396	Seychelles
-	-	-	-	-	Somalie
100 840 000	20 012	-	3 845 069	-	Soudan
1 384 457	13 842 688	2 879 060	23 134 659	889 770	Zambie
150 369 325	173 407 045	867 762 843	107 023 772	92 386 806	Zimbabwe
30 820 501 909	35 136 618 003	59 052 654 743	90 091 716 439	141 453 337 684	Total

Source : INSTAT/MICDSP/DPE/SAE

Il ressort du tableau que de 1995 à 2005 l'importation de Madagascar en provenance du COMESA a connu une augmentation de 4080 %. De 1995 à 1996, on a une augmentation de 88 %, et de 2004 à 2005 on enregistre 57 % et les autres années ont connu une augmentation moyenne de 14 % sauf en 1999, car en cette période on enregistre une diminution de -13.22 % à cause d'une diminution très grande de l'importation en provenance de Seychelles qui est -99.8 % d'une valeur de 1 511 729 001Ar en

2 991 080Ar.

Ces statistique nous expliquent que pendant 10 ans, Maurice et Kenya seulement sur les 19 pays sont les plus exportateurs vers Madagascar, en moyenne plus de 50 % de la totalité de nos importation en provenance de COMESA .Mais après 2001, seulement l’Egypte et Malawi ont amélioré leur relation commerciale avec Madagascar.

Tout cela veut dire qu’en matière d’importation, l’implication de Madagascar dans le COMESA est encore plus restreinte.

III- Les exportations

La valeur d’exportation de Madagascar à destination des pays membres du COMESA reflète le niveau des échanges .Pour mieux apprécier la situation, la presente section étudiera la valeur d’exportation vers l’île Maurice, vers l’Egypte et vers le COMESA.

1- Exportation de Madagascar vers l’île Maurice

Le tableau ci dessous montre l’évolution des exportations des principaux produits vers Maurice.

Tableau 6 : Evolution d’exportation des principaux produits vers Maurice (valeur en 1000Fmg)

Produits	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Viande, Volailles	99 455	75 282	131 825	10 469	271	-
Crevette	2 244 232	1 731 739	5 747 484	462 894	-	11 805 554
Langouste	454 923	258 134	578 072	14 086 773	14 783 672	763 332
Crabe	74 070	500 022	939 128	1 118 704	1 197 877	1 695 676
Seiche, poulpe	3 055 536	1 062 868	4 132 131	6 994 929	8 208 723	5 344 002
Poissons, autres	3 940 583	786 088	931 686	1 223 941	142 010	600 229
Huile essentielle	-	-	-	43 836 273	46 320 215	95 862
Girofle	24 151	10 082	228 137	249 873	2 718 759	522 595
Pois du cap	1 373 814	1 218 927	1 115 167	3 526 196	1 719 759	1 562 105
Haricot	369 277	138 817	268 255	444 804	525 011	139 815
Arachide	1 162 555	238 881	997 986	3 635 587	2 002 304	1 322 523
Raphia	5	-	1 184	18 801 463	145 269	73 523
Ouvrage vannerie	167 952	90 337	312 864	45 870 273	974	858 684
Bois, ouvrage	7 608 070	4 946 295	7 126 332	66 889 222	34 271 379	6 567 190
Cuirs	56 367	-	124 377	3 943 433	55 697 943	244 336
Pierre gemme	10 513	30 018	199 572	65 728 892	1 328 001	3 846 669
Textile, habillement	29 882 972	23 501 259	46 572 914	63 374 937	70 834 848	8 430 071
Fuel-oil	30 870 464	-	-	55 077 812	20 871 729	24 921

Source : INSTAT/MICDSP/DPE/SAE

La quantité de nos exportations vers l'île Maurice en 1997 a accusé une diminution de 1.6 % par rapport à celle de l'année 1995.

En 1998, la valeur de nos exportations vers l'île Maurice a presque doublé par rapport à celle de l'année précédente.

De 1998 à 2001, on observe une augmentation de la valeur de nos exportations vers l'île Maurice, elle est dûe à l'accroissement de nos exportations en textile et habillement qui occupe le premier rang et représente en moyenne 41.23 % du total de nos exportation puis vient ensuite de bois à 8.28 % en moyenne.

Du fait de la crise qui s'est passée à Madagascar en 2002, une nette diminution de la valeur de nos exportations a été enregistré. En valeur, l'exportation de Madagascar vers l'île Maurice représente 60.8 % de nos exportations en toutes destinations.

A partir de 2002 jusqu'en 2003, la valeur totale de nos exportations a diminué de l'ordre de 34.25 % à cause de la diminution de l'exportation des textiles et habillements et les ouvrages en vannerie.

Pendant l'année 2003, l'exportation de crevette occupe le premier rang (24.36 %) parmi nos produits d'exportations vers l'île Maurice, puis vient ensuite, le textile et habillement (17.39 %), puis le bois (13.55 %)

En 2003, la valeur de l'exportation de Madagascar vers l'île Maurice représente les 2.55 % de nos exportations à toutes destinations et 62.8 % de nos exportations vers la COI.

En 2004, on enregistre une augmentation très importante de nos exportations en valeur vers l'île Maurice, tels que le textile et habillement est le premier rang car elle représente le 17.5 %, puis fuel-oil qui est 17.2 % ensuite, seiches – poulpes et pieuvres avec 9.6 % et le quatrième est le crevette avec 7.6 %.

2- Exportations de Madagascar vers l'Egypte

Le Tableau ci dessous montre l'évolution des exportations des principaux produits vers l'Egypte :

Tableau 7 : Evolution des exportations des principaux produits vers l’Egypte (Valeur en 1000Fmg)

Produits	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fibre de sisal	-	789 657	1 347 777	700 810	65 339	-
Girofle	-	1 221 970	293 572	758 133	875 370	1 109 315
Café	574847	-	-	-	111 913	-
Poivre	-	-	-	-	-	11 248
Cannelle	-	-	-	-	-	61 631
Tabacs	-	-	-	-	250 192	3 128 686
Crevette	-	-	-	457 841	611 334	1 654 454
Filet de poisson	-	-	-	93 972	-	-
Langouste	-	-	-	15 694	202 219	1 795 294
Tableau, peinture	-	11 140	-	-	-	-
Bois et ouvrage	-	10 904	-	-	-	-
Ouvrage vannerie	-	28 247	-	-	-	-
Pierre gemme	-	7 536	-	-	-	-
Textile,habillement	-	2 823	-	-	-	-
Autres	-	30 447	-	2 535	238 949	-
Total	574847	2 102 724	1641 349	2 028 985	2 355 316	7 760 631

Source : INSTAT/MICDSP/DPE/SAE

Nos exportations à destination d’Egypte sont d’une valeur négligeable avant 1998, En 1998, on a enregistré une hausse en valeur et en quantité.

Madagascar exporte essentiellement vers l’Egypte : café, cannelle, huiles essentielles, produits industriels (conserves de viande et de fruits) artisanaux (sculpture et broderie).

En 1999, l’exportation vers ce pays accuse une diminution de 2.23 % en quantité et de 1.07 % en valeur. En cette année, la totalité de nos exportations vers ce pays est constituée uniquement du café : 75 tonnes. L’une des causes de cette diminution est la diminution des produits exportés.

En 2000, l’exportation a connu une augmentation très importante (265.78 %) par l’entrée du fibre de sisal, girofle, tableau peinture, bois et ouvrage en bois, ouvrage en vannerie, Pierre gemme et ouvrage textile et habillement : le girofle est au premier rang

avec 138 tonnes pour un taux de 58.11 % de la totalité d'exportation vers l'Egypte en 2000.

