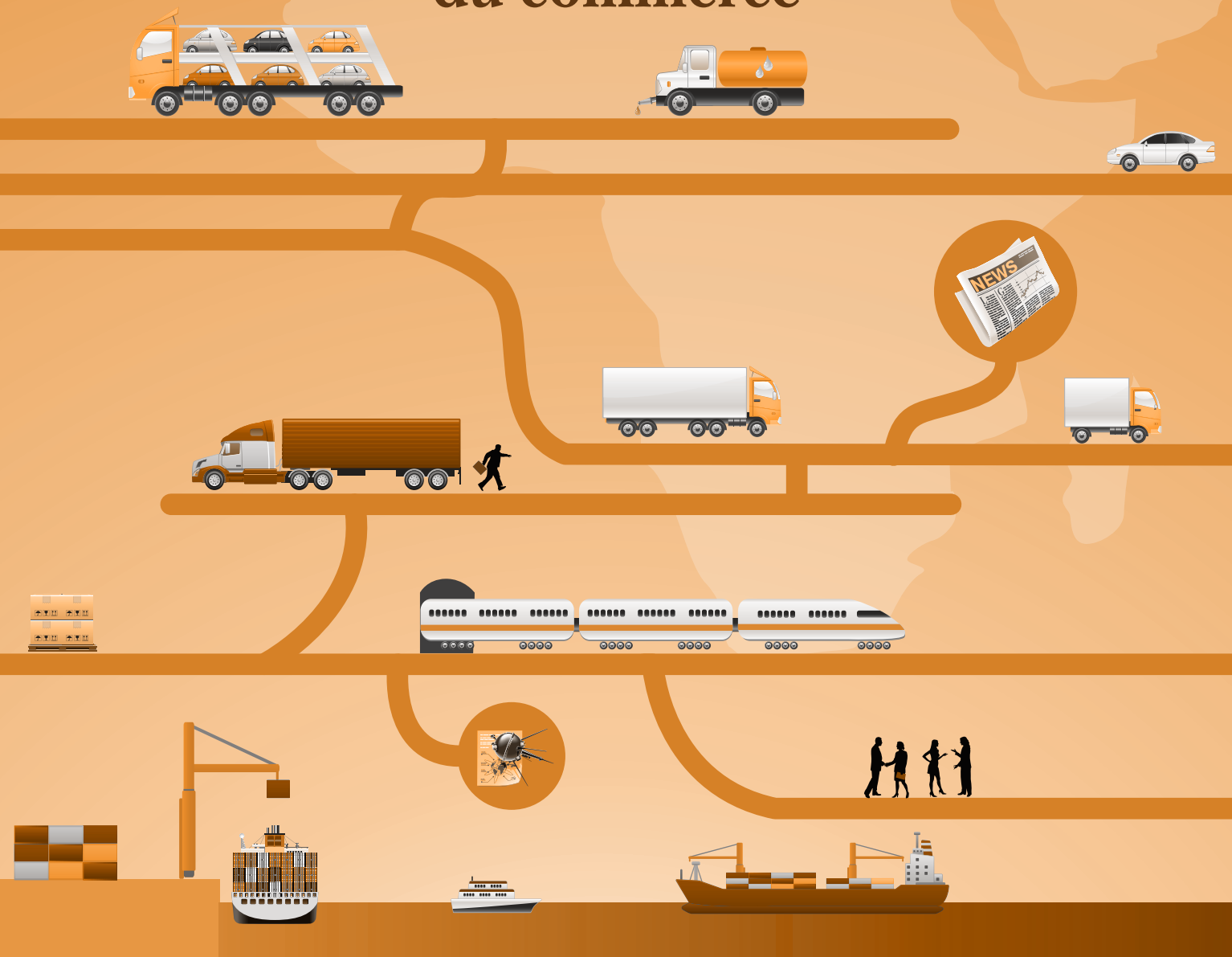


Vue d'ensemble

Harmoniser les politiques pour transformer l'environnement du commerce



État de l'intégration régionale en Afrique VI

Harmoniser les politiques pour transformer l'environnement du commerce

État de l'intégration régionale en Afrique VI

Commandes

Pour commander des exemplaires du *Rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique (ARIA VI): Harmoniser les politiques pour transformer l'environnement du commerce* de la Commission économique pour l'Afrique, veuillez contacter :

Publications

Commission économique pour l'Afrique

P.O. Box 3001

Addis-Abeba, Éthiopie

Tél: +251 - 11- 544 9900

Télécopie: +251 - 11 - 551 4416

Adresse électronique: ecainfo@uneca.org

Web: www.uneca.org

© Commission économique pour l'Afrique, 2013

Addis-Abeba (Éthiopie)

Tous droits réservés

Premier tirage: octobre 2013

ISBN-13: 978-99944-61-03-5

e-ISBN-13: 978-99944-62-03-2

Toute partie du présent ouvrage peut être citée ou reproduite librement.

