

Défis, opportunités, impacts et facteurs de succès de la ZLECAf

Par Moubarack LO et Amaye SY

PP - 13/22

Le 1er janvier 2021, les pays africains ont lancé la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Les caractéristiques actuelles des économies africaines mettent, en effet, en évidence un potentiel d'échanges plus intenses, complexes et diversifiés entre les pays du continent. Elles révèlent en même temps de nombreux handicaps tels que le faible niveau d'industrialisation ou de création de valeur régionale. Plusieurs études d'impact ont été menées sur les effets économiques de la ZLECAf. Elles font toutes état d'une croissance substantielle des flux commerciaux intra-africains et d'effets positifs sur le PIB et le bien-être des pays membres. Toutefois, les bénéfices économiques attendus de cette intégration économique ne sont pas garantis et dépendent d'efforts substantiels et à long terme des États membres et de leur capacité à mettre en œuvre l'alignement réglementaire. Cette Note identifie un large éventail de facteurs structurels qui détermineront les progrès et les résultats du projet continental d'intégration commerciale. Il s'agit notamment des barrières non tarifaires, de la facilitation des échanges, des coûts de mise en œuvre et d'ajustement, de la transformation structurelle et des politiques industrielles.

About Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street, Hay Riad, Rabat, Morocco.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 5 37 54 04 04 / Fax : +212 5 37 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

POLICY PAPER

Défis, opportunités, impacts et facteurs de succès de la ZLECAf

Moubarack LO

Senior Fellow au Policy Center for the New South
et Directeur général du Bureau de Prospective
Economique du Sénégal (BPE)

Amaye Sy

Directeur de l'Unité des études et des analyses
stratégiques du BPE



THINK • STIMULATE • BRIDGE

INTRODUCTION

En mars 2018, les pays membres de l'Union africaine (UA) ont signé l'Accord de Zone de libre-échange continentale (ZLECAf), lequel vise à atteindre les objectifs généraux suivants (Union africaine, (2018): (1) approfondir l'intégration économique en Afrique conformément à l'Agenda 2063 ; (2) créer une union douanière continentale ; (3) libéraliser le commerce intra-africain ; (4) résoudre les problèmes de chevauchement des adhésions aux communautés économiques régionales (CER) ; (5) améliorer la compétitivité ; (6) contribuer à la circulation des capitaux et des personnes physiques et faciliter l'investissement ; (7) promouvoir un développement socio-économique durable et inclusif, l'égalité des sexes et la transformation structurelle ; et (8) promouvoir l'industrialisation.

L'accord a sept objectifs spécifiques. Il s'agit : (i) d'éliminer progressivement les barrières tarifaires et non tarifaires au commerce des marchandises ; (ii) libéraliser progressivement le commerce des services ; (iii) coopérer en matière d'investissement, de droits de propriété intellectuelle et de politique de la concurrence ; (iv) coopérer dans tous les domaines liés au commerce ; (v) coopérer sur les questions douanières et la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges ; (vi) mettre en place un mécanisme de règlement des différends concernant les droits et obligations des membres ; et (vii) d'établir et maintenir un cadre institutionnel pour la mise en œuvre et l'administration de la ZLECAf.

L'accord a été conçu comme un processus en plusieurs étapes ; ce qui signifie qu'il continuera à évoluer avec le temps, et d'autres négociations sont prévues. Une phase I fournit un cadre pour la libéralisation du commerce des biens et des services et un mécanisme de règlement des différends. Pour le commerce des marchandises, l'accord ouvre la voie à l'élimination des droits de douane sur 90 % des catégories de produits. Le protocole sur le commerce des marchandises comprend des annexes sur les concessions tarifaires, les règles d'origine, la coopération douanière, la facilitation des échanges, les obstacles non-tarifaires, les obstacles techniques au commerce, les mesures sanitaires et phytosanitaires, le transit et les mesures correctives commerciales.

La phase I de la ZLECAf est entrée en vigueur en mai 2019 après que 24 pays aient déposé leurs instruments de ratification. Actuellement, tous les pays membres de l'UA, à l'exception de l'Érythrée, ont signé l'accord, et 35 l'ont ratifié.

La phase II de la ZLECAf couvrira la politique de concurrence, les investissements et les droits de propriété intellectuelle. Une troisième phase impliquera la négociation d'un protocole de commerce électronique.

La mise en œuvre de la ZLECAf est censée réduire les coûts commerciaux, favoriser le commerce intra-africain, stimuler l'efficacité et la compétitivité, améliorer les chaînes de valeur régionales et attirer les investissements directs étrangers (IDE). La croissance économique attendue créerait de nouvelles opportunités d'emploi et aurait ainsi un impact positif sur la réduction de la pauvreté.

Toutefois, les bénéfices économiques attendus de cette intégration économique ne sont pas automatiques. Cette Note identifie les facteurs nécessaires pour assurer la mise en œuvre réussie de la ZLECAf.

Elle est structurée comme suit : dans une première section, nous présentons les défis et les opportunités de la ZLECAf sur la base des caractéristiques du commerce intra-africain . La deuxième section relève les impacts de la ZLECAf pour les pays membres. Enfin, la troisième section fournit une analyse des réformes et des programmes à mettre en place pour assurer le succès de la ZLECAf.

1. Caractéristiques du commerce intra-africain : les défis et opportunités de la ZLECAf

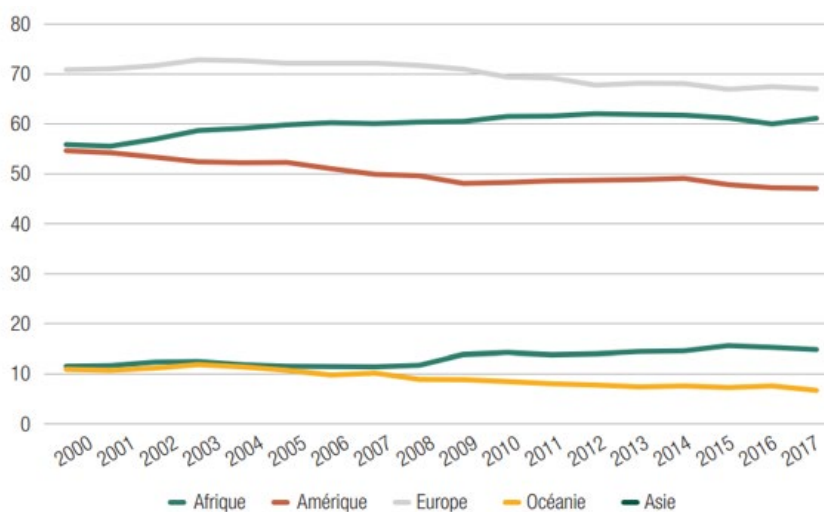
La ZLECAf vise à restructurer les modèles des échanges extérieurs africains actuels vers une plus grande part du commerce intra-africain. Les caractéristiques du commerce intra-africain actuelles sont révélatrices de spécialisations régionales et de produits et mettent en évidence des lacunes telles que, par exemple, le faible niveau d'industrialisation ou de création de valeur régionale. Elles présument également un potentiel d'échanges plus intenses, complexes et diversifiés entre les pays africains.

Au cours des deux dernières décennies, les flux commerciaux intra-régionaux ont augmenté rapidement. Entre 1990 et 2017, l'ouverture commerciale du continent (importations et exportations de biens et de services) est passée d'environ 53 % du PIB à 67 %, après avoir atteint un pic autour de 2011 en raison de la flambée des prix des produits de base (FMI, 2019a). Cette expansion reflète une augmentation du volume des échanges ainsi qu'une évolution favorable des prix. Parallèlement, le commerce intra-régional de l'Afrique a considérablement augmenté (voir figure 1). En pourcentage du total des importations africaines, le commerce intra-régional est passé d'environ 5 % en 1990 à environ 12 % en 2017. La valeur du commerce extra-africain reste néanmoins six fois supérieure aux flux commerciaux intra-africains (FMI, 2019a). De fait, l'Afrique est la région ayant la plus faible proportion d'exportations intra-régionales, si l'on excepte l'Océanie (voir figure 1). En 2017, la part des exportations intra-régionales dans les exportations totales était de 16,6 % en Afrique, contre 68,1 % en Europe, 59,4 % en Asie, 55 % en Amérique et 7 % en Océanie (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED, 2019).