En 2001, une diminution de 21.9 % est enregistrée sur l'exportation vers l'Egypte dont les causes sont :

-Une baisse de la valeur des différents produits exportés tels que ; tableau peinture ; bois et ouvrage en bois, ouvrage en vannerie, pierre gemme et ouvrage, textile et habillement et autres produits. Ces produits représentent les 4.33 % de la totalité d'exportation vers l'Egypte en 2000.

-La diminution de la quantité d'exportation de girofle qui est chiffrée à 97.5 tonnes de la valeur de cette diminution. Toutefois, l'exportation de fibre de sisal en est à 70.6 % de sa valeur de l'année précédente.

En 2002, l'apparition des nouveaux produits tels que ; crevette, filets congelés de poisson, langoustes et l'augmentation de quantité de girofle exporté engendrent une augmentation de 23.6 % de la valeur d'exportation par rapport à l'année précédente.

Le café et tabacs repoussent 16.08 % de la valeur de l'exportation vers l'Egypte en 2003.

En 2004, on enregistre une augmentation de 229.49 % par rapport à l'année précédente. Ceci est dû à l'augmentation de quantité exporté de langoustes, crevettes, tabacs, girofles et l'apparition de nouveaux produits tels que : poivre et cannelle. Ce sont ces 4 premiers produits qui assurent le 99 % de la totalité des exportations vers l'Egypte.

En bref, on a remarqué que avant 1999, les exportations vers l'Egypte sont d'une valeur négligeable, seulement le café est le produit qu'on a exporté.

Pendant 2002 et 2001, le centre de gravité de nos exportations est le girofle et le fibre de sisal, mais le fibre de sisal connaît une suite de régression et tend vers 0 en 2004.

Par contre, le centre de gravité de nos exportations vers l'Egypte depuis 2002 se déplace vers les produits marines tels que : langoustes, crevettes, et en 2004, le tabac a une grande contribution sur la valeur de nos exportations.

3- Exportation de Madagascar vers les pays membres du COMESA

L'exportation globale de Madagascar vers les pays membres du COMESA permet d'évaluer la place de Madagascar au sein du COMESA .A ce sujet, le tableau suivant permet d'avoir une idée des relations commerciales de Madagascar avec le COMESA.

Tableau 8 : Evolution des exportations par pays de Madagascar dans le COMESA (Valeur en 1000Fmg)

Pays	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Angola	-	7 130 063	283 689	28 229 270	-	-
Burundi	5 625 323	27 032	-	1 770 513	-	1 020 370
Comores	3 780 085 592	1 350 918 637	764 378 737	2 741 576 609	1 103 559 928	1 335 377 147
Congo, R	38 032 033	2 761 282	6 101 189	21 528 854	233 690	10 444 600
Djibouti	50 424 435	126 685 700	10 100 850	13 088 602	13 234 461	10 031 627
Egypte	64 760 573	42 441 744	24 965 308	133 383 850	244 300 000	420 554 406
Ethiopie	-	10 535 125	32 078 449	-	24 080 000	20 080 000
Kenya	1 362 439 379	25 211 896	78 147 946	60 620 617	466 680 754	671 004 082
Malawi	57 973 983	3 169 388	-	-	-	5 071 584
Maurice,	12 063 222 043	13 286 517 944	12 915 612 292	18 062 611 761	11 417 241 396	22 270 729 004
Namibie	5 101 120	-	-	-	-	-
Ouganda	92 383 891	-	54 443 727	3 614 420	-	-
Rwanda	7 354 468	21 744 860	-	17 107 681	-	-
Seychelles	371 516 283	201 767 176	192 734 486	221 342 884	116 774 901	319 792 625
Somalie	-	-	-	16 797 299	-	-
Soudan	2 390 342	974 938	6 391 634		-	61 486 126
Zambie	3 903 257	3 080 000	6 893 150	8 761 884	-	815 836
Zimbabwe	1 038 292 114	545 756 663	185 536 964	34 281 504	-	-
Total	18 943 504 837	15 628 722 449	14 277 668 422	21 364 715 748	13 386 105 130	25 126 407 407

Source : Institut National de Statistique

2001	2002	2003	2004	2005	Pays
-	-	-	-	-	Angola
-	-	104 940 589	-	-	Burundi
2 748 573 428	2 234 919 387	2 554 959 972	5 278 694 493	8 307 276 304	Comores
5 064 921		187 992 583	130 912 227	2 774 387 309	Congo
21 907 312	8 843 642	582 975	17 575 246	18 417 449	Djibouti
328 269 874	487 608 661	471 063 333	1 633 068 894	1 558 618 948	Egypte
1 921 287	75 771 402	25 898 099	20 062 274	30 095 011	Ethiopie
1 499 198 484	2 555 464 460	532 202 554	2 553 025	6 091 040 597	Kenya
-	19 877	-	-	-	Malawi
32 860 191 063	32 700 498 063	52 877 271 391	48 044 987 052	24 686 692 948	Maurice
-	-	83 025 864	-	-	Namibie
-	-	367 898	7 566 560	59 974 467	Ouganda
-	7 690 603	-	36 510 493	147 348 739	Rwanda
1 056 259 320	701 700 570	723 434 496	1 202 824 933	1 215 043 084	Seychelles
-	-	-	-	-	Somalie
244 135 748	43 354 210	80 581 469	237 546 308	415 479 337	Soudan
-	-	-	4 821 197	-	Zambie
-	-	31 178 350	123 110 337	7 376	Zimbabwe
38 765 521 437	38 815 870 875	57 673 499 573	57 250 233 039	45 304 381 569	Total

Source : Institut National de Statistique

Les valeurs d'exportation de Madagascar vers les pays membres du COMESA ont connu une hausse générale de 136.15 % en passant de 18 943 504 837 Fmg en 1995 et 88.6 % en 2000 puis 54.5 % en 2005 avec respectivement 12 063 222 043 Fmg et 22 270 729 004Ar puis 24 686 692 948 Fmg.

Les produits finis des industries des zones franches ont contribué à cette augmentation en 2000. Puis, viennent les pays tels que Comores, Kenya, Seychelles et l'Egypte mais à moindre échelle. Ces derniers occupent 29.45 % du total en 1995 pour ne représenter que 10.9 % seulement en 2000. La pénétration des produits sud Africains sur le marché régional, ajoutée à la non compétitivité des produits Malgaches et à l'absence de professionnalisme chez les opérateurs a contribué à cette chute.

La baisse à 54.5 % en 2005 de l'exportation vers Maurice est due à la diminution de ces produits finis des industries des zones franches.

En 2005, ces 4 autres pays occupent 37.9 %. Cette augmentation est due à la hausse de volume d'exportation vers ces pays.

Toutefois, dans sa globalité, les exportations de Madagascar vers les pays membres du COMESA ont accusé une hausse de 32.6 % durant la période de 1995 – 2000 et 80.3 % durant 2000 – 2005, cette augmentation de valeur d'exportation est due surtout à une amélioration de la performance des réalisations vers ces pays identifiés.

4- Les relations commerciales de Madagascar avec le COMESA par rapport au reste du monde

Le tableau suivant montre le rapport de l'échange commercial de Madagascar avec le COMESA et de Madagascar avec le reste du monde.