Il est cependant demandé d'en informer la Commission économique pour l'Afrique et de lui faire parvenir un exemplaire de la publication.

Conception: Broadley Design

Matières

Avant-propos	iv
Chapitre 1: Un bref aperçu des progrès réalisés au niveau de l'intégration régionale en Afrique	1
L'intégration régionale en Afrique: un élan accru	1
Prise en compte de l'intégration régionale au niveau national: des progrès lents mais des faits nouveaux encourageants	3
Chapitre 2: Harmonisation des règles d'origine en Afrique: Principes et options	5
Qu'entend-on par règles d'origine ?	5
Les règles d'origine dans quelques communautés économiques régionales (CER) africaines	5
Recommandations pour l'harmonisation des règles d'origine	6
Chapitre 3: Harmonisation des mesures de facilitation du commerce	11
Libéraliser les échanges intra-africains	11
L'infrastructure physique en Afrique est insuffisante mais elle s'améliore	11
Un régime de transit douanier à l'échelle du continent et à la portée de tous est nécessaire	12
Le cadre réglementaire des marchés et des services de transport régionaux est instable	12
Les normes techniques et les contrôles de surcharge doivent être davantage harmonisés	12
Postes frontières à guichet unique	12
La tâche qui nous attend	12
Chapitre 4: Des TIC pour l'intégration régionale et les échanges commerciaux en Afrique	15
La décennie des TIC en Afrique	15
Suivi des marchandises	15
Les guichets uniques régionaux sont la solution d'avenir	16
Les TIC peuvent être coûteuses mais elles peuvent avoir un pouvoir transformateur	16
Appui des partenaires au développement en faveur de la gestion douanière basée sur les TIC	16
Un environnement propice est nécessaire pour que l'Afrique puisse tirer profit des avantages des TIC	16
Chapitre 5: Conclusions et recommandations stratégiques	19
Bibliographie	21
Note	22
Acronymes	23
Remerciements	24

Figures

Figure 1: Étapes de la négociation de règles d'origine harmonisées	7
Figure 2: Les TIC et le commerce – l'environnement propice	9
Figure 3: Impact du poste frontière à guichet unique de Chirundu	13
Figure 4: Les TIC et le commerce : l'environnement propice	17

Avant-propos

Plus que jamais, il existe désormais un sentiment d'engagement politique fort qui donne un nouvel élan à l'intégration régionale en Afrique. À mesure que les pays poursuivent des programmes et des activités visant à accélérer l'intégration régionale et les arrangements de coopération inspirés par le Traité d'Abuja, ils réalisent des progrès constants vers la création d'une communauté économique africaine.

L'Initiative tripartite des membres du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, de la Communauté d'Afrique de l'Est et de la Communauté de développement de l'Afrique australe tente à *elle seule* de mettre en place une zone unique de libre-échange regroupant 26 pays africains pour un produit intérieur brut de plus de 630 milliards de dollars des États-Unis et comptant plus d'un demi-milliard d'habitants. La décision et la déclaration prises par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine, en janvier 2012, en vue de stimuler le commerce intra-africain et d'accélération de la mise en place d'une zone de libre-échange continentale d'ici à 2017 a également posé un jalon sur la voie de la renaissance d'un panafricanisme.

Ces initiatives figurent parmi plusieurs exemples récents de quelques mesures audacieuses prises par les dirigeants politiques africains pour renforcer les avantages des arrangements régionaux grâce à l'élargissement des marchés et à d'autres initiatives visant à promouvoir la production à grande échelle, ainsi que la compétitivité. Ces efforts sont nécessaires pour stimuler le commerce intra-régional, réduire la forte dépendance externe de l'Afrique et renforcer sa résistance aux chocs mondiaux.