Une caractéristique importante du commerce intra-africain est également la forte concentration sur quelques pays. L'Afrique du Sud est à elle seule la source d'environ 36 % de toutes les importations intra-régionales en Afrique (et d'environ 40 % des importations intra-régionales de produits manufacturés) (CNUCED, 2019). L'Afrique du Sud (part de 36 %) et le Nigeria (8 %), qui sont les plus grandes économies du continent, représentent près de 50 % du commerce intra-africain, suivis par l'Égypte (5 %), la Tunisie et la Zambie (4 % chacun) (CNUCED, 2019). Mais la structure du commerce intra-africain reflète également les efforts déployés pour une plus grande intégration régionale. La part du commerce intra-régional au sein des communautés économiques régionales (CER) africaines va de 21 % dans la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC) à 79 % dans la région de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), qui comprend l'Afrique du Sud et l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) (voir figure 3). Il existe également des différences substantielles dans les parts du commerce intra régional par rapport au commerce total (de 1,5 % à 19,9 %) et par rapport aux exportations et importations entre les pays africains (CNUCED, 2019).

Figure 1

Commerce intra régional de marchandises (tous produits), par région (en %)

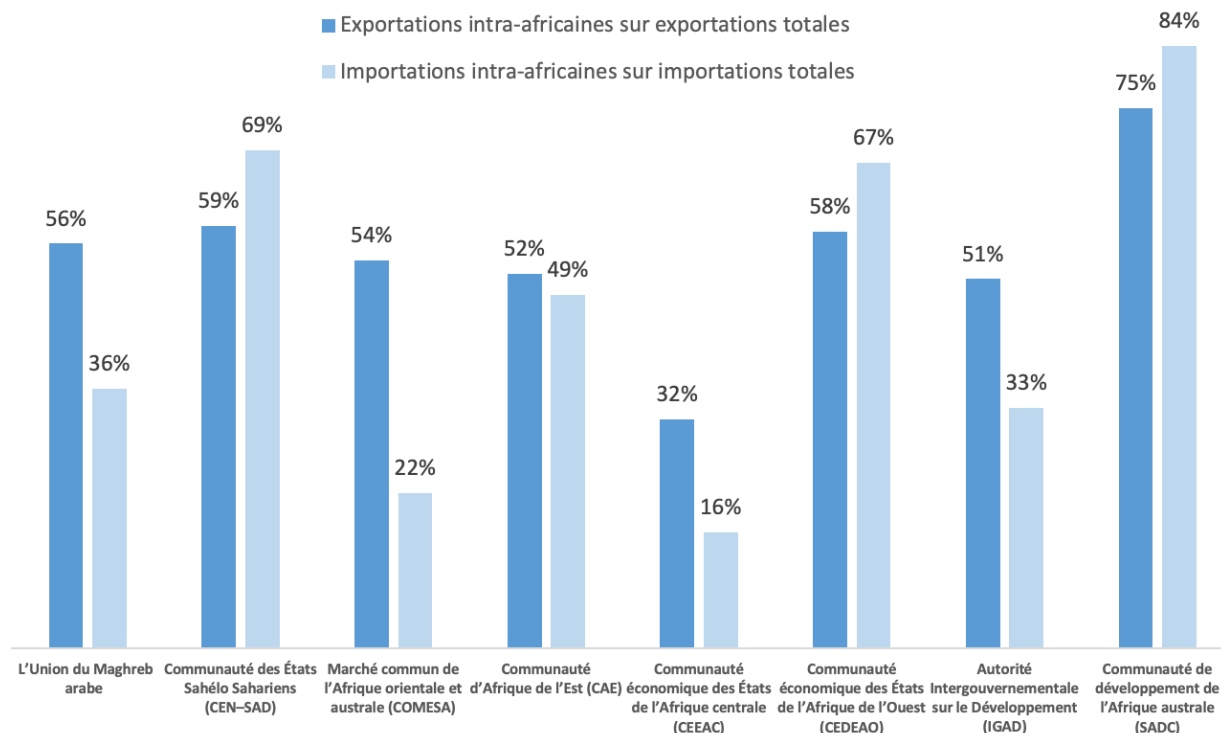


Source : calculs de la CNUCED, à partir de ses propres données

Figure 2

Poids du commerce intra-africain dans chaque Communauté économique régionale (2019)

Part du commerce régional dans le commerce intra-africain (2019)



Source : CNUCED (2019)

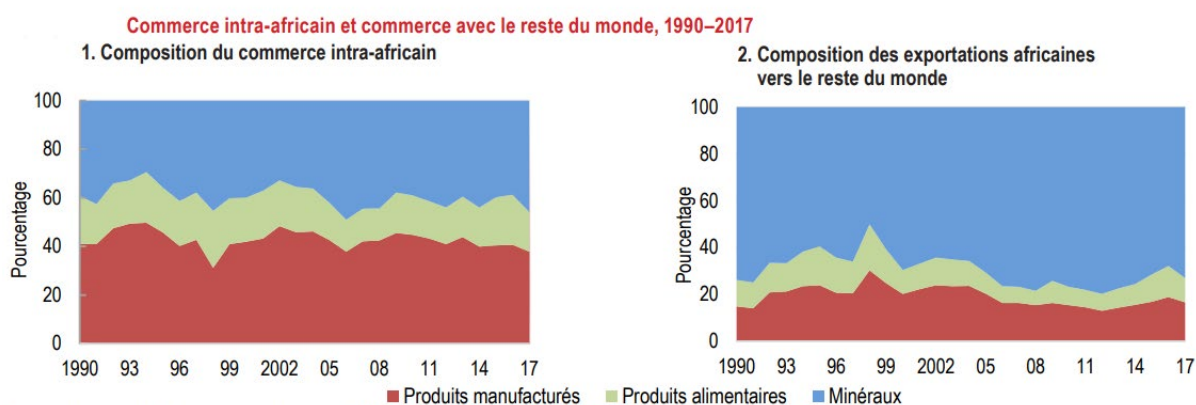
Une caractéristique-clé des exportations intra-régionales en Afrique est qu'elles sont plus diversifiées et ont un contenu technologique plus élevé que les exportations de l'Afrique vers le reste du monde (voir figure 3) (FMI, 2019a). Ces dernières restent fortement orientées vers les minéraux qui ont représenté en moyenne environ 75 % des exportations totales dans la période 2007–2017, contre 16 % pour les produits manufacturés (FMI, 2019a). Selon le dernier rapport biennal sur les produits de base et le développement 2021 de la CNUCED, 45 pays africains dépendent encore des produits de base - un décompte qui n'a guère changé depuis le début des indépendances (CNUCED, 2021).

En revanche, les exportations intra-régionales comprennent 40 % de produits manufacturés, contre 44 % pour les minéraux et 16 % pour les produits agricoles (voir figure 3). En ce qui concerne les produits transformés, la chaux, le ciment et les engrais figurent parmi les premiers produits échangés au sein du continent (voir figure 4).

Par rapport à d'autres régions, le commerce intra-régional en Afrique demeure globalement dominé par des biens moins transformés et à plus faible technologie que le commerce dans d'autres régions du monde (CNUCED, 2019). De plus, le commerce intra-industriel en Afrique est peu dynamique ; ce qui indique une moindre intégration de la chaîne de valeur régionale (CNUCED, 2021).