Tableau 9 : Evolution import-export totale de Madagascar avec le reste du monde

Exportation valeur en Ar (FOB)		Importation valeur en Ar (CAF)	
1995	326 992 352 821	1995	508 455 542 292
1996	244 104 904 883	1996	424 322 774 913
1997	296 847 615 488	1997	589 668 554 200
1998	334 919 347 099	1998	625 278 328 639
1999	405 853 484 942	1999	727 428 401 429
2000	509 661 573 900	2000	957 569 093 706
2001	642 498 492 902	2001	959 562 537 790
2002	563 708 196 204	2002	723 983 052 488
2003	603 009 829 820	2003	1 218 614 119 660
2004	532 993 830 850	2004	2 309 363 047 798
2005	617 573 926 470	2005	2 508 525 717 540

Source : Institut National de Statistique

L'échange commercial entre Madagascar et les pays membres du COMESA est encore non exploité en général, car pendant 10 ans, nous n'arrivions pas à occuper plus de 10 % de notre relation commerciale avec le reste du monde, tel que en 1995 notre importation en provenance de COMESA est de 0.66 % de la totalité de l'importation totale de Madagascar et en 2005, elle n'est que de 5.64 %.

Pour l'exportation, en 1995, les échanges avec ces pays ont enregistré 5.8 % de notre exportation totale. Cela veut dire que avant l'intégration de Madagascar dans le COMESA ,nous avons déjà des partenaires parmi ces pays membres comme Maurice, Comores, Kenya.... ,et les exportations de Madagascar vers le COMESA ont accusé une timide hausse de 2 % en 2005.

IV- Echange de droit de trafic dans le COMESA

L'exploitation du transport aérien international est régie par les accords bilatéraux et des ententes inter compagnies. Les accords déterminent entre autres, les droits de trafic ou liberté de l'air, les modalités d'exploitation : désignation des compagnies aériennes, spécification des routes, détermination des capacités, des points dessertes..... Les échanges sont effectués sur la base de réciprocité.

Concernant les droits de trafic ou libertés de l'air, ils sont au nombre de 9 au total seulement, l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), une situation spécialisée de l'organisation des Nations Unis (ONU) chargée de la planification et du développement du transport aérien international, ne reconnaît que 5 libertés de l'air :

- les 1^{ère} et 2^{ème} libertés concernant le survol du territoire et l'escale technique.
- Les 3^{ème} et 4^{ème} libertés donnant droits aux embarquements et débarquement de passagers, du fret et de postes
- La 5^{ème} liberté autorisant l'exploitation du trafic à destination ou en provenance d'un pays tiers entre les Etats partenaires (5^{ème} liberté intérieur) ou au-delà de ces derniers (5^{ème} liberté au-delà)

Au sein du COMESA, la politique commune pour le développement du transport aérien devrait permettre une meilleure desserte de la communauté. La libéralisation de l'octroi de trafic aérien a pour but d'accroître l'efficacité et la rentabilité des compagnies

aériennes, la présente section sera consacrée à la détermination des niveaux des échanges effectués par Madagascar avec les pays membres du COMESA.

1- Offre en matière de transport aérien

Madagascar est en relation aérienne avec 4 pays du COMESA, il s'agit de Kenya, Maurice, Seychelles et Comores. Les relations Madagascar-Kenya et Madagascar-Seychelles sont exploitées unilatéralement par Madagascar soit par ses propres moyens soit en coopération avec d'autres compagnies telle inter Air, une compagnie Sud Africaine. Les points de desserte constituent des plaques tournantes (y compris Johannesburg) pour la destination Madagascar à partir du continent africain compte tenu de l'inexistence de desserte dans les autres pays de l'Afrique.

Madagascar a développé les lignes régionales dans sa politique de voisinage et de diversification des réseaux, le tableau suivant montre l'offre mise en œuvre par les compagnies exploitantes en matière de transport aérien dans les pays du COMESA.

Tableau 10 : Situation de l'exploitation du réseau COMESA durant l'hiver austral

Axe	Compagnies	Type d'appareil	capacité	fréquence
TNR*-Moroni	Air Madagascar	ATR 42	46Y	2
Ma/ga- Moroni	Comers Air Service	Let 410	19Y	1
TNR-Maurice	Air Madagascar	B 737	8C/130Y	2
TNR –Maurice	Air Mauritius	B 767	10f/24C/153Y	0,5
TNR-Maurice	Air Mauritius	A 340	12f/28C/254Y	1,5
TNR- Nairobi	Air Madagascar	B 737	8C/95Y	1
TNR- Seychelles	Air Madagascar	B 737	106Y	1
TNR- Afrique du Sud	Inter Air	B 727	106Y	1
	Air Madagascar	B 737-300	12C/118Y	2

Source : Aviation Civile de Madagascar

*TNR : Antananarivo

Sur la destination Seychelles, Air Madagascar n'exploite pas directement la ligne. Elle achète un allotement de sièges à inter Air. Par contre, la destination Maurice est

exploitée par Air Madagascar à raison de deux fréquences (deux allers-retours) et conjointement avec Air Mauritius.

Comores Air Service dessert Majunga tandis que Air Madagascar exploite le point Moroni à partir d' Antananarivo. Les dispositions des accords aériens qui constituent le cadre juridique d' exploitation , prévoient l'octroi des droits de trafic d'une façon équitable dans une exploitation conjointe mais compte tenu de la libéralisation prononcé par le COMESA et qui devra aboutir à la libre échange c'est à dire sans aucune restriction de capacité, de fréquences et de points de desserte , aussi que la libre circulation des hommes, des biens et services, les pays membres du COMESA entendent réviser progressivement les textes à la base de l'exploitation.

Aussi dans le cadre du plan quinquennal 1986-1990, la politique d'ouverture a pour objectif d'améliorer le niveau et la qualité de prestation offerte ainsi que de prospecter le trafic nouveau. Dans ces perspectives, en 1998, Air Madagascar a mis en œuvre un B 737-300 et B 767 plus performant qu'un B 737-200 et Air Mauritius, un Airbus 340. Le choix de l'appareil et le nombre de fréquences sont fonctions des courants de trafic en basse et haute saison. Des vols supplémentaires sont lancés pour absorber les passagers en souffrance.

Concernant l'Afrique du sud, qui n'est pas membre du COMESA, elle constitue un point d'éclatement pour les autres destinations telles Namibie, Zambie, Mozambique, Zimbabwe.....De ce fait, Afrique du sud peut être considérée comme une escale obligatoire pour les destinations vers les pays avoisinants. Il en est de même pour Nairobi. Par contre, les autres destinations nécessitent un détour via Paris.

2- Occupation des marchés

Le niveau d'occupation des réseaux reflète la performance des compagnies aériennes et l'adéquation de la politique aéronautique du pays à un niveau géographique déterminé. Quatre compagnies (y compris celle de l'Afrique du sud) partagent le marché. Il s'agit de Air Madagascar, Comores Air service, Air Mauritius, Inter Air.

Le tableau suivant montre les réalisations de chaque compagnie au niveau du trafic des passagers.

Tableau 11: Evolution du taux d'occupation / des réseaux/ intra COMESA en provenance et à destination de Madagascar (%)

Compagnies	1990	1991	1992	1993	1994
Air Mcar	32.2	43.3	49.7	53.4	66.7
Air Mauritius	48.7	37.5	41.1	39.2	27.9
Air Comores	12.5	8.5	8.7	7.4	5.4
Inter Air	6.6	10.7	0.5	-	-

Compagnies	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Air Mcar	66.1	54.2	59.6	66.5	69.5	68.4
Air Mauritius	27	31.8	33.4	28.6	24.9	24
Air Comores	3.4	2.4	0.7	-	-	-
Inter Air	3.5	11.6	6.3	4.9	5.6	7.6

Source : Air Madagascar ASECNA

Le tableau montre que de 1990 à 1992, Air Madagascar, la seule compagnie malgache exploitante dans le COMESA, n'arrive pas à occuper 50% du marché total. Cette situation est due à un glissement du trafic au profit d'Air Comores qui a commencé à exploiter la ligne Moroni- Majunga en 1988.