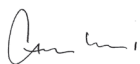
La voie vers le démantèlement total des barrières commerciales est toutefois semée d'embûches et exige une compréhension approfondie des questions portant sur l'intégration régionale et les politiques commerciales. Par exemple, des règles d'origine harmonisées et un environnement de facilitation du commerce à l'échelle du continent pourraient améliorer considérablement les moyens et le coût du commerce transfrontière. Dans certains États membres, des progrès concrets ont été constatés au niveau des postes frontières à guichet unique, dans le cadre d'initiatives menées par les communautés économiques régionales. Les initiatives tripartites de la zone de libre-échange continentale et les décisions qui y sont associées incitent à persévérer dans les efforts pour mettre en place un environnement commercial harmonisé et intégré à l'échelle continentale – en œuvrant ainsi en faveur de la transformation de l'Afrique.

En vue d'appuyer les progrès vers l'intégration régionale en Afrique, la Commission économique pour l'Afrique, la Commission de l'Union africaine et la Banque africaine de développement ont établi conjointement le rapport *État de l'intégration régionale en Afrique* (ARIA). La première édition (ARIA I) publiée en 2004 a procédé à une évaluation globale de l'état de l'intégration régionale en Afrique, les éditions suivantes étant axées sur des domaines thématiques. Ainsi, ARIA II a examiné la rationalisation des communautés économiques régionales et les chevauchements de

composition. ARIA III s'est intéressé à la convergence des politiques économiques, ainsi qu'à l'intégration financière dans les communautés économiques régionales. ARIA IV s'est concentré sur le renforcement du commerce intra-africain. ARIA V a fourni une recherche analytique et des preuves empiriques à l'appui de la mise en place de la zone de libre-échange continentale et du parti que les pays africains pourront en tirer.

ARIA VI, « Harmoniser les politiques pour transformer l'environnement du commerce » perpétue l'élan de la décision et de la déclaration de janvier 2012, en abordant la question de l'harmonisation des règles d'origine et des instruments de facilitation du commerce en vue de faciliter les négociations en vue de la ZLE continentale entre les États membres. Le rapport commence par un bref aperçu des progrès réalisés sur la voie de l'intégration régionale, suivi de discussions sur l'harmonisation des trois principales conditions préalables pour ouvrir la voie à un véritable marché continental, à savoir les règles d'origine, les instruments de facilitation du commerce et les liaisons transfrontalières au moyen des technologies de l'information et de la communications.

Nous espérons sincèrement qu'ARIA VI donnera aux États membres des orientations générales dans leurs négociations finales sur les règles d'origine et les instruments de facilitation du commerce auxiliaire afin de lancer le marché continental.



Carlos Lopes

Le Secrétaire général adjoint de l'ONU et Secrétaire exécutif
Commission économique pour l'Afrique



Nkosazana Clarice Dlamini Zuma

La Présidente
Commission de l'Union africaine



Donald Kaberuka

Le Président
Banque africaine de développement

Chapitre 1

Un bref aperçu des progrès réalisés au niveau de l'intégration régionale en Afrique

Le présent chapitre passe en revue les principaux faits récents intervenus sur le plan de l'intégration régionale en Afrique dans les domaines suivants: libre-circulation des personnes; paix et sécurité; coopération financière et monétaire; infrastructures; initiative de libre-échange tripartite et prise en compte des décisions et protocoles dans le développement national.

L'intégration régionale en Afrique: un élan accru

La libre-circulation des personnes est un élément essentiel de l'intégration régionale susceptible d'avoir des effets considérables sur des millions d'Africains. Les États membres des communautés économiques régionales (CER) – piliers du programme d'intégration africaine – ont adopté de façon bilatérale et régionale des protocoles sur la libre-circulation des personnes, le droit de résidence et le droit d'établissement les ont mis en application à des degrés variables. Par exemple, la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) sont sur le point d'adopter des passeports communs qui pourraient finalement remplacer les passeports nationaux actuels. Quelques CER ont progressé dans la voie de l'élimination des exigences en matière de visas et quelques pays mènent toujours des politiques visant à éliminer les visas d'entrée de façon bilatérale. Toutefois, dans l'ensemble, les restrictions portant sur les visas de court séjour persistent en raison de préoccupations en matière de sécurité et autres. Les progrès visant à libéraliser les droits de résidence et d'établissement sont également lents, essentiellement en raison de la transposition inadéquate des protocoles existants dans la loi nationale. Divers secteurs restent fermés ou limités pour les étrangers.