Figure 3

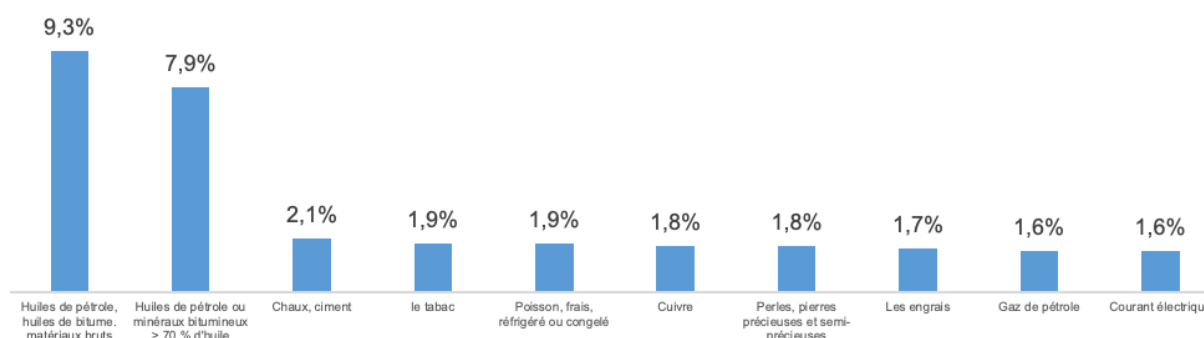
Commerce intra-africain versus commerce avec le reste du monde, 1990-2017



Source: United Nations COMTRADE; and IMF staff calculations

Figure 4

Principaux produits dans le commerce intra-africain (part en %, 2019)



Source : CNUCED (2019)

2. Les impacts de la ZLECAf pourraient être considérables

Une fois opérationnelle, la ZLECAf établira un marché de 1,2 milliard de personnes avec un PIB combiné de plus de 2,5 trillions de dollars américains. Lorsque l'accord sera pleinement opérationnel, les pays seront obligés d'introduire des mesures de libéralisation tarifaire et non tarifaire et les conséquences de l'accord de libre-échange sur les économies des pays concernés seront considérables.

Plusieurs études d'impact ont été menées sur les effets économiques de la ZLECAf, notamment des études de la CNUCED, de la Banque mondiale (BM), du Fonds monétaire international (FMI) et de la Banque africaine de Développement (BAD). Toutes ces études font état d'une croissance substantielle des flux commerciaux intra-africains et d'effets positifs sur le PIB et le bien-être, sous l'impulsion surtout de la suppression des barrières non tarifaires et de la mise en œuvre de l'accord de facilitation des échanges.

Ces évaluations d'impact sont basées sur des modèles dits d'équilibre général calculable (EGC), qui sont un type de modèle empirique décrivant les liens et les interrelations macroéconomiques dans une économie (Tröster, Bernhard; Janechová, Eva (2021)). Lesquels modèles peuvent être utilisés pour calculer les changements des variables endogènes du modèle en réponse à des chocs et des politiques. Dans un modèle EGC global, toutes les économies sont liées par les flux commerciaux et les réponses aux chocs affectent toutes les économies.

Dans le cas d'accords commerciaux, tels que la ZLECAf, des modèles EGC sont utilisés pour évaluer les effets des réductions des coûts commerciaux émanant de la suppression des droits de douane et de l'élimination des coûts liés aux barrières non-tarifaires et aux procédures administratives. La Banque mondiale (2020) explique le principal mécanisme sous-jacent par la baisse des prix des importations et des exportations : les importations moins chères peuvent être utilisées dans la production locale, ce qui entraîne une expansion de la production dans les secteurs les plus compétitifs. Cela déplace la production et l'emploi (et le capital dans les modèles dynamiques) vers les sections les plus compétitives et entraîne des gains de productivité globaux, une augmentation des échanges et une croissance économique plus rapide. Dans le même temps, les secteurs moins compétitifs sont perdants et les pays ayant un niveau de protection tarifaire ou non-tarifaire plus élevé subissent une pression plus forte de la concurrence des importations.

L'accord de la ZLECAf exige des pays membres qu'ils suppriment progressivement les droits de douane sur au moins 97 % des lignes tarifaires qui représentent 90 % des importations intra-africaines. Les études sélectionnées montrent toutes des effets faibles mais positifs de la suppression des droits de douane sur le bien-être et le commerce, même si les résultats diffèrent fortement.

La plupart des études simulent une élimination totale des droits de douane. Seule l'étude la plus récente de la Banque mondiale (2020) intègre les exemptions potentielles de produits sensibles dans son scénario principal, et Saygili et al. (2018) et Vanzetti et al. (2017) simulent également les effets des exemptions tarifaires. Les modifications du bien-être, mesurées en tant que variations équivalentes du revenu réel, vont de 2,8 milliards USD à 16,1 milliards USD, soit jusqu'à 0,13 % par rapport à un scénario de référence. Les exportations intra-africaines devraient augmenter entre 14,6 % et 32,8 %, ce qui a de faibles effets sur le commerce total en raison de la faible part du commerce intra-africain. Par exemple, selon le FMI, l'élimination des droits de douane sur 90 % des flux commerciaux intra-régionaux actuellement taxés augmenterait le commerce intra-régional d'environ 16 milliards de dollars US, soit environ 16 % par rapport aux niveaux moyens récents (FMI, 2019a). Selon les simulations de la Banque mondiale, en raison de la suppression progressive de 97 % des droits de douane sur les échanges intra-africains, le volume des exportations totales augmenterait de près de 19 % d'ici 2035 (par rapport au scénario de base), tandis que le volume

des importations totales augmenterait de 20 % d'ici 2035 par rapport au scénario de base (Banque mondiale, 2020).

Saygili et al. (2018) font état d'un accroissement du PIB de 0,97 % par rapport à un scénario de référence.

Les simulations de suppressions tarifaires ne sont toutefois qu'une question secondaire dans la plupart des études. La raison principale en est le niveau déjà relativement faible de la protection tarifaire parmi les pays africains (Banque mondiale, 2020). De 2020 à 2035, les droits de douane moyens intra-africains (pondérés en fonction des échanges) passeraient de 5,2 % à 1,4 %, les baisses les plus importantes étant enregistrées dans le secteur manufacturier (de 7 % à 2 %) et dans le secteur agricole (de 5 % à 2 %) (Banque mondiale 2020). En effet, la plupart des pays africains font partie d'une ou de plusieurs communautés économiques régionales (CERs), dans lesquelles les tarifs préférentiels ont déjà été réduits ou éliminés, et les tarifs non préférentiels appliqués aux autres pays et régions d'Afrique ont progressivement diminué au cours des dernières décennies (voir tableau 1 ci-dessous). Il existe toutefois des différences dans la protection tarifaire entre les CERs, ainsi qu'au niveau des pays et des produits. En particulier, les pays de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC) et de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) appliquent encore des taux tarifaires allant jusqu'à 20 % sur les importations en provenance d'autres pays africains et régions (CNUCED 2020). Par secteur, les droits de douane dans le commerce intra-africain varient entre 5 % et 10 % pour la plupart des produits manufacturés ainsi que pour les secteurs de l'agriculture et des produits alimentaires transformés (CNUCED, 2020). Seuls les combustibles fossiles et les minéraux non transformés ont des droits de douane proches de zéro (CNUCED, 2020).

Les niveaux inégaux de protection tarifaire dans les différents pays africains créent également des effets différents sur les PIB selon les pays, avec des changements négatifs allant jusqu'à -0,3 % dans plusieurs pays africains (Botswana, Cameroun, Malawi, Zimbabwe) et beaucoup d'effets nuls (Banque mondiale, 2020).