La compagnie Mauricienne a effectué la desserte de Nairobi avec Air Madagascar en vols conjoints. Puis en 1990, Air Mauritius a décidé de rompre la coopération, ce qui explique la hausse de 11,1% de la part du marché d'Air Madagascar en 1991 malgré sa situation qui a prévalu dans le pays à cette époque et l'entrée de la compagnie sud africaine, South Africa Airways relayée par la suite Inter Air qui a abandonné l'exploitation de 1993 à 1994.

A partir de 1994, le taux d'occupation d'Air Madagascar varie d'une année à une autre. Il est à noter que la compagnie nationale est l'unique partenaire des compagnies des autres pays contractants sur toutes les destinations. La compagnie comorienne Air Comores, remplacée par Comores Aviation puis par Comores Air Service, exploite la ligne de façon irrégulière et finit par abandonner la desserte. Air Madagascar met en œuvre un B737 puis un ATR42 contre un FOKKER 29 un FOKKER 50 à l'époque. L'exploitation a été reprise par Comores Air Service vers la fin de l'année 2001 avec un Let 410.

De 1990 à 1995, la part de marché de Air Mauritius a connu une chute de 21,7% outre les avènement de 1991 puis ont freiné la venue des étrangers à Madagascar, le phénomène des produits importés commençait à s'estomper.

La baisse pourrait être également ressentie sur la part de la compagnie nationale malgache. Toute fois, à partir de 1996, une certaine reprise a été enregistrée sans attendu le niveau antérieur à 1994.

Au niveau du fret aérien, la capacité offerte est à la discrétion du transporteur. En effet, la version combinée (fret passager) des avions utilisé permet de jouer sur l'offre en passager et en fret la capacité offerte pour pouvoir transporter plus de passager et inversement. Le tableau suivant permet d'avoir une échelle sur la performance de compagnie des pays membres du COMESA en relation avec Madagascar.

Tableau 12: Evolution de la part de marché de fret par compagnie de pays membres du COMESA en relation avec Madagascar (%)

Compagnie	1990	1991	1992	1993	1994
Air Mcar	26.3	29.5	35.3	33.8	35.9
Air Mauritius	68.9	64.8	57.6	63.5	63.2
Air Comores	1.1	1.2	1.8	2.7	0.9
Inter Air	3.8	4.6	5.3	-	-

Source : Air Madagascar, ASECNA

Compagnie	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Air Mcar	44.4	41.2	34.3	34.3	36.5	34.6
Air Mauritius	53.2	50.9	61.4	63.4	60	63
Air Comores	0.2	0.2	0.1	-	-	-
Inter Air	2.2	7.7	4.6	2.3	3.5	2.4

Source : Air Madagascar, ASECNA

La compagnie Air Mauritius accapare de 60% du marché durant la période d'étude. De 1996, une baisse de 10% est enregistrée compte tenu de l'émergence de nouvelles compagnies aériennes à savoir Air Comores (1988) pour la relation Madagascar-Comores et South Africans Airways (1990). Mais la plus touchée par l'introduction a été Madagascar qui est habituée à exploiter seule les lignes, se trouvait face à des concurrences directes. Toute fois une augmentation progressive du taux d'occupation a été réalisée par Air Mauritius. Un des facteur explicatifs de cette situation est que la dite compagnie voudra lancer un tarif de fret prédateur.

Air Madagascar occupe les 30% du marché. Cette performance est plus ou moins maintenue durant la période 1990-2000. A partir de 1997, la compagnie nationale arrive à garder sa performance avec une timide hausse de 0.3%.

Pour mieux apprécier la situation, la sélection suivante se propose d'étudier le niveau des échanges en termes absolus.

3- Circulation des hommes et biens et services

a) Circulation des hommes.

Le volume du trafic passagers transporte dans les deux sens entre deux pays reflètent l'importance de la circulation des hommes entre cette relation. Certes, la politique aéronautique et l'offre mise en œuvre pourront influencer le niveau de la demande mais la destination proprement dite traduite par l'attrait touristique, les activités économiques et sociales jouent un rôle important dans la stimulation de la demande. L'effet de lignes nouvelles et l'urgence cette nouvelle compagnie, l'adhésion de Madagascar au sein du COMESA aurait des impacts sur la variation de trafic passagers, ce tableau permet de visualiser la situation.

Tableau 13 : Evolution de trafic passagers intra-COMESA au départ et en provenance de Madagascar de 1990 à 2000

Pays	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Comores	7020	4083	5186	5852	3707	3019
Kenya	7728	7617	7759	9659	10598	11075
Sud Africain	1268	3017	4415	7142	9048	12042
Maurice	21922	16733	19150	22505	19726	22144
Seychelles	-	-	-	-	-	1873
Total	37938	31450	36510	45059	43079	50153

Pays	1996	1997	1998	1999	2000
Comores	2623	3200	4929	5924	6071
Kenya	12667	11901	15900	13664	14003
Sud Africain	13888	11687	13807	14815	16148
Maurice	35203	36050	35076	34725	36715
Seychelles	242	2749	2682	2095	2642
Total	67023	65587	72394	71223	75579

Sources : Aviation civile de Madagascar/ASECNA

Au niveau du trafic global, une augmentation de 99,2% enregistrée de 1990 à 2000 soit un accroissement annuel moyen de 7,1%. Cependant, de 1990 à 1994, la hausse n'est que 13,6% soit une augmentation annuelle de 3,2%. Par contre, de 1995 à 2000, le trafic accuse 50,7% de hausse soit 8,5% par an.

Aucun apport résultant des nouvelles destinations n'a pu influencer la demande en matière de transport aérien de passagers, sauf pour la relation Madagascar Seychelles dont le trafic ne représente en 1995 que 3,8% du volume total et 3,5% en 2000, donc

négligeable. L'intégration de Madagascar dans la communauté a pu apporter de nombreux changements, à savoir la décision d'Air Madagascar de reprendre la ligne Madagascar Seychelles en achetant un allotement de sièges à Inter Air et d'instaurer une 2^{ème} fréquence sur la relation Madagascar-Afrique du sud.

Sur la destination Afrique du sud, Maurice et Kenya, la tendance globale du trafic durant les deux demi-périodes ont été également ressenties.

Ce qui concerne la relation Madagascar-Comores, les irrégularités des compagnies aériennes comoriennes (Air Comores, Comores Aviation et Comores Air Services) qui ont successivement exploité la ligne ainsi que l'ouverture de la desserte de Dzaoudzi en 1995 qui a entraîné un glissement de trafic expliquent la faible performance des compagnies à drainer des passagers.

b) Circulation des biens et services :

Les tonnages de fret transportés ont accusé un accroissement plus ou moins continu durant la période d'étude. Toutefois, en 1991, la tendance fut interrompue par les événements socio-politiques de 1991 soit une baisse de 12,4%. Puis, de 1992 à 1993, une amélioration de 20% a été réalisée. Et, la libéralisation des changes en 1994 a fait encore chuter le niveau du trafic. Cependant, de 1995 à 1996, les réalisations enregistrent une importante augmentation de 35,6%.

De 1990 à 2000, le trafic accuse une hausse globale de 145,7% soit un accroissement annuel moyen de 9,4%. Toutefois, deux demi-périodes distinctes ont été enregistrées. La 1^{ère}, de 1990 à 1995, le trafic de fret a connu des variations irrégulières.

Les différents changements de l'environnement politique et économique du pays ainsi que celui du secteur transport aérien ont marqué les tendances d'évolution du trafic de fret. La croissance n'atteint que 26%.