En 2001, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement est convenue de créer un cadre stratégique

pour une politique relative à la migration en Afrique. En outre, une position africaine commune sur la migration et le développement a été adoptée au Sommet de l'Union africaine en 2006, suivie en 2009 de la Convention de l'Union africaine sur la protection et l'assistance aux personnes déplacées en Afrique, connue sous le nom de Convention de Kampala. La pleine mise en application de ces instruments devrait améliorer considérablement les progrès dans le domaine de libre-circulation des personnes.

La paix et la sécurité restent une priorité absolue du programme d'intégration. Les pays africains, ainsi que les organes régionaux et panafricains, soutiennent l'architecture africaine de paix et de sécurité par le biais du Conseil de paix et de sécurité de la Force permanente africaine dotée de 15 000 hommes, d'un Fonds spécial pour la paix, d'un Groupe des Sages et d'un système continental d'alerte précoce. Les partenaires de développement ont soutenu ces efforts de consolidation de la paix, notamment par l'assistance à certains programmes en faveur de la paix, tels que la Mission de l'Union africaine en Somalie.

L'Union africaine a adopté une position commune en vue de lutter contre le terrorisme, le trafic d'armes et le crime transnational organisé. Des efforts régionaux pour réprimer la criminalité transfrontière sont également en cours, notamment un mémorandum d'accord entre les communautés économiques régionales en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, afin d'étudier les moyens de réprimer la piraterie, les vols à main armée et les activités maritimes illicites.

Afin de renforcer la coopération financière et monétaire, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) a mis en place le système régional de paiements visant à faciliter les échanges intra-régionaux à l'aide de devises locales, d'un cadre multilatéral de surveillance budgétaire, d'un plan de développement et

de stabilité du système financier et d'un cadre d'évaluation de la stabilité du système financier. Les préparatifs en vue de l'Union monétaire de la Communauté d'Afrique de l'Est ont également progressé en ce qui concerne la négociation de protocoles et l'examen des critères de convergence macroéconomiques.

La CEDEAO prévoit de lancer une deuxième zone monétaire d'ici à 2015 et une zone monétaire plus vaste en la fusionnant avec la zone CFA avant 2020, alors que la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) aide ses États membres à formuler leurs programmes de convergence macroéconomique.

Conformément au Traité d'Abuja, les chefs d'État et de gouvernement ont accepté le principe que la Banque centrale africaine soit hébergée par le Nigéria, le Fonds monétaire africain par le Cameroun et la Banque africaine d'investissement par la Libye. Ces institutions jetteront les bases d'une structure de gouvernance financière du continent.

L'insuffisance des infrastructures reste un obstacle important qui empêche l'Afrique de réaliser pleinement son plein potentiel de croissance économique. L'intégration physique met l'accent sur les transports routiers, notamment l'achèvement des tronçons manquants du réseau routier transafricain, ainsi que des programmes de facilitation des transports des CER, avec l'aide des partenaires de développement. Les CER contribuent également à l'entretien et à la gestion des routes en Afrique centrale, de l'Est, australe et de l'Ouest. En Afrique du Nord, les pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA) disposent d'un réseau routier assez dense mais diversifié et en constante évolution, doté de normes essentiellement identiques. Le réseau comprend des routes nationales et locales (entre les grandes villes et les petites villes de l'intérieur des pays) et des routes régionales (transfrontières). Il dessert également les principaux ports, aéroports et installations de production dans les pays de l'UMA.

Un grand nombre de nouveaux projets ferroviaires en cours sont basés sur le cadre de l'Union africaine des chemins de fer. Certains réseaux planifiés en Afrique de l'Est, australe et centrale relient à des ports, dans un effort pour relier les pays sans littoral à leurs voisins de transit et aux ports. Les CER coopèrent avec les cadres de développement stratégiques et réglementaires dans le

domaine de l'énergie. Ces efforts ont débouché sur des réseaux d'électricité en Afrique centrale, de l'Est, australe et de l'Ouest. Le réseau ferroviaire maghrébin s'étend sur 8 383 kilomètres, dont 5 587 kilomètres de voies à écartement normal, et dessert les principaux ports et villes de la région. Le réseau permet le déplacement des personnes et des biens, essentiellement entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

Différentes initiatives sont en cours pour mettre en application la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des transports aériens. Des progrès ont été réalisés grâce à Ethiopian Airlines, South African Airways, Royal Air Maroc, Kenya Airways et Egypt Air, par exemple. La décision sera mise en application dès l'établissement d'une agence d'exécution dédiée, supervisée par un comité directeur de la Commission de l'Union africaine. Les pays de l'UMA ont signé deux projets de convention sur la recherche et le sauvetage aériens et sur la coordination et la coopération dans le secteur de l'aviation.