Tableau 1

Tarifs moyens pondérés dans et entre les CERs

Exportateur/ Importateur	UA	UMA	COMESA	CEEAC	CEDEAO	SADC
UA	3.4	5.5	5.2	1.5	3.9	2.3
UMA	4.3	3.1	3.8	7.9	14.9	7.0
COMESA	3.6	0.3	3.2	5.8	5.2	4.1
CEEAC	10.1	18.7	7.6	5.3	8.8	10.6
CEDEAO	5.6	10.2	10.7	7.3	3.0	9.8
SADC	2.3	15.2	6.3	0.8	0.3	1.6

UA : Union africaine

UMA : Union du Maghreb Arabe

COMESA : Marché commun pour l'Afrique orientale et australe

CEEAC : Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale

CEDEAO : Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

SADC : Communauté de développement d'Afrique australe

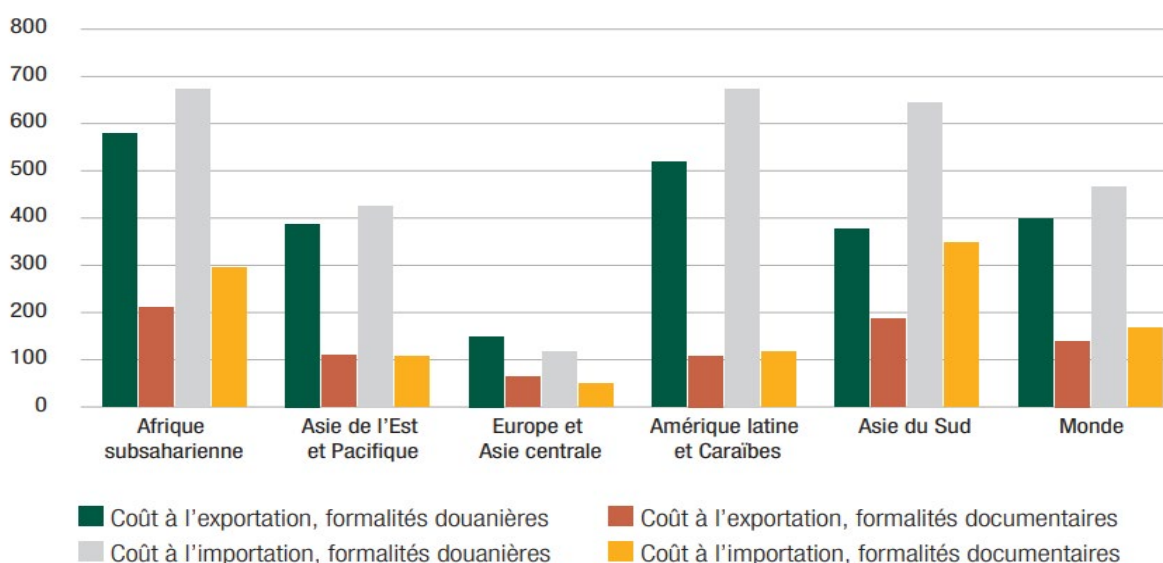
Source : CNCUED (2020).

Les gains les plus importants sont attendus de la réduction des barrières non-tarifaires et de la facilitation du commerce en raison du niveau élevé des indicateurs qui leur sont associés. En effet, les équivalents tarifaires des barrières non-tarifaires moyennes pondérées en fonction des échanges pour les biens et les services s'élèvent à 30 pour cent, les niveaux les plus élevés étant enregistrés dans le secteur manufacturier (37 pour cent), suivi par l'agriculture (30 pour cent), les ressources naturelles (15 pour cent) et les services (8 pour cent) (Banque mondiale 2020). La ZLECAf réduira probablement les coûts commerciaux associés aux barrières non-tarifaires car elle crée un ensemble de règles communes aux pays participants dans des domaines tels que la concurrence, les obstacles techniques au commerce et les normes sanitaires et phytosanitaires. Toutefois, la traduction des réformes dans ces domaines en réductions des coûts commerciaux est une tâche difficile. (Banque mondiale 2020).

Concernant la facilitation du commerce, globalement, l'Afrique obtient de moins bons résultats que les autres régions dans la plupart des indicateurs. La figure 5 permet de comparer les résultats de l'Afrique subsaharienne par rapport aux autres régions et au monde pour certains de ces indicateurs. L'Afrique subsaharienne surpasse toutes les autres régions en matière de coût à l'exportation et a également le coût à l'importation le plus élevé au titre des formalités douanières, si l'on excepte l'Amérique latine et les Caraïbes, et au titre des formalités documentaires, si l'on excepte l'Asie du Sud (CNUCED, 2019). En accordant une plus grande attention et une plus grande supervision politique au commerce à l'intérieur de l'Afrique, la ZLECAf offre la possibilité d'améliorer plus largement la facilitation du commerce aux frontières et le long des corridors entre les pays africains. L'accord de facilitation des échanges fournit le cadre et l'accès aux connaissances nécessaires pour guider ces améliorations, et la ZLECAf fournit l'élan politique et le mécanisme d'engagement supplémentaire pour soutenir une large mise en œuvre (Banque mondiale, 2020). Bien que dans certains aspects tels que le transit local, les engagements de la ZLECAf puissent aller au-delà des engagements de l'accord sur la facilitation des échanges, celle-ci pourrait fournir des mécanismes plus forts pour la mise en œuvre de la ZLECAf. Les avantages de la mise en œuvre de l'accord sur la facilitation des échanges augmenteront à mesure que les pays voisins l'appliqueront, et les coûts commerciaux le long de toutes les frontières diminueront (Banque mondiale 2020).

Figure 5

Indicateurs de facilitation du commerce par zone en 2016



Source : CNUCED (2019)

Les résultats des modèles prévoient que les avantages de la ZLECAf proviennent en particulier de la suppression des barrières non-tarifaires au commerce. Les gains de bien-être signalés vont de 1,25 % (BAD 2020) à 2,4 % (Banque mondiale 2020). Le commerce intra-africain devrait augmenter de 52 % (Banque mondiale, 2019) à 107 % (BAD 2020) Selon la BAD (2019) et la Banque mondiale (2020), les résultats les plus prononcés de la libéralisation sont attendus lorsque l'accord de la ZLECAf est associé à l'accord de facilitation des échanges, grâce auquel les coûts commerciaux pourraient être réduits de manière substantielle. Cela porte les gains de revenu globaux à 3,5 % (BAD 2019) ou à 4,2 % (Banque mondiale 2020), certains pays voyant leur revenu augmenter de plus de 10 % (Côte d'Ivoire, Zimbabwe, Kenya, Namibie). Dans l'ensemble, les structures de production sectorielle dans un tel scénario global se déplaceraient vers les services dans toutes les régions (Banque mondiale 2020). Toutefois, seules l'Afrique du Nord et l'Afrique australe bénéficieraient d'une réorientation vers le secteur manufacturier. Toutes les autres régions africaines verraient une baisse de la production manufacturière et une concentration accrue sur les ressources naturelles et l'agriculture (Banque mondiale 2020).

Par son impact direct sur la libéralisation des échanges, cet accord d'intégration régionale pourrait affecter les citoyens des pays par divers canaux.

Selon la Banque mondiale (2020), la ZLECAf permettra d'accroître le revenu régional de 7 %, d'accélérer la croissance des salaires des femmes et de sortir 30 millions de personnes de l'extrême pauvreté d'ici 2035. Les salaires des travailleurs qualifiés et non qualifiés seront également augmentés de 10,3 % pour les travailleurs non qualifiés et de 9,8 % pour les travailleurs qualifiés.

3. Les facteurs-clés de succès de la ZLECAf

Le programme d'intégration de la ZLECAf entre les pays africains affecte plusieurs dimensions du développement économique. Un large éventail de facteurs structurels déterminera les progrès et les résultats du projet d'intégration. Il s'agit notamment des barrières non-tarifaires, des coûts de mise en œuvre et d'ajustement, de la transformation structurelle et des politiques industrielles.

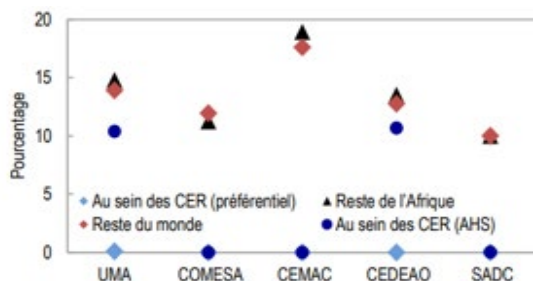
- **Éliminer les barrières non-tarifaires pour accroître le commerce transfrontalier**

L'élimination progressive des barrières non-tarifaires est un défi que les gouvernements africains doivent relever pour stimuler l'impact de la ZLECAf sur le développement. Selon la CNUCED (2018), les facteurs non-tarifaires doivent être définis au sens large et ils comprennent ceux qui rendent le commerce difficile ou coûteux, tels que les barrières non-tarifaires typiques (par exemple, les quotas, les subventions, les licences et l'application restrictive de mesures non-tarifaires telles que les règles d'origine et les mesures sanitaires et phytosanitaires), les infrastructures de logistique et de transport et d'autres facteurs qui peuvent affecter indirectement le commerce (par exemple, le crédit, le capital humain, le climat commercial).