Tableau 14 : Evolution du trafic fret intra -COMESA au départ et en provenance de Madagascar de 1990 à 2000 (kg)

Pays	1990	1991	1992	1993	1994
Comores	33464	42340	39504	57927	21444
Kenya	58268	55909	57790	87666	65315
SudAfricain	39876	61353	66245	104588	93316
Maurice	912293	755094	856317	975607	985652
Seychelles	-	-	-	-	-
Total	1043901	914696	1019856	1225788	1170727

Pays	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Comores	13983	17413	15797	12700	11130	13980
Kenya	100628	81116	138655	146727	347190	361477
SudAfricain	76384	174867	157838	117482	324412	195866
Maurice	879745	1171170	1664897	1860568	1764923	1972738
Seychelles	2325	7573	7379	23037	9326	20780
Total	1070740	1452139	1983966	2160514	2456981	2564841

Source : Aviation civile de Madagascar/ASECNA.

Durant la 2^{ème} demi-période, la tendance évolutive et croissante du trafic résulte en partie, des engagements du pays à entrer dans la communauté. En effet, une augmentation monotone de 15,3% par an et une hausse globale de 76,6% durant la période de 1994-1996 sont dues aux membres formes de coopération conclues par Madagascar dans la zone et au niveau mondial. Mais, pour mieux apprécier la situation, il s'avère nécessaire voir les tendances sur les relations bilatérales.

Le trafic à destination et en provenance de Maurice a évolué d'une façon croissante de 1991 à 2000 et le taux global atteint 161,3%.

L'essor des industries franches a continué au développement du trafic de fret et ce malgré l'absence de vol cargo. Concernant ce dernier point, les deux compagnies (air

Madagascar et Air Mauritius) sur place n'arrivent pas à trouver un terrain d'entente surtout pour le tarif à appliquer. Les relations des compagnies exploitantes respectives des autres relations (Comores, Kenya, Afrique du sud) ont connu une régularité d'évolution à partir de 1996, date d'effectivité de l'adhésion de Madagascar dans la zone

B- Identification et annonce des problématiques

I- Existence de similarité des produits entre les pays membres

Etant tous situés dans la zone tropicale de l'hémisphère sud, Madagascar et les pays COMESA possèdent les mêmes dotations naturelles. Ces pays dont la plupart sont classés parmi les PMA (pays moins avancés) semblent tous primaires. Leurs avantages comparatifs sont ainsi caractérisés par des produits issus de la terre. Leur économie est caractérisée par la prédominance du secteur primaire, l'existence de distorsions et du dualisme exacerbé. Or les produits dont Madagascar a besoin pour faire fonctionner son économie sont des produits intermédiaires et les produits élaborés.

Le tableau suivant présente la part des produits selon leurs caractéristiques dans les importations de Madagascar en provenance du COMESA.

Tableau 15 : Evolution des produits importés du COMESA en %

Produits	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Produits du règne	6	23	20	6	14	13
Produits chimiques	17	8	9	10	23	18
Papier	10	3	5	2	4	4
Textiles	9	13	25	24	30	20
Ouvrage verres	6	0,1	3	0,2	0,1	0,1
Matériels de transport	20	3	0,5	2	0,5	0,2
Produits minéraux	0,2	29	9	36	0,03	4

Source : INSTAT, Service de commerce extérieur.

Ce tableaux montre clairement que ces produits importés du COMESA sont , pour la plus part constitués par des produits primaires (produits du règne végétal et produits minéraux) et des produits traditionnels (textiles et pharmacie).Ainsi , le produit « textile » représentant à lui seul 20% des importations en provenance des pays du COMESA en 2000 tan disque il représentait 30% des importations intra-communautaires en 1999 et 25% en 1997 .

De même les produits du règne végétal et les produits minéraux atteignent respectivement 23et 29% des importation en provenance des pays membre du pays COMESA en 1996 .Alors qu'en 1998 , ils représentent 6et 36% des importations des importations intra- communautaires .

Ces produits peuvent être fabriqués ou produits localement .En effet , bien que Madagascar est classée par mis les pays mois avancés par le FMI , les produits traditionnels tels que la pharmacie peuvent être élaborés par les industries nationales .De même , les produits du règne végétal peuvent être produits et exploités sur place . Les importations de tels produits constituent ainsi des importation supplémentaires qui viennent s'ajouter à la production .Ce sont les importations dues à l'inefficacité du pays à exploiter ses propres avantages comparatifs : des achats induits par des incompétences relatives des opérateurs locaux à promouvoir les produits nationaux .

Il ressort ainsi de l'analyse que la majeure partie des importations Malgaches en provinces du COMESA relève des importations de produits « primaires » ou « traditionnels ».Or, ces produits sont achetés à titre supplémentaire lorsque la produit nationale est insuffisante .La part des importations de Madagascar dans le COMESA est par conséquent faible .

II- Insuffisance de compagnie de transport aérien national

La contrainte géographique entre Madagascar et les pays membres du COMESA nécessite des mesures préalables dont entre autre la mise en place de services aériens. Cependant, l'établissement d'une ligne aérienne est fonction de demande potentielle en passagers et en frets .Or ni l'une ni l'autre ne permet pas de concrétiser une tel projet , ce qui constitue une pierre d'achoppement à la circulation des hommes et biens entre Madagascar et les pays membres. En général, Madagascar et les pays membres du

COMESA en particulier sont encore en stade initiale en référence au niveau des trafics du chapitre précédent.

Ainsi, Madagascar ne possède pas de compagnies aériennes de transport international autre qu' Air Madagascar actuellement. En 1994, TTAM a desservi la Réunion et Dzaoudzi mais les problèmes internes de la société l'ont obligé de suspendre ses dessertes .La société TTAM se trouve en ce moment en difficultés financières. De son côté, Air Madagascar utilise des appareils en location : ATR 42, B767 et B737-300 ; cette situation lui vaut d'exploiter à perte une ligne car elle ne supportera pas des dépenses d'exploitation de première année jusqu'à la rentabilisation de la ligne.

III- Libre circulation des hommes

Les ressortissants des Etats membres peuvent circuler librement au sein du marché commun. Ils sont libres d'accepter des offres d'emplois, d'assurer des services et de mener des activités d'emploi indépendant, d'établir et de diriger une société de tout Etat membre dans les conditions similaires à celle applicables aux ressortissants du pays d'établissement.

Madagascar est un pays d'accueil mais seulement pour les touristes et des opérateurs économiques. Les potentialités économiques existant à Madagascar (pierres précieuses, bois, animaux...) pourront attirer une ruée d'immigrants et les conséquences économiques et sociales de ce phénomène vont encore s'ajouter aux difficiles conditions de vie des Malgaches. Même si Madagascar a ses propres lois et règlements régissant l'entrée, le séjour, l'immigration et la sortie du territoire, une exception devrait être accordée aux ressortissants des pays du COMESA, du moment que Madagascar s'engage dans cette voie.

En effet, le protocole ne fait aucune mention des lois nationales. Un laissez-passer délivré par le marché commun permettra de circuler sur le territoire d'un pays membre.

Les ressortissants d'un Etat ne sont pas tenus de se procurer des VISAS avant leur départ pour un autre Etat membre et reçoivent des VISAS d'entrer aux points d'entrée officiels sur le territoire d'accueil. Et pour une période ne dépassant pas 90 jours, l'entrée sur le territoire est libre sans VISA,

Madagascar, jalouse de son identité de sa culture et fière de sa position insulaire loin des guerres de frontières, s'engagera-t-elle à fond dans cette voie de libre circulation et de libre implantation des ressortissants des pays membres sur son territoire ? L'Etat n'a le droit de refuser la permission d'entrer ou de rester sur son territoire que s'il estime que l'entrée ou la présence de ressortissant est préjudiciable à la sécurité ou à la santé publique c'est à dire si la personne est atteinte d'une maladie classée comme contagieuse qui exige sa mise en quarantaine.