Le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), adopté en janvier 2012, à la dix-huitième Conférence des chefs d'État et de gouvernement tenue à Addis-Abeba, vise à promouvoir l'élaboration de projets d'infrastructure au niveau régional et continental dans les domaines du transport, de l'énergie, des technologies de l'information et de la communications, ainsi que des voies d'eau transfrontières. L'exécution du plan d'action prioritaire, englobant 51 projets et programmes, exigera des ressources à hauteur d'environ 68 milliards de dollars d'ici à 2020. La plupart des projets devront être administrés par les CER.

L'action en vue de la mise en place d'un accord de libre-échange tripartite entre les membres du COMESA, de la Communauté d'Afrique de l'Est et de la SADC vise à renforcer et à améliorer l'intégration des marchés, à mesure que les trois CER harmonisent les politiques et programmes dans les domaines du commerce, des douanes et de l'infrastructure.

Cette initiative tripartite établira une zone de libre-échange de 26 pays, comptant une population de plus d'un demi-milliard, pour un produit intérieur brut de plus de 630 milliards de dollars. Elle représente un tremplin essentiel vers la zone de libre-échange continentale (ZLE) d'ici à 2017, tel que déterminé par les chefs d'État

et de gouvernement en janvier 2012. Les initiatives en faveur de la mise en place de la ZLE continentale et de la stimulation du commerce intra-africain comprennent l'institutionnalisation du Comité de haut niveau pour le commerce africain (qui comprend les présidents des CER) et la tenue de consultations du Comité des sept chefs d'État et de gouvernement sur le défi que constitue l'insuffisance de l'infrastructure et le faible volume du commerce intra-africain.

Prise en compte de l'intégration régionale au niveau national: des progrès lents mais des faits nouveaux encourageants

Prendre en compte l'intégration régionale au niveau national reste un défi majeur. La transposition des décisions et protocoles reste faible dans certains pays qui ne les ont pas encore pleinement intégrés dans leurs stratégies de développement nationales. Les facteurs limitant la transposition sont le manque de ressources financières, la pénurie de ressources humaines, la mauvaise coordination des programmes au niveau national et les consultations insuffisantes entre les parties prenantes (CEA, 2012). Les chevauchements de composition dus à la participation simultanée des

intervenants grèvent également les ressources et les capacités d'exécution.

Dans le but de faire progresser les engagements d'intégration régionale au niveau national, l'Union africaine a recommandé à ses membres de mettre en place et de renforcer des mécanismes nationaux, notamment par un ministère chargé de l'intégration régionale, dans la mesure du possible, en vue de coordonner et de faire progresser le processus d'intégration. La Conférence des ministres chargés de ce portefeuille est également un organe statutaire régulier servant de fer de lance de l'intégration. Toutefois, la coordination avec les autres ministères et secteurs d'exécution reste faible dans certains pays, d'où la nécessité de renforcer la participation des multiples parties prenantes à la transposition de l'intégration régionale au niveau national.

Un cadre d'intégration permettrait d'aider à la coordination et à la consultation entre les ministères d'exécution afin de tirer parti des décisions importantes. Des liens solides doivent être établis entre les mécanismes de coordination et le Ministère des finances pour faire en sorte que les activités d'intégration régionale soient incorporées au budget national pour les soutenir au niveau national.

Chapitre 2

Harmonisation des règles d'origine en Afrique: Principes et options

Qu'entend-on par règles d'origine ?

Les règles d'origine sont utilisées pour déterminer le pays d'origine (nationalité économique) d'un produit à des fins de commerce international. Établir le pays d'origine d'un produit est une condition requise essentielle dans la formulation de politiques commerciales et fait partie intégrante des accords commerciaux préférentiels, notamment les zones de libre-échange. Les pays ne peuvent appliquer leurs mesures de politique commerciale (privilèges tels que les franchises douanières, quotas, tarifs douaniers et droits antidumping sur les produits en provenance de certains pays) que s'ils sont capables de déterminer l'origine des produits importés. Il existe deux types communs de règles d'origine – préférentielles et non préférentielles.

