



## ■ BREVE D'INFORMATIONS

### ***La Zone de Libre Échange Continentale Africaine à un mois du lancement***

Depuis les années 90 s'est accentuée chez les dirigeants africains la conviction que l'intégration est une condition essentielle au développement de leurs pays. C'est cette ambition qui a poussé en juillet 2019 tous les États africains (à l'exception de l'Érythrée) à signer l'accord permettant de créer la zone tarifaire la plus importante de la planète en nombre de pays : le projet de Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLEC ou ZLECA).

Qualifié d' « *avancée historique* » par le chef de la Commission de l'Union Africaine, Moussa FAKI MAHAMAT, cet accord se présente comme une première étape pour aboutir à une communauté économique africaine avec la libre circulation des marchandises, des services, du capital et des personnes. Pour ce faire le traité prévoyait à partir de juillet 2020 une suppression des droits de douane et des barrières non tarifaire entre tous les pays africains sur 90% des biens et services. Pour cause de crise sanitaire cette mise en application a été repoussée à janvier 2021.

Élu en février, le sud-africain Wamkele MENE, Premier Secrétaire de la ZLEC, est chargé de faire avancer la mise en œuvre de l'accord (à ce jour, ratifié par 32 des 54 États signataires).

#### **Une relance du commerce intra-africain pour assurer la résilience économique du continent**

Les chaînes de valeurs intra-africaines ne cessent de diminuer au profit des relations économiques mondiales (le commerce intracontinental ne représentant que 15% des échanges). Ce phénomène accroît la dépendance à certains pays (dont la Chine), impacte la souveraineté économique du continent et contribue à affaiblir sa résilience productive.

Il n'existe pas de formule unique pour engendrer un changement profond mais un des défis du continent est de parvenir à accroître les flux intra-régionaux, et surtout, maintenir cette dynamique dans le temps.

La ZLEC prévoit un marché commun avec 90 % des produits africains libres de droits de douane. Parmi les secteurs prioritaires : le tourisme, la finance, les transports, le textile, les technologies d'information et de communication et l'industrie sucrière. Les États signataires ont lancé la « phase opérationnelle » du traité de libre-échange mais les règles d'origines et les concessions tarifaires sont encore en cours de négociation.

Parmi 10% de biens et services jugés stratégiques, qui continuent à être frappés de droits de douanes, 7% sont classés « sensibles » avec des droits de douane qui devront baisser d'ici 10 ans, pour les 3% restants dits « exclus » les taxes feront l'objet d'une révision tous les 5 ans.

Pour s'assurer de l'application de l'Accord, le Comité du commerce des marchandises dispose d'un mécanisme en ligne de surveillance et d'élimination des barrières non-tarifaires, d'une plateforme panafricaine de paiements et de règlements numériques et d'un observatoire africain du commerce.

A ce stade, le traité n'impose aucun tarif uniforme vis-à-vis des pays tiers. En attendant qu'une union douanière voit le jour, chaque pays applique ses propres droits de douane vis-à-vis de l'extérieur du continent. Mais qu'en sera-t-il pour les zones liées par des accords commerciaux préférentiels (à l'image du Maroc et de l'Union Européenne) ? Ils ne doivent pas entraver les objectifs de la ZLEC (article 4). Il en est de même pour les droits de douane qui ne doivent pas être inférieurs à ceux pratiqués à l'intérieur du continent. Sur ces points de lourdes révisions sont à anticiper.

Pour la suite, les négociateurs prévoient également des mesures visant à l'amélioration des infrastructures de stockage, une gestion rigoureuse des frontières et douanes, ou encore l'harmonisation des produits et normes techniques.

### **De l'hétérogénéité des États africains**

L'objectif final est d'établir une seule et unique zone de libre-échange à l'échelle du continent africain, mais il faut dans un premier temps consentir à un transfert de pouvoir au niveau sous régional. Sur ce point, les négociateurs partent du principe que les huit Communautés Économiques Régionales (CER) reconnues par l'UA sont des « éléments constitutifs » de la ZLEC.