IV- Libéralisation des droits de trafic et des vols non réguliers :

a) Libéralisation de droit de trafic aérien

La libéralisation du transport aérien international se traduit par la libre concurrence du secteur : libre détermination des modalités techniques d'exploitation (type d'avion, capacité, fréquence, tarifs..) et par désignation d'une ou plusieurs compagnies exploitantes. Toutefois, le COMESA préconise la non limitation des points à desservir, la suppression de toutes restrictions liées l'exploitation et la possibilité pour toute compagnie d'un Etat membre de faire du transport aérien dans un autre Etat membre.

Cette pratique de libéralisation totale ou de libéralisation des droits de trafic entraînera une concurrence inutile car la compagnie de la zone ne supporteront pas ce système d'exploitation dans une région où le transport aérien est dessiné aux personne privilégiées vu l'insuffisance du pouvoir d'achat de la population et le niveau des tarifs relativement élevé, il sera préférable que l'exploitation des droits de trafic aérien se limite à un accord bilatéral plus élargi et que sa mise en application prend en considération des réalités et des intérêts des deux pays.

b) Libéralisation des vols non réguliers

Le COMESA voudra introduire la libre circulation des services passagers non réguliers, c'est à dire, les vols charter. Autrement dit, les vols non réguliers pourront être exécuté sans restriction de capacité et de fréquence. Une telle pratique risquerait d'affecter indûment les services aériens de 3è et 4è libertés des vols réguliers.

A Madagascar, des vols charter sont traités cas par cas. Leur autorisation dépend du pays d'origine de l'exportation. Le rôle de l'Etat détenteur du portefeuille de droit de trafic est de veiller à l'instauration d'un environnement sain et claire et de prévenir une concurrence inutile. Si les vols charters se font d'une façon régulière, les compagnies désignées risqueront d'abandonner les lignes. En effet un glissement de trafic va s'opérer

au détriment des exploitants des 3^e et 4^e liberté, compte tenu des prix relativement bas des vols charter .Il incombe donc à l'Etat de définir sa priorité : les usagers et transporteurs ponctuels ou les compagnies régulières. Cependant, pour ne pas léser l'une ou l'autre catégorie de transporteurs, les vols à la demande doivent rester ponctuels et puiser leur clientèle dans les voyages en groupe organisés par leurs opérateurs ou les agences de voyage .Ceci entre également dans la promotion du tourisme.

Aussi, sur les liaisons desservies par les compagnies charter, cette limitation pourrait elle se traduire par l'octroi de droits de trafic d' au maximum 30 % de la capacité du transporteur. Et, pour avoir un taux de remplissage élevé, la compagnie charter devra augmenter les points de desserte. Par contre, aux itinéraires où il n'y a pas de services réguliers, l'exploitation se fera sans restriction de capacité et de fréquences.

V- Interférence d'appartenance à d'autres zones

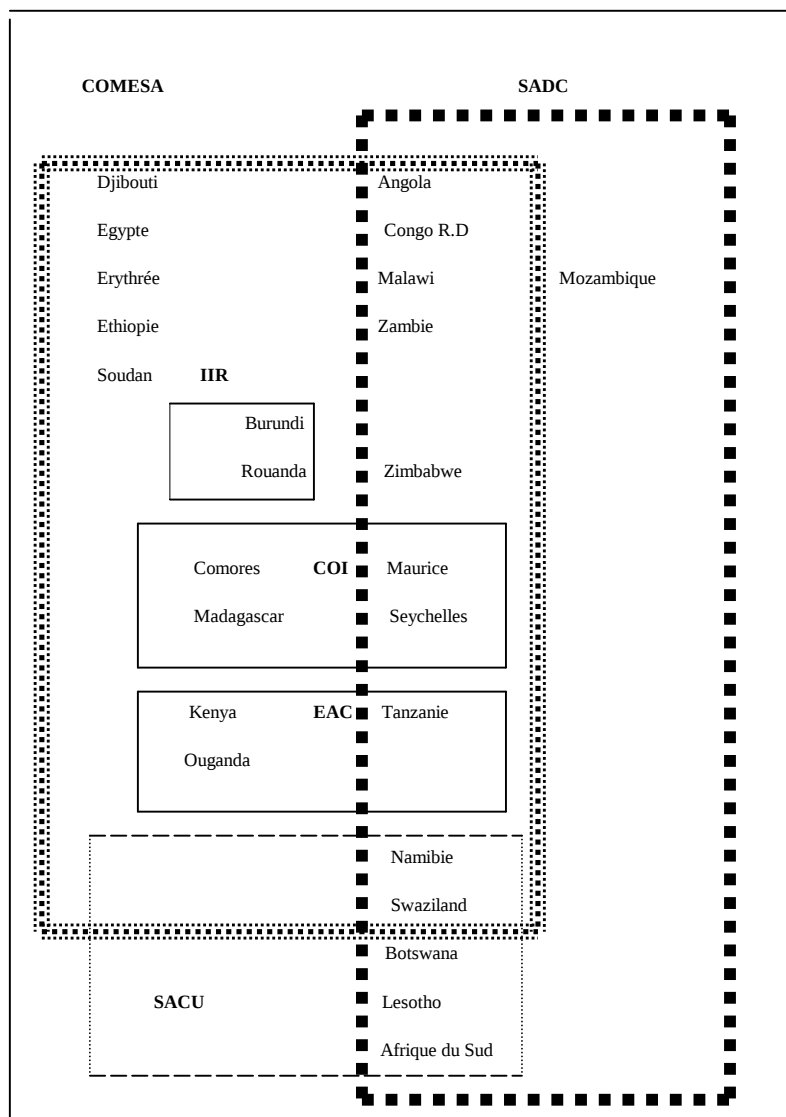


Schéma 1 : Les accords régionaux en Afrique orientale et australe

Les pays de la région de l'Afrique de l'est et de l'Afrique du Sud appartiennent à d'autres zones. Déjà l'on cite la déclaration de Yamoussoukro par les pays membres de l'ONU, la SADC par les pays de l'Afrique du Sud.

En outre, La Réunion qui est un marché potentiel, fait partie de l'union Européenne.

Les objectifs de ces zones ne sont pas très différents. Cependant, un pays ne peut s'engager à 100 % qu'à une seule zone. De ce fait, l'appartenance à la SADC de l'Afrique du Sud l'empêche d'adhérer au COMESA, et même, Madagascar aurait préféré la SADC que le COMESA. Cette divergence d'intérêts pourrait constituer une faiblesse pour la création d'une ZLE en Afrique et dans l'Océan Indien.

Ainsi, ont été auparavant identifiées et définies les problématiques concernant les relations entre Madagascar et les pays du COMESA. Nous avançons dans la partie ci-après, les propositions de solutions y afférentes.

D- Recommandations de solutions

Malgré le manque de volonté politique des dirigeants des Etats membres du COMESA à s'engager davantage dans la réalisation des objectifs du marché commun, les sections précédentes ont permis de dégager les risques à encourir dans cette forme d'intégration. La présente section essayera de proposer quelques recommandations qui pourront servir de guide et d'orientation pour une intégration efficace et avantageuse pour chaque pays membre notamment pour Madagascar.

I- Spécialisation de la production

Une concurrence inutile devra être évitée à l'intérieur de la zone et même à l'extérieur pour les pays membres. Grâce à la théorie des coûts comparatifs selon laquelle chaque pays a intérêt à se spécialiser dans les productions pour lesquelles il dispose d'un avantage de coût relatif, c'est-à-dire, pour lesquelles son avantage est relativement le plus grand ou éventuellement pour lesquelles son désavantage est relativement le moins grand. La région du COMESA devra promouvoir le développement des échanges commerciaux

et bien et services et donc le commerce régional à travers le développement des ressources naturelles de chaque Etat membre pour le bien être de la région.