Les règles d'origine préférentielles font partie d'un accord de libre-échange ou d'arrangements commerciaux préférentiels assortis de concessions tarifaires. Ces règles déterminent quels produits peuvent bénéficier d'une concession ou d'une préférence tarifaire. Dans le cadre d'un accord de libre-échange, ces règles contribuent à éviter les détournements de flux commerciaux ou les transbordements, parce qu'en l'absence de ces règles, un pays participant pourrait simplement importer des biens à partir d'un pays extérieur à la FTA et ensuite les réexporter au sein de la zone sans payer de droits à l'importation.

Les règles d'origine non préférentielles sont généralement utilisées dans le commerce international à des fins d'établissement de quotas, de mesures antidumping, de statistiques et d'étiquetage indiquant le pays d'origine. Ces règles découlent essentiellement de la Convention de Kyoto qui stipule qu'un produit peut être considéré comme originaire d'un pays s'il est obtenu ou manufacturé dans ce pays. Si le produit a été manufacturé dans un ou plusieurs pays, il sera réputé être originaire du pays dans lequel la

dernière transformation importante est intervenue. Tout produit doit toujours avoir un pays d'origine.

Les règles d'origine dans quelques communautés économiques régionales (CER) africaines

Les règles d'origine de la CEDEAO sont basées sur les critères suivants. Les biens ont été entièrement produits dans les États membres, avec un contenu local d'au moins 60 % de matières premières, conformément aux dispositions de l'article 3 du Protocole. Les biens ne sont pas entièrement produits dans les États membres mais leur production exige l'utilisation exclusive de matières relevant d'une position tarifaire différente de celle des produits finis. Enfin, les biens ne sont entièrement produits dans les États membres et leur production exige l'utilisation de matières ayant reçu une valeur ajoutée d'au moins 30 % du prix départ-usine des produits finis. Les règles d'origine sont parmi les plus simples et les moins restrictives (Estevadeordal *et al.*, 2009; Choi, 2009). Il existe toutefois une liste sensible d'exclusion de produits visant à protéger les industries naissantes qui tend à atténuer la simplicité des règles.

La Communauté économique des États de l'Afrique centrale applique les règles d'origine basées sur les critères suivants: biens entièrement produits, tels que les produits se trouvant à l'état brut d'extraction animale, végétale ou minérale et les produits issus de l'artisanat traditionnel, un contenu local d'au moins 40 % dans les produits; et les biens produits à l'aide de matières premières d'origine entièrement ou partiellement étrangère, qui génèrent une valeur ajoutée d'au moins 30 % du prix départ-usine des produits finis.

Les règles d'origine du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe reposent sur cinq critères indépendants selon lesquels des biens peuvent être

acceptés dans le pays d'importation comme ayant été produits ou fabriqués au sein du marché commun:

- *Règle des biens entièrement produits* – les biens doivent avoir été entièrement produits dans l'État membre exportateur, étant entendu qu'aucune matière d'origine étrangère n'a été ajoutée au cours du processus de fabrication.
- *Règle du contenu* – lorsque les biens sont fabriqués avec adjonction de quelques matières d'origine étrangère au cours du processus de fabrication, ces matières d'origine étrangère ne devront pas être supérieures à 60 % de la valeur du coût, de l'assurance et du fret.
- *Règle de la valeur ajoutée* – lorsque les biens sont en cours de fabrication et que les matières premières sont d'origine étrangère, il devra y avoir au moins 35 % de valeur ajoutée au cours du processus de fabrication.
- *Règle du changement de position tarifaire* – lorsque les entreprises fabriquent des biens et que les matières premières sont d'origine étrangère au cours du processus de fabrication, la position tarifaire du produit fini doit être différente de celle des matières premières d'origine étrangère.
- *Règle des biens ayant une importance économique particulière* – les biens sont répertoriés dans une liste approuvée par les ministres chargés du commerce dans les États membres du COMESA et sont considérés comme très importants pour le développement économique du membre exportateur ou de la région et qui, durant le processus de fabrication, la valeur ajoutée devra être d'au moins 25 %.