Mais cela soulève deux problèmes : d'abord, le chemin vers l'intégration est propre à chaque communauté régionale : les progrès en ce qui concerne la libéralisation des biens et services sont très disparates (à titre d'exemple : la Communauté de Développement d'Afrique Australe (CDA) est bien plus avancée que les autres CER en terme de libéralisation commerciale). Ensuite, à l'intérieur même du continent, la plupart des États africains appartiennent à plusieurs zones de libre-échange qui peuvent avoir des tarifs et règles d'origines différentes.

Enfin, cette suppression des barrières non tarifaire sur 90% des biens et services n'aura pas le même impact sur tous les États. Les flux commerciaux intra-africains sont dominés par les économies les plus fortes (Afrique du Sud, Egypte, Nigéria) et les plus diversifiées (Maroc, Kenya, Rwanda). Des écarts de productivité persistent et les petits pays sont plus vulnérables face à la concurrence croissante et donc plus susceptibles de prendre des mesures protectionnistes. On a vu également le Nigéria fermer ses frontières pour lutter contre la contrebande endémique.

Ainsi, pour éviter de creuser des inégalités, le protocole sur la préservation de la concurrence prévoit pour les Pays les Moins Avancés (PMA) un abaissement par tranches annuelles égales sur 10 ans (plutôt que 5). Certains d'entre eux pourraient aussi dans un premier temps dédouaner 85 % de leurs produits en attendant de se mettre à niveau.

## Quels effets à court terme ?

Dans son rapport de juillet 2020, la Banque Mondiale présente des projections sur les impacts de la ZLEC et estime qu'elle pourrait d'ici 2035 accroître les exportations intracontinentales de 81 %, augmenter de 7% les revenus africains (soit 450 milliards de dollars) et ainsi faire tomber la pauvreté à 10,9%.

Cette libre circulation des marchandises est également l'opportunité pour les investisseurs étrangers de toucher l'ensemble du marché africain. À titre d'exemple, Renault qui fait produire ses automobiles au Maroc pourra désormais les exporter vers le Nigéria. Mais, pour éviter toute confusion, il est essentiel que les négociateurs déterminent via une nomenclature à quel degré un produit est considéré comme d'origine africaine et donc exempt de douane au titre de la préférence continentale. La conformité aux règles d'origine devrait pouvoir trancher en cas de zone d'ombre.

Si les objectifs sont définis par le traité, la manière de les atteindre reste assez floue : il y a nécessité d'accélérer les négociations et de prendre activement des mesures afin que les effets se fassent ressentir.

Quelques économistes sont encore sceptiques. La principale raison avancée serait que cette libéralisation à 90% peut paraître impressionnante mais aboutirait à peu de changements significatifs pour les Etats membres... En réalité, pour être pleinement efficace ce marché commun doit être combiné à une diversification des économies nationales et des industries à valeur ajoutée capables de soutenir la demande intérieure des 1,3 milliard d'habitants.

L'engagement des pays signataires témoigne d'un consensus important, sur un sujet essentiel mais qui a fait l'objet plus souvent d'effets d'annonces plus que de réalisations concrètes. Au-delà de l'enthousiasme et du volontarisme du sommet de Kigali, il est essentiel que se manifeste une réelle volonté politique pour relever les défis et tenir les engagements pris dans la durée. Le projet implique une participation au niveau national, sous-régional et continental de tous les acteurs concernés (gouvernements, entreprises, groupes de sociétés civiles, etc).

Au sein du traité, les dispositifs ne manquent pas mais leurs applications sont à préciser... Un travail d'harmonisations politiques, administratives, réglementaires mais aussi fiscales attend les responsables africains

L'Union Africaine exerce une pression politique forte pour obtenir des résultats rapides, mais la ZLEC soulève bien des questions épineuses encore peu abordées (corruption transfrontalière, procédures administratives aux frontières ou encore transferts de souveraineté), et des questions sous-jacentes telles que les infrastructures routières et ferroviaires défectueuses. A ce jour, il revient toujours moins cher de faire venir un conteneur de Shanghai à Douala que de transporter ce même conteneur entre Douala et N'Djamena !

Le projet est lancé mais beaucoup reste à faire...

OH