Chaque pays a ses spécificités économiques et ses unités de production déjà existantes. Et, au lieu d'importer des produits de l'extérieur de la région ou de demander des prestations des services aux pays hors de la zone, les produits et services intra-COMESA devront être utilisés en priorité. Pour ce faire, chaque pays devra se spécialiser en fonction de ses potentialités. Mais au préalable, les ressources devront être inventoriées et diffusées largement aux pays membres. Il incombe cependant au pays producteur ou prestataire de services d'assurer la compétitivité des produits exportés.

En effet, les gouvernements des pays membres doivent favoriser et assainir l'environnement économique pour permettre l'émergence de nouveaux entrepreneurs capables d'analyser le marché. Ces auteurs économiques qui constituent les pivots de mécanismes économiques devront mettre en valeur les produits locaux en combinant et en exploitant toutes les ressources non encore exploitées ou en transformant les produits primaires en produits finis ou semi-finis.

En ce qui concerne Madagascar, le pays dispose des centres importants susceptibles d'être mis à la disposition de la zone : le centre industriel de maintenance d'avions (CIMA) à Ivato Antananarivo, l'Institut Malgache des techniques de planification (IMATEP), l'Ecole nationale d'enseignement Aéronautique et Météorologique (ANEAM) et la Société d'exploitation de construction et de réparation navale (SECREN).... Pour les formations ou services similaires, les pays membres devront recourir aux services de ces centres au lieu de demander les prestations hors de la zone. A cet effet, une reconnaissance préalable des centres et des diplômes s'imposera.

II- Prospection de nouveaux marchés

Madagascar n'est en relation sur le plan commercial et sur le plan transport aérien qu'avec quelques pays seulement de l'Afrique. Le niveau des échanges est relativement bas et les tendances futures ne sont pas très prometteuses malgré des prévisions en hausse. En effet, en considérant les données à partir de 1995, la courte période ne permet pas d'introduire d'autres facteurs susceptibles d'influencer les tendances. De ce fait, l'extrapolation est faite à partir du taux d'accroissement annuel moyen. Pour le transport

aérien de passagers par exemple, le trafic varie de 50153 à 75579 durant la période 1995 – 2000, soit un taux de 8.5 % en moyenne par an.

Ainsi, Madagascar devra prospecter de nouveaux marchés à l'intérieur même de la zone et améliorer les échanges existants par le lancement de nouveaux produits ou la promotion de la destination Madagascar. L'objectif serait de vendre plus avec le maximum possible de partenaires. Autrement dit, Madagascar devrait s'efforcer d'être en relation commerciale ou aérienne avec tous les pays de l'Afrique de l'est et de l'Afrique Australe (COMESA) et des autres pays du continent africain. Des actions dans ce sens devront être menées par les départements ministériels concernés et par les opérateurs économiques du pays.

III- Promotion des dessertes régionales

Pour relier certains pays du COMESA à partir de Madagascar, un saut via la France est obligatoire compte tenu de l'absence de lignes transversales en Afrique. Toutes les dessertes sont presque tournées vers l'Europe. Divers point de l'Afrique Australe sont reliés avec Johannesburg par la compagnie South African Airways, mais cela s'avère insuffisant.

La création du COMESA ou d'un regroupement régional devra permettre l'établissement d'accord multilatéral entre tous les pays membres ou un groupe de pays membres. Les échanges de droits de trafic seront effectués sans restriction en ce qui concerne la 3^e et 4^e libertés. Par contre, la 5^e liberté à l'intérieur de la zone dépendra des lignes déjà mise en place et la 5^e liberté au delà de la région entre dans le cadre d'un accord bilatéral.

En effet, quelle que soit la politique aéronautique du pays et quelques soit le type d'accords, chaque pays essaiera toujours de protéger ses droits et ses compagnies de transport aérien.

En ce qui concerne les accords bilatéraux, aucune restriction d'octroi de droits ne devra exister jusqu'à un certain niveau d'exploitation que les parties contractantes détermineront au préalable dans un mémorandum d'accord. Une libéralisation non réglementé et sans balises nuira aux compagnies et empêchera toute concurrence excessive. Si l'objectif final est instauration d'un environnement libéralisé et concurrentiel, il sera atteint d'une façon graduelle, progressive et évolutive avec de tous mécanismes de sauvegarde pour assurer l'émergence de nouvelles compagnies et l'essor des Entreprises existantes.

Ces deux approches différentes de la réglementation du transport aérien correspondant au libéralisme et au multilatéralisme pourront coexister dans un pays comme Madagascar où la libéralisation du type Européen ou de la déréglementation du type américain entraînera la décadence du secteur.

L'existence de lignes aériens intra-COMESA favorisera la circulation des hommes, des biens et services car la desserte ne se situe pas seulement au niveau des transports de passagers mais également pour des vols cargo et des vols charter concernant les pays du continent Africain, des actions devront être menées pour le transport intermodal du fret : transports aérien, ferroviaire et routier.

IV- Limitation à une zone de libre échange de Biens et Services

Les problèmes d'intégration de Madagascar au COMESA ne viennent pas tous d'elle même mais du COMESA également compte tenu de sa structure et de ses objectifs.

En effet, 11ans après la date d'entrée en vigueur du traité de la zone d'échanges préférentiels (ZEP), les pays de l'Afrique Australe et de l'Afrique de l'Est sont entrés dans une phase supérieure : la création du marché commun COMESA .Cependant, les objectifs de la ZEP étaient loin d'être réalisés alors qu'il aurait été plus facile de créer un marché commun si les échanges visés par la ZEP ont atteint un niveau d'effectivité relativement élevé. Il en est de même du passage du marché commun à la ZLE .La non observation de ses étapes entraînera à coup sur l'échec de l'intégration régional qui risquera de rester dans le domaine à l'Utopie.

A part des échanges commerciaux (réduction tarifaire), le transport aérien (libéralisation), les résultats concrets ne sont encore très palpables. Et, même au niveau de ces deux secteurs, l'engagement des pays n'est pas encore exhaustif et effectif pour tous. La réduction graduelle des tarifs douaniers convenue de 1993 à 2000 et qui prévoit une diminution progressive allant de 60 % à 100 %, n'a été appliquée que par 14 pays seulement.

Au stade actuel d'avancement des réalisations des objectifs de la zone, il aurait été raisonnable que la zone se limite seulement au libre échange des Biens et Services.

Les objectifs d'une phase ne sont pas encore atteints que déjà l'étape suivante est entamée. Seul le progrès réalisé par rapport au programme d'élimination des barrières non tarifaires

au sein du COMESA était plus ou moins satisfaisant. Cette coopération multilatérale peut être conçue d'une façon plus élargie à savoir :

- i) donner la priorité aux produits d'un Etat membre avant de faire appel aux services des pays hors de la zone ;
- ii) promouvoir les unités de production des pays membres.

De ce qui précède, le marché commun, sous sa forme actuelle et pire encore, sa vision de zone de la libre échange ne correspondent pas aux réalités et aux intérêts de Madagascar. Une simple zone de libre échange de Biens et Services serait la mieux adaptée pour accroître les exportations et de faire diminuer les prix des produits à l'importation. Les situations économiques des pays détermineront, au fur et à mesure de leur évolution, l'élargissement de la coopération et la vision de la zone.

V- Implication du secteur privé dans le processus d'intégration

Jusqu'ici, tout ce qui touche le COMESA concerne seulement l'Etat. Les réunions, les conférences, et les ateliers organisés par cette entité touchent uniquement les départements ministériels et les établissements publics sous tutelles. La société civile ou le secteur privé n'ont pas suivi ou n'arrivent pas à suivre le processus d'intégration décidé lors de ces assises faute d'informations suffisantes; ce qui témoigne du niveau assez bas des échanges commerciaux ou des autres présentations de service.