Alors que l'accord a donné la priorité à la suppression des obstacles physiques et fiscaux au commerce, il apparaît de plus en plus clairement que la persistance des barrières non-tarifaires qui ont étouffé le commerce transfrontalier dans le passé pourrait continuer à constituer un obstacle majeur pendant la mise en œuvre de l'accord commercial. D'ores et déjà, les enseignements tirés de l'intégration au niveau des communautés économiques régionales (CERs) d'Afrique montrent que l'impact de la réduction des droits de douane sur le commerce transfrontalier a été très limité (voir figures 6 et 7), ce qui suggère que l'élimination des barrières fiscales n'est pas la contrainte la plus importante (FMI, 2019). Cette constatation est particulièrement vraie dans un environnement institutionnel difficile où le chevauchement des adhésions aux communautés économiques régionales a entravé la normalisation du commerce et les mécanismes d'application (Banque mondiale 2018).

Figure 7

Moyenne des droits de douanes par Communauté économique régionale

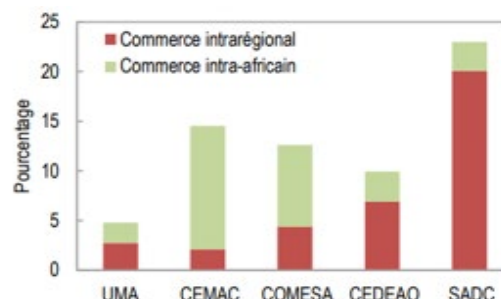


Sources : Nations Unies, base de données COMTRADE ; estimations des services du FMI.

Note : Un taux de droit préférentiel proche de zéro dans une communauté économique régionale (CER) ne signifie pas nécessairement qu'aucun droit n'est applicable, car, dans certaines CER, tous les membres ne sont pas parties à l'accord de libre-échange. AHS = droit effectivement appliqué. « Reste de l'Afrique » et « Reste du monde » renvoient à AHS. CEDEAO = Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ; CEMAC = Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ; CER = communauté économique régionale ; COMESA = Marché commun de l'Afrique orientale et australe ; SADC = Communauté de développement de l'Afrique australe ; UMA = Union du Maghreb arabe.

Figure 6

Intégration au sein des communautés économiques régionales



Sources : Banque mondiale ; Nations Unies, base de données COMTRADE ; calculs des services du FMI.

Note : Le commerce intra-africain exclut les échanges entre pays membres de la même communauté économique régionale (CER). CEDEAO = Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest ; CEMAC = Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ; COMESA = Marché commun de l'Afrique orientale et australe ; SADC = Communauté de développement de l'Afrique australe ; UMA = Union du Maghreb arabe.

Source : FMI (2019)

À quelques exceptions près, notamment la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), où elles ont été relativement élevées (19 % des importations totales), les importations transfrontalières en provenance d'autres CER sont restées très faibles, même si elles ont été effectuées en franchise de droits ou par le biais de droits de douane relativement bas (FMI 2019). L'un des exemples les plus illustratifs est celui de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), où les importations transfrontalières au sein des CER ont représenté moins de 0,2 % des importations totales des pays membres. À l'échelle du continent, les pays membres de la CEMAC, qui commercent encore davantage avec l'Europe qu'entre eux, ont représenté moins de 5 pour cent du commerce intra-africain total en 2019. En revanche, en tant que communauté économique régionale la plus dynamique, la SADC a représenté un bon 56,6 pour cent du commerce intra-africain total. Cependant, même les deux CER les plus performantes en matière de commerce intra-régional (la SADC et la CAE) commercent toujours davantage avec le reste du monde, s'approvisionnant respectivement à plus de 70 pour cent et 85 pour cent en dehors de l'Afrique (CNUCED, 2016).

De fait, les modèles EGC confirment uniformément que la réduction des coûts commerciaux non-tarifaires a un impact beaucoup plus important sur les flux commerciaux que l'élimination des tarifs. Selon les estimations, l'élimination des droits de douane sur le commerce intra-régional augmenterait le commerce dans la région d'environ 15% à 25 % à moyen terme, alors que la réduction de moitié des barrières non-tarifaires ferait plus que doubler ces effets (FMI 2019). Les modèles montrent également que les baisses tarifaires ont un effet limité sur le bien-être et que seule la réduction simultanée des obstacles tarifaires et non-tarifaires peut avoir des effets bénéfiques notables sur le bien-être et le PIB (FMI 2019, Banque mondiale 2020, BAD 2019).

À court terme, le coût des barrières non-tarifaires constitue un obstacle important au commerce et à la croissance économique de la plupart des pays du continent et pourrait compromettre la mise en œuvre de la ZLECAf. Par conséquent, le nombre croissant de mesures prises aux niveaux national, régional et continental pour s'attaquer aux contraintes émanant des barrières non-tarifaires est très encourageant. Parmi ces mesures, on peut citer les plans annoncés par le gouvernement

rwandais visant à automatiser entièrement le dédouanement des exportations et des importations et à réduire le temps nécessaire au dédouanement des cargaisons, dans le but de stimuler les recettes, de réduire les coûts du commerce international et d'augmenter les flux de marchandises imposables (Afreximbank 2019b).

Au niveau régional, la mise en œuvre du territoire douanier unique de la CAE a permis de réduire les temps et les coûts de transit des marchandises entrant dans la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) par Mombasa, respectivement d'environ 50 % et 30 % (UA 2019).

Au niveau continental, le mécanisme en ligne dirigé par l'UA sur le suivi, les rapports et l'élimination des barrières non-tarifaires, est l'un des principaux instruments de soutien pour accélérer la mise en œuvre de la ZLECAf. Le principal rôle de catalyseur du mécanisme est d'introduire l'efficacité dans la gestion et la résolution des barrières non-tarifaires et autres obstacles au commerce en vue de les éliminer.

- Comblent le déficit d'infrastructures et de logistique pour renforcer l'impact de la ZLECAf sur le développement

Il sera de plus en plus important, lors de la mise en œuvre de la ZLECAf, de combler le déficit d'infrastructures, qui a constitué un obstacle majeur à la croissance économique et à l'expansion du commerce intra-africain. Cet effort portera sur les infrastructures physiques et numériques qui, dans le contexte actuel de fragmentation des marchés africains, ont constitué des obstacles majeurs à la transformation économique et à la production industrielle, ainsi qu'à la distribution des marchandises (FMI 2019, Banque mondiale 2020, BAD 2019).

La plupart des pays africains sont relativement mal classés, en ce qui concerne la qualité de l'infrastructure (voir figure 8), et un tiers environ d'entre eux sont enclavés, indiquant que la médiocrité de l'infrastructure en Afrique diminue l'efficacité des réductions tarifaires censées stimuler les échanges commerciaux sur le continent (FMI 2019). Pour les pays enclavés, la logistique joue aussi un rôle important. Elle influe davantage sur leur capacité à commercer, et les services logistiques de base renforcent considérablement l'impact des baisses tarifaires sur le commerce. Globalement, l'amélioration de l'infrastructure et de la logistique commerciale de base est particulièrement importante pour que les pays enclavés puissent tirer profit des réductions tarifaires (FMI 2019).

Figure 8

Déficits relatifs à l'infrastructure et à la logistique



Sources : Banque mondiale, base de données de l'indice de performance logistique ; Forum économique mondial ; calculs des services du FMI.

Note : Les seuils sont estimés à partir d'un modèle de panel avec effets fixes (Hansen, 1999). Les seuils identifient les ruptures structurelles qui partagent l'équation en deux régimes différents sur le plan de l'élasticité du commerce aux droits de douane. Voir à la page vi la liste des abréviations des pays.