Dans la Communauté d'Afrique de l'Est, les biens seront acceptés en tant qu'originaires d'un État partenaire lorsqu'ils sont consignés directement à partir d'un État partenaire vers un destinataire situé dans un autre État partenaire et où ils ont été entièrement produits, ou bien lorsqu'ils ont été entièrement ou partiellement produits dans un État partenaire à partir de matières importées de l'extérieur de l'État partenaire ou d'origine indéterminée par un processus de production aboutissant à une transformation substantielle de ces matières. Les règles d'origine de la CAE (et bien entendu celles du COMESA et de la CEDEAO) comprennent également un traitement

cumulatif stipulant qu'aux fins de la mise en application de celles-ci, les États membres seront réputés être un territoire, et les matières premières ou produits semi-finis provenant de n'importe quel État partenaire seront réputés originaires de l'État partenaire dans lequel la transformation ou la fabrication finale a eu lieu.

Les règles d'origine de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) sont très différentes. À l'origine, elles étaient aussi simples que celles du COMESA et de la CAE, mais lorsque le protocole FTA de la SADC a été lancé, elles sont devenues plus strictes et ont été formulées en vertu du principe d'encourager une utilisation optimale des ressources régionales et de promouvoir les liens en amont et en aval dans les diverses chaînes de production. Dès lors, la SADC a adopté des règles d'origine qui sont largement propres aux produits, avec des exigences en matière de valeur ajoutée beaucoup plus élevées et un contenu importé nettement inférieur. Un examen des règles d'origine de la communauté en 2004 ont débouché sur une réforme de ces règles afin d'assouplir certains des critères propres aux produits.

Parmi les pays de l'Union du Maghreb arabe (UMA), un projet d'accord sur une zone de libre-échange (ALE) a été signé par les Ministres du commerce en juin 2010. L'accord prévoit l'adoption d'un Protocole du Maghreb sur les règles d'origine qui fera partie intégrante de la FTA. Un groupe de travail qui se réunit depuis 2011 pour mettre au point le projet de protocole, examine divers scénarios pour les règles d'origine. Il examine ces règles sur base de la multiplicité des règles d'origine existantes appliquées par les pays de l'UMA par comparaison avec leurs partenaires du Maghreb et d'autres partenaires commerciaux.

Recommandations pour l'harmonisation des règles d'origine

L'examen des règles d'origine dans les CER et les travaux réalisés par les secrétariats tripartites sur les règles d'origine laissent prévoir qu'il sera relativement facile de parvenir à un consensus sur les critères relatifs aux biens entièrement produits. Le critère du produit entièrement obtenu s'applique aux biens qui ne sont pas manufacturés mais extraits du sol (comme les minéraux) ou sont obtenus