Ainsi, l'implication du secteur privé dans le processus d'intégration et les stratégies de développement du pays s'impose. Il faut, à cet effet, sensibiliser les opérateurs économiques et exiger leur présence dans les réunions et concertations tant à l'échelon national qu'au niveau du COMESA .La fonction publique composée du secteur public, du secteur privé et de la société civile s'activera pour maîtriser le processus d'intégration aux fins d'un développement équitable. Il est donc primordial de définir comment saisir les opportunités qu'on offre au pays et comment faire participer tout un chacun pour la réussite de l'intégration économique de Madagascar au sein du regroupement régional.

Cette stratégie relationnelle placera l'Etat comme facilitateur et le secteur privé jouera son rôle habituel d'opérateur. Une plate-forme devra être constituée pour les discussions et les réunions périodiques. Des actions devront également être menées aux fins d'intensifier les efforts intersectoriels.

CONCLUSION

Conscient que le développement des pays en développement ne peut avoir une base solide et viable sans une plus grande présence dans l'économie mondiale, Madagascar a affirmé sa volonté de faire progresser le COMESA. Ainsi, au mois de janvier 2002, il a été appliqué avec quelques pays membres comme Kenya, Maurice et Egypte, une réduction tarifaire de l'ordre de 100 %. Le pays fait également partie d'un groupe restreint de 9 Etats membres à avoir lancé la zone de libre échange du COMESA.

Toutefois, en dépit de tous ces efforts, les échanges du pays avec le COMESA restent limités et la grande île ne semble pas arriver à profiter de toutes les opportunités offertes par la zone. De nombreux écueils empêchent en effet, l'épanouissement des échanges avec le COMESA. En premier lieu, Madagascar n'est relié aux pays membres que par avion ou par bateau contrairement à la plupart des pays africains qui sont desservis par des routes ; les relations commerciales s'établissent donc plus difficilement. En deuxième lieu, la similitude des produits entre pays africains explique la prédominance des partenaires Européens dans les échanges. Enfin, l'étendue de la ZLE du COMESA pose le problème d'appartenance car plusieurs pays du COMESA dont Madagascar appartiennent déjà à d'autres regroupements plus restreints tels que l'EAC (communauté Est-Africaine), la SADC (southern Africa Development Community) et la COI (Commission de l'Océan Indien).

La coopération et la concertation entre ces zones seront donc nécessaires afin d'éviter une situation où les Etats membres seront confrontés à ce dilemme de choisir entre deux organisations. Pour Madagascar, la coopération avec la SADC qui compte mettre en place une ZLE en 2008, est la plus vitale et on pourrait même penser que l'entrée du pays dans cette zone offre davantage d'opportunités de croissance que la COI. L'importance des échanges commerciaux avec l'Afrique du sud justifiera une telle adhésion à la SADC d'autant plus que parmi les pays membres du COMESA, Maurice, Kenya, Egypte et Afrique du sud sont les partenaires économiques les plus importants pour la grande île. Les autres peuvent être considérés comme négligeables.

Dans tous les cas, rester dans le COMESA ou entrer à la SADC, la question pour Madagascar n'est plus de se demander si elle doit participer à la régionalisation mais de savoir quel type de régionalisation lui convient le mieux.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrages :

- DE MELO, J.** Commerce international, théories et applications. De Boeck, Bruxelles, 1997
- GUILLOCHON, B.** Economie internationale. Dunod, Paris, 2000
- OCDE.** Intégration régionale et pays en développement. OCDE, Paris 1993.
- RAINELLI, M.** La nouvelle théorie du commerce international. La Découverte, Paris ,2000.
- BRASSEUIL, J.** Economie du développement. Armand Colin, Paris, 1993.

Articles :

- BERG, E.** L'intégration régional en Afrique de l'Ouest : problèmes et stratégies in Revue d'économie de développement, PUF, Paris, 1993, pp 51-82,
- DE MELO, J** et **MONTENEGRO, C** et **PANAGRIYA, A.** L'intégration régional, hier et Aujourd'hui in Revue d'économie de développement, PUF, Paris, 1993, pp 7-49.
- DE MELO, J** et **PANAGRIYA, A.** Economie politique de l'intégration régionale in Revue d'économie de développement, PUF, Paris, 4993.
- KENNES, W.** Les pays en voie de développement et l'intégration régional in le courrier ACP-UE,n° 165 , Bruxelles,1997 pp 64-67 .
- MARX, MT.** SADC : les difficultés de l'intégration régional in développement et coopération ; Gaborne ,1998 pp 16-23

Rapports :

- COMESA.** Communiqué final du 5° sommet de la conférence des chefs d'Etats et du gouvernement Cathay, Printing, Ltd. Grand Baie (Maurice), mai 2000.

-COMESA. 9^o réunion du comité-Intergouvernemental. Cathay Printing Ltd, Port Louis (Maurice) mai 2000.

-COMESA.Rapport annuel 1999. Cathay Printing Ltd, Maurice, mai 2000.

-COMESA.Rapport du conseil des Ministres sur les questions administratives et budgétaires. Cathay Printing Ltd, Maurice, mai 2000.

-COMESA. Report of the first meeting of the interim air Transport Regulatory Board. Cathay Printing, Lusaka (Zambia), Avril 2000.

-COMESA. Vision et stratégie du COMESA au seuil du 21^e siècle. Cathay Printing, Maurice, Avril 2000.

-COMESA. Traité du marché commun de l'Afrique orientale et austral

-Madagascar et COMESA .Myriam HABIL, Fiche de synthèse. Avril 2004.

RESUME

Nom : Andry RAZAFINARIVO

Prénom : Lanto

Thème : Contribution à l'amélioration des échanges commerciaux entre Madagascar et les pays membres du COMESA.

Pagination : 68

Tableau : 15

Figure : 2

L'insuffisance d'exploitation des opportunités offertes par la zone est encore remarquée avec Madagascar même qu'on trouve une croissance de ses importations et de ses exportations envers le COMESA., son commerce n'est pas encore orienté vers les pays membres. Pour le pays, le marché du COMESA reste comme un marché secondaire car la majorité des produits importés de la zone sont constitués par des produits primaires. Les principaux partenaires demeurent ainsi les pays industrialisés dont les produits sont incompressibles pour le pays et ne peuvent être produits sur le territoire national. Cette similitude de produits entre pays membres est à l'origine de la faiblesse du commerce du pays avec le COMESA.

Madagascar, bien que relativement modeste dans les échanges avec le COMESA, peut faire partie de ces pays dynamiques dont la participation aux échanges intra – communautaires est élevée. A cet effet, elle doit mettre en exergue ses spécialités économiques et ses unités de production déjà existantes. Au niveau des échanges de biens et de services, les potentialités du pays encore sous exploitées nécessiteront le dynamisme des opérateurs nationaux et la mise en œuvre d'incitations économiques nécessaires et adéquates par l'Etat. L'objectif de circulation des hommes impliquera par contre la promotion de la destination Madagascar à l'intérieur de la zone.

Mot clés : coopération internationale, création de commerce, croissance économique, détournement de commerce, ouverture économique, intégration économique, intégration régionale, globalisation, libéralisation commerciale, échanges commerciaux, union tarifaire, union économique, zone de libre échange.

Directeur de mémoire : RASOAMANANA Georges **Adresse de l'Auteur :** CU

Ambohipo, bloc CA porte 135 M

E-mail : ya_andrewh@yahoo.fr

Tél. : 033 14 525 20
032 46 465 17