Pour mieux comprendre l'impact potentiel de l'élimination des barrières non-tarifaires sur le commerce, le Fonds monétaire international (FMI, 2019) a réalisé une étude approfondie visant à identifier l'ensemble des facteurs non-tarifaires qui expliquent le mieux les écarts commerciaux intra-régionaux en Afrique. Cette étude a identifié quatre facteurs comme étant les plus significatifs : la qualité des infrastructures, la disponibilité du crédit pour le secteur privé, l'environnement commercial et la logistique commerciale tels que les services liés aux douanes, les procédures de dédouanement, l'harmonisation des procédures et réglementations de transport et les services de courtage (FMI 2019). Parmi ces quatre éléments, la logistique commerciale est apparue comme la plus importante barrière non-tarifaire étouffant l'expansion du commerce intra-régional.

Hypothétiquement, l'amélioration de la qualité de la logistique commerciale en Afrique pour atteindre le niveau moyen mondial (une amélioration d'environ 19 pour cent) permettrait de réduire les coûts des mouvements transfrontaliers de marchandises et d'augmenter le commerce intra-africain de 12 pour cent (FMI 2019). Ces résultats ne sont pas surprenants, d'autant plus que les économies à faible revenu et les pays géographiquement défavorisés sont confrontés à des coûts de transport disproportionnellement plus élevés en raison du mauvais état des routes et des autres infrastructures. En Afrique, ces coûts sont nettement plus élevés que les moyennes des autres régions du monde en développement, en raison du nombre disproportionné de pays enclavés. La mauvaise qualité des infrastructures de transport représente 40 % des coûts logistiques dans les pays côtiers et 60 % dans les pays enclavés (CNUCED 2017, UA 2019).

Les infrastructures ont été désignées comme le deuxième goulet d'étranglement non-tarifaire le plus important pour les flux commerciaux au sein de la région dans une étude récente du FMI (2019). Une analyse contrefactuelle dans cette étude suggère que, si tous les autres facteurs restent identiques, l'amélioration de la qualité de l'infrastructure de l'Afrique pour atteindre la moyenne mondiale (une amélioration d'environ 40 pour cent) stimulerait une augmentation de 7 pour cent des flux commerciaux intra-régionaux. Bien qu'elle soit beaucoup plus faible que les gains potentiels associés à l'amélioration de la logistique commerciale, une infrastructure de meilleure qualité a d'énormes implications pour la croissance de la productivité et la levée des contraintes liées à l'offre. En effet, l'amélioration des infrastructures pourrait indirectement stimuler le commerce intra-africain, ce qui pourrait entraîner un commerce intra-africain global et une croissance induite par le commerce beaucoup plus important que ne le suggèrent les résultats empiriques d'une analyse d'équilibre partiel.

- **Encourager la transformation structurelle**

À long terme, pour tirer pleinement parti des opportunités économiques de la ZLECAf, les Etats devront adopter des politiques de soutien pour encourager la transformation structurelle.

Plusieurs raisons peuvent être mises en avant pour démontrer que la réalisation du potentiel de croissance et de développement associé à la ZLECAf nécessite un engagement politique fort pour mettre en œuvre les réformes politiques et structurelles susceptibles de résoudre la myriade de contraintes liées à l'offre auxquelles la région est confrontée.

Premièrement, la ZLECAf est présentée comme un régime fondé sur des règles qui pourraient promouvoir la diversification sectorielle, les chaînes de valeur régionales et l'industrialisation, en s'appuyant sur les avantages d'un marché plus vaste et intégré qui crée des économies d'échelle et favorise la compétitivité ((BAD 2019), Banque mondiale (2020)). Toutefois, la libéralisation du commerce à elle seule est insuffisante pour remédier au manque de capacités industrielles (Oqubay 2019 ; Woolfrey/Byiers 2019). En outre, la ZLECAf ne dispose d'aucun programme visant à coordonner les politiques industrielles entre les États membres et les régions (Lunenburg, Peter (2019)).

Deuxièmement, plusieurs études basées sur des modèles EGC concluent que la capacité des économies africaines à bénéficier de la ZLECAf dépend de leur structure économique. Les économies plus diversifiées et axées sur l'industrie manufacturière, les pôles commerciaux régionaux existants et les petites économies - déjà relativement plus ouvertes à la concurrence internationale - sont susceptibles de bénéficier davantage de l'intégration commerciale régionale que les économies axées sur l'agriculture et les ressources naturelles (FMI, 2019).

Troisièmement, de manière générale, en raison des contraintes d'offre, la production africaine n'est pas parvenue à suivre l'évolution de la demande mondiale et du panier de consommation des ménages qui, grâce à la mondialisation, comprend davantage de produits manufacturés et de produits industriels à contenu technologique croissant.

Quatrièmement, si une application des règles d'origine n'est pas suivie d'un développement rapide des capacités productives pour accroître la production industrielle et les produits manufacturés, elle pourrait ironiquement devenir une contrainte majeure à la croissance économique plutôt qu'un accélérateur de l'industrialisation. En particulier, cette situation pourrait vraisemblablement se produire si les petites et moyennes entreprises (PME) de la région ne sont pas en mesure d'atteindre le seuil de valeur ajoutée requis pour bénéficier des préférences tarifaires de la ZLECAf (Signé et al, 2019).

Dans ce contexte, les pays africains doivent simultanément développer leurs capacités de production industrielle pour faire face aux contraintes liées à l'offre. Le développement de l'industrie manufacturière est essentiel si les pays africains veulent augmenter la production de produits à valeur ajoutée, accroître les exportations de ces produits et réduire leurs déséquilibres commerciaux. Cette approche améliore la diversification économique, ce qui accélère la transformation structurelle.

Les politiques visant à encourager la transformation structurelle pourraient inclure des programmes de formation pour les travailleurs, afin d'assurer une réaffectation en douceur de la main-d'œuvre et du capital vers des secteurs plus susceptibles de croître, tels que l'industrie manufacturière. Des programmes spéciaux de soutien et d'encadrement des PME pourraient être mis en œuvre, afin de leur permettre d'améliorer leurs techniques de production pour s'adapter aux exigences des marchés internationaux et aux normes internationales (Mouhamadou Moustapha Ly et Bertrand BIO-MAMA)

Des leçons peuvent être tirées de la nouvelle approche de construction de zones économiques spéciales et de pôles industriels. Le concept de la ZES s'inspire des leçons tirées des économies de marché émergentes asiatiques qui ont réussi à mettre en œuvre le processus de transformation structurelle dans un contexte de main-d'œuvre excédentaire et de capital rare. Ces alternatives à court terme soutiennent déjà des taux de croissance économique robustes et contribuent à la diversification des sources de croissance et de commerce dans quelques pays africains qui font partie des économies à la croissance la plus rapide au monde (FMI, 2018).

L'Éthiopie, qui poursuit activement une politique d'industrialisation de style asiatique, s'est appuyée sur les parcs industriels (notamment les Eastern Industry Zones et le Hawassa Industrial Park) pour diversifier sa base d'exportation. Grâce à son modèle d'industrialisation de style asiatique, l'Éthiopie est devenue l'un des principaux bénéficiaires du programme commercial préférentiel accordé par le gouvernement américain aux exportateurs africains dans le cadre de l'AGOA. De même, la zone économique spéciale de Kigali (KSEZ) a permis au Rwanda, une autre des économies à la croissance la plus rapide du continent, d'attirer des entreprises multinationales dans des secteurs allant de la fabrication automobile et aéronautique au textile et à l'habillement. Les entreprises de la KSEZ bénéficient de taux de croissance nettement plus élevés, avec une augmentation de 206 %

des ventes et de 201 % de la valeur ajoutée par rapport aux entreprises similaires situées en dehors de la zone (CNUCED, 2019).

Les pays africains pourraient également tirer parti des liens économiques qu'ils entretiennent déjà avec leurs partenaires traditionnels et mettre en place une nouvelle coopération Sud-Sud. Les liens économiques entre la Chine et l'Afrique ont contribué à catalyser la transformation économique de certains pays africains, comme l'Éthiopie.

- **Faciliter l'accès aux informations sur le commerce**

Le manque d'informations sur le commerce, actualisées, fiables et faciles d'accès est cité comme l'un des facteurs contribuant au faible niveau du commerce intra-africain. En effet, il y a des situations où les biens et les services, qui pourraient être fournis par d'autres pays africains, sont importés par les pays africains (Union africaine, 2019).

Dans un grand marché comme la ZLECAf, un système d'informations sur le commerce qui fournit aux décideurs, importateurs, exportateurs, détaillants et investisseurs des données détaillées actualisées est crucial.

Un nombre croissant de pays africains établissent progressivement des portails et des systèmes nationaux d'information sur le commerce et certains CER vont progressivement dans la même direction. Toutefois, plusieurs défis subsistent. Les systèmes d'informations sur le commerce en Afrique ont traditionnellement été orientés vers l'extérieur ; principalement vers l'Europe, les Amériques, le Moyen-Orient et l'Asie. En outre, une grande partie du commerce intra-africain est largement non enregistrée, en partie en raison de la prédominance du commerce informel. L'expertise dans la collecte, le traitement et l'analyse des données et des informations est limitée. Les données et informations sur les mesures non-tarifaires sont souvent absentes.

Dans ce contexte, il est nécessaire de rendre effectif l'Observatoire du commerce de l'Union prévu par l'architecture de la ZLECAf. Les informations sur le commerce peuvent être diffusées plus efficacement via des portails électroniques, auxquels la majorité des acteurs devraient avoir accès. L'Observatoire devrait collaborer fortement avec le secteur privé via notamment les chambres de commerce nationales.

- **Permettre aux petites et moyennes entreprises d'accéder aux financements du commerce extérieur**

La profondeur et l'inclusion financières sont plus faibles en Afrique par rapport à d'autres régions, de sorte que l'accès au financement du commerce ou au financement bancaire pour créer ou développer des entreprises sera nécessaire pour promouvoir l'agenda de la ZLECAf (FMI, 2019).

Selon un rapport d'enquête sur le financement du commerce en Afrique de la Banque africaine de développement (BAD, 2017), la part du financement du commerce intra-africain dans le financement du commerce par les banques est restée constamment faible à travers l'Afrique, n'atteignant pas 20 % (BAD, 2017). Or, le manque d'accès au financement est la contrainte la plus importante pour les PME exportatrices en Afrique parmi les multiples défis majeurs qui apparaissent lors de l'exportation de marchandises (BAD, 2017).

Dans ce contexte, une plus grande profondeur financière à un niveau comparable à la moyenne mondiale soutiendrait une expansion significative du commerce. Selon le FMI, pour soutenir le commerce, l'intégration financière doit se concentrer sur le développement de l'infrastructure financière régionale. Il s'agit notamment de développer et d'harmoniser les systèmes de paiement

régionaux pour faciliter davantage les paiements transfrontaliers, de créer des accords de swap entre les banques centrales et un centre de compensation multidevises dans la région pour réduire les risques liés aux échanges dans plusieurs devises régionales différentes, et de coordonner davantage la supervision des banques panafricaines qui peuvent faciliter le commerce intra régional. (FMI, 2019).

- **Mettre en œuvre des mesures d'ajustement et d'accompagnement**

La mise en œuvre de la ZLECAF pourrait entraîner des coûts de transition pour les pays membres. Il pourrait s'agir : (1) de pertes de recettes fiscales dues à la baisse des tarifs d'importation, (2) d'une augmentation des inégalités de revenus et (3) d'une hausse du chômage, en particulier lorsque la libéralisation des échanges ne s'accompagne pas de réformes visant à rendre les marchés du travail plus flexibles et les travailleurs plus mobiles pour saisir de nouvelles opportunités.

La plupart des études évaluant l'impact budgétaire des réformes liées à la ZLECAF montrent que les pertes de recettes tarifaires moyennes à l'échelle de l'Afrique seraient limitées (FMI, 2019) parce que les recettes douanières reflètent le niveau du commerce intra-régional, qui reste relativement faible et fortement déséquilibré.

À moyen et long termes, la ZLECAF augmentera le PIB des pays membres et élargira leurs bases d'imposition par plusieurs canaux, notamment la création d'échanges, l'avantage comparatif dynamique et le cycle international des produits. Toutefois, les coûts d'ajustement budgétaire à court terme pourraient être importants pour les pays qui s'approvisionnent pour une grande partie de leurs importations dans la région ou qui disposent d'une marge de manœuvre budgétaire limitée et pourraient être confrontés à des déficits budgétaires croissants. Dans quelques pays, les pertes de recettes peuvent atteindre 3 % à 5 % du PIB (FMI, 2019). Pour ces pays, les autorités doivent définir des politiques claires de mobilisation des recettes intérieures lors de l'adhésion à la ZLECAF. La baisse soudaine et importante des recettes douanières pourrait creuser ces déficits et compromettre la stabilité macroéconomique et la viabilité de la dette. Plus généralement, elles pourraient compromettre les dividendes de la réforme associés à la mise en œuvre de la ZLECAF si des mesures d'atténuation à court terme ne sont pas prises.

Les gouvernements des pays les plus exposés à des pertes de recettes à court terme devraient donner la priorité à la mise en œuvre de politiques qui améliorent leur situation budgétaire grâce à une meilleure conformité et application de l'impôt. Ces politiques devraient inclure le renforcement des systèmes de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), la rationalisation des exemptions et l'élargissement de la couverture de l'impôt sur le revenu. Les politiques doivent également diversifier les sources de croissance, élargir l'assiette fiscale, développer de nouvelles sources d'imposition et exploiter les technologies pour améliorer la tenue des registres, le suivi et l'audit. Ce dernier point est particulièrement important dans une région où les multinationales ont utilisé un réseau complexe de lois fiscales internationales et un large éventail de techniques comptables, notamment l'amortissement accéléré et les abris fiscaux offshore, pour éviter de payer des impôts (FMI, 2018)

Cependant, il est peu probable que ces réformes fiscales atténuent entièrement les coûts d'ajustement à court terme associés à d'importantes pertes soudaines de recettes.

Une solution temporaire ? pour les pays dont l'élasticité des flux commerciaux intra-africains aux tarifs douaniers est élevée et dont la marge de manœuvre pour l'expansion des recettes fiscales est limitée, consiste à recourir à la Facilité d'ajustement de la ZLECAF. Cet instrument fournit un financement à court et moyen termes aux pays vulnérables, leur permettant de s'adapter en douceur aux pertes soudaines de recettes tarifaires et aux défis de gestion macroéconomique

découlant de la mise en œuvre de la ZLECAf.

Bien que l'accent ait été mis jusqu'à présent sur les coûts d'ajustement budgétaire - notamment sous la forme de pertes de recettes fiscales attendues et de pressions budgétaires inhérentes –, la ZLECAf est susceptible d'entraîner des dépenses supplémentaires.

Ces dépenses peuvent résulter de la réaffectation des ressources découlant de la mise en œuvre d'un accord de libre-échange et comprennent les coûts de formation et de recyclage associés à l'obsolescence des compétences sur les marchés du travail. Les coûts transitoires liés au déplacement des capitaux entre les secteurs, ainsi que l'utilisation sous-optimale du stock de capital et des équipements productifs existants, qui pourrait nuire à la croissance économique, sont également des dépenses possibles (Saygili (2018), Lunenburg (2019)).

Pour réussir, les politiques d'intégration commerciale régionale devraient donc atténuer les effets négatifs possibles de l'intégration commerciale sur la répartition des revenus, en particulier dans les économies les plus diversifiées, par le biais de programmes sociaux ciblés (par exemple, le soutien au revenu) et de programmes de formation pour faciliter la mobilité des travailleurs entre les industries et promouvoir l'emploi (FMI 2019, Tayeb Ghazi, 2021)

CONCLUSION

Le 1er janvier 2021, les pays africains ont lancé la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF). Sa portée est vaste. L'accord réduira les tarifs entre les pays membres et couvrira des domaines tels que la facilitation du commerce, les services et l'investissement, ainsi que des mesures réglementaires telles que les normes sanitaires et les obstacles techniques, les droits de propriété intellectuelle.