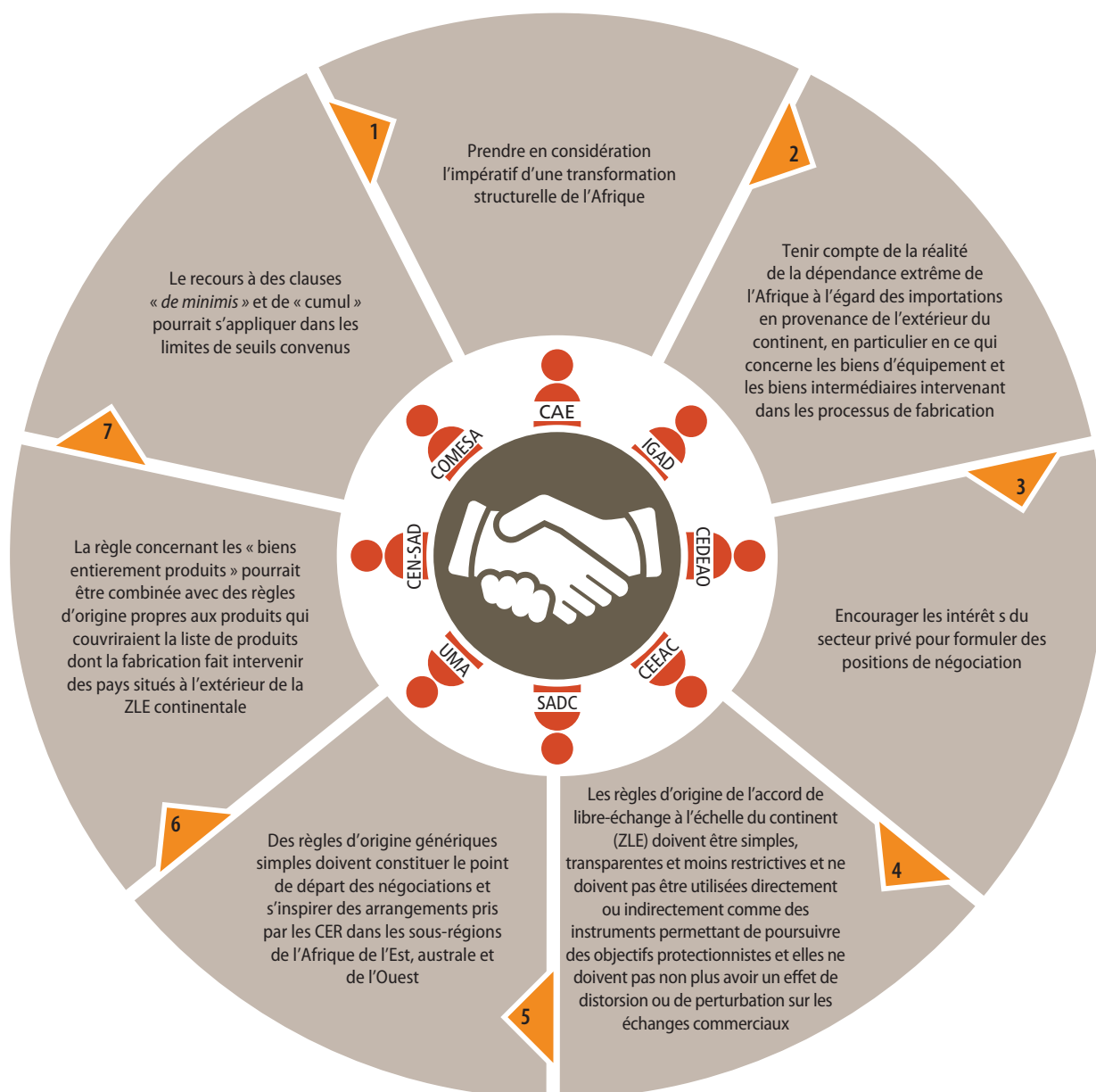
à partir du sol (tels que le maïs ou le blé). Le fait que certaines opérations simples comme l'étiquetage, le reconditionnement ou le simple mélange de produits chimiques ne sont pas suffisantes pour conférer une origine suscite très peu de controverse. La difficulté surgit lorsqu'un produit est fabriqué à l'aide d'éléments importés – question complexe susceptible de

susciter des positions de négociation difficiles dans la préparation de l'Accord de libre-échange continental.

Les sept étapes suivantes sont dès lors proposées en tant que principes directeurs pour négocier des règles d'origine harmonisées pour la ZLE continentale (figure 1).

Figure 1

Étapes de la négociation de règles d'origine harmonisées



Étape 1

Les négociations doivent prendre en considération la nécessité impérieuse d'une transformation structurelle de l'Afrique par la valorisation de ses ressources naturelles abondantes qui sont en grande partie exportées à l'état brut. Plusieurs décisions et initiatives de l'UA invitent les pays africains à jeter des bases solides pour le développement industriel et l'intégration aux niveaux sous-régional et régional. Le message clé est qu'au lieu d'exporter les matières premières sous une forme brute, la transformation, l'amélioration de la qualité des produits et leur diversification assurera une utilisation optimale des ressources naturelles de l'Afrique et de ses richesses en facteurs locaux. Si l'on tient compte des points forts comparatifs des pays en ressources naturelles et autres ressources et infrastructures précieuses et des liens actuels et potentiels de ces ressources au-delà des frontières nationales, cette stratégie d'intégration et de développement industriel peut déclencher amorcer une transformation en Afrique en encourageant les liens entre les différents sous-secteurs industriels et entre l'industrie et d'autres secteurs aux niveaux national et régional.

Étape 2

En même temps, les règles d'origine de la ZLE continentale doivent tenir compte de la réalité de la dépendance extrême de l'Afrique à l'égard des importations, en particulier en ce qui concerne les biens d'équipement et les biens intermédiaires intervenant dans la fabrication, ainsi que des déséquilibres dans les stades de développement et les capacités productives. Certains