La ZLECAF s'attaque à la fragmentation économique de longue date de l'Afrique et aux lacunes du commerce intra-africain telles que le faible niveau d'échanges entre les pays, le faible niveau d'industrialisation ou de création de valeur régionale. De nombreux autres obstacles restreignent également l'intégration économique continentale – lourdeurs des barrières non-tarifaires dans les services et d'autres secteurs, faiblesse et fragmentation des règles visant à promouvoir l'investissement et la concurrence, caractère inadéquat des institutions et procédures visant à faciliter le commerce.

La ZLECAF vise à restructurer les modèles des échanges extérieurs africains actuels vers une plus grande part du commerce intra-africain. Elle compte également exploiter un potentiel d'échanges plus intenses, complexes et diversifiés entre les pays africains.

La ZLECAF est une opportunité majeure pour l'Afrique, mais sa mise en œuvre sera un défi de taille. La baisse des tarifs n'est que la première étape. L'élimination progressive des barrières non-tarifaires est un défi que les gouvernements africains doivent relever pour stimuler l'impact de la ZLECAF sur le développement. Aussi, il sera de plus en plus important, lors de la mise en œuvre de la ZLECAF, de combler le déficit d'infrastructures, qui a constitué un obstacle majeur à la croissance économique et à l'expansion du commerce intra-africain. En outre, à long terme, pour tirer pleinement parti des opportunités économiques de la ZLECAF, les décideurs politiques devront adopter des politiques de soutien pour encourager la transformation structurelle. De plus, dans un grand marché comme la ZLECAF, un système d'information sur le commerce qui fournit aux décideurs, importateurs, exportateurs, détaillants et investisseurs des données détaillées actualisées est crucial. Enfin, l'accès au financement du commerce ou au financement bancaire pour créer ou développer des entreprises sera nécessaire pour promouvoir l'agenda de la ZLECAF.

Bibliographie

- Afreximbank (African Export-Import Bank) 2020 Making the AfCFTA work for 'The Africa We Want.'
- Afreximbank (African Export-Import Bank) 2019. African Trade Report 2019: African Trade in A Digital World. Cairo: African Export-Import Bank.
- Banque africaine de Développement (AfDB). 2019. "Integration for Africa's Economic Prosperity." African Economic Outlook 2019, African Development Bank.
- Banque africaine de Développement (AfDB). 2017. Trade Finance in Africa: Overcoming Challenges. Abidjan: African Development Bank.
- Banque mondiale (2020): The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects. Washington D.C.
- Banque mondiale. 2012. "De-Fragmenting Africa." Washington, DC.
- CNUCED (2021) "Rapport sur les produits de base et le développement 2021".
- CNUCED (2020): Designing trade liberalisation in Africa: Modalities for tariff-negotiations towards and African Continental Free Trade Area. Geneva.
- CNUCED (2019). Economic Development in Africa Report 2019: Rules of origin for enhanced intra-African trade. Geneva: UNCTAD.
- CNUCED (2018). "African Continental Free Trade Area: Towards the finalization of Modalities on Goods." Addis Ababa.
- CNUCED 2017. Review of Maritime Transportation 2017. Geneva: UNCTAD.
- CNUCED (2016). Trade and Development Report, 2016: Structural Transformation for inclusive and sustained growth. Geneva: UNCTAD.
- FMI (2019) « La zone de libre-échange continentale changera-t-elle la donne en Afrique ?»
- FMI 2018. Sub-Saharan Africa Regional Economic Outlook: Domestic Resource Mobilization and Private Investment. World Economic and Financial Surveys. Washington, DC: IMF.
- Lunenburg, Peter. 2019. 'Phase 1B' of the African Continental Free Trade Area AfCFTA Negotiations.
- Mouhamadou Moustapha Ly Bertrand BIO-MAMA (2019) « La ZLECAf : c'est (presque) parti ! », article publié dans le site web du Policy Center for the New South, juillet 2019, <https://www.policycenter.ma/opinion/la-zlecaf-c%E2%80%99est-presque-parti>
- Oqubay, Arkebe (2019): Why industrialisation is vital for the African Continental Free Trade Agreement to succeed. ODI. <https://www.odi.org/blogs/why-industrialisation-vital-africa-continental-free-trade-agreement-succeed> (02.02.2021).

- Signé, Landry, and Colette van der Ven. 2019. Key to Success for the AfCFTA negotiations. Africa Growth Initiative at Brookings Policy Brief. Washington, DC: Brookings Institution. https://www.brookings.edu/wpcontent/uploads/2019/05/Keys_to_success_for_AfCFTA.pdf.
- Saygili, Mesut/Peters, Ralf/Knebel, Christian (2018): AfCFTA Challenges and Opportunities of Tariff Reductions. UNCTAD Research Paper 15. Geneva. https://unctad.org/system/files/official-document/ser-rp-2017d15_en.pdf (05.02.2021).
- Tayeb Ghazi (2021) « La ZLECAF : un engagement en faveur du commerce et d'une transformation structurelle inclusive », article publié dans le site web du Policy Center for the New South, février 2021, <https://www.policycenter.ma/opinion/la-zlecaf-un-engagement-en-faveur-du-commerce-et-d%E2%80%99une-transformation-structurelle-inclusive>
- Tröster, Bernhard; Janechová, Eva (2021) : The long journey towards Pan- African integration: The African Continental Free Trade Area and its challenges, ÖFSE Briefing Paper, No. 31, Austrian Foundation for Development Research (ÖFSE),
- Union africaine. 2019. Africa's Development Dynamics: Achieving Productive Transformation. Addis Ababa, Ethiopia.
- Union africaine, (2018). Accord portant création de la zone de libre-échange Continentale africaine. Accessible via la page Web https://au.int/sites/default/files/treaties/36437-treaty-consolidated_text_on_cfta_-_fr.pdf
- Vanzetti, David/Peters, Ralf/Knebel, Christian (2017): Non-tariff measures: lifting CFTA and ACP trade to the next level. UNCTAD Research Paper 14. Geneva.
- Woolfrey, Sean/Byiers, Bruce (2019): The African Continental Free Trade Area and the politics of industrialisation. ECDPM Blog. <https://ecdpm.org/talking-points/african-continental-free-trade-area-afcfta-politics-industrialisation/> (02.02.2021).

À propos des auteurs,

Moubarack LO

Moubarack LO est ingénieur statisticien économiste, diplômé de l'Ensaie-Cesd de Paris, de l'Institut d'Études politiques de Paris et de l'École Nationale d'Administration (ENA) de France. Il est actuellement directeur général du Bureau de Prospective Économique au Secrétariat général du gouvernement du Sénégal et Senior fellow au PCNS. Il fut également économiste en chef auprès du Premier ministre du Sénégal et directeur de Cabinet adjoint du Président du Sénégal. Il a enseigné dans le Master HEC géopolitique et géo-économie de l'Afrique émergente à l'UM6P, à l'Université Gaston Berger de Saint-Louis au Sénégal et à l'École Nationale d'Administration du Sénégal.

Amaye SY

Amaye Sy, né en 1988 au Sénégal, est ingénieur statisticien économiste, diplômé de l'ENSAE ParisTech(2013) et de Sciences Po Paris (2013). Il a occupé des fonctions de statisticien économiste, d'analyste risque, d'actuaire dans le secteur privé, en France, (Amundi Asset Management, BIPE France, KPMG France), d'expert dans l'administration publique au Sénégal (Direction de l'Investissement, Bureau de Prospective Economique), de consultant dans les Organisations internationales (Banque Mondiale, PNUD, FMI). Il est responsable de cours en économie, en statistiques et en actuariat dans plusieurs établissements d'enseignement supérieur au Sénégal.

Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Al Bortokal Street, Hay Riad, Rabat - Morocco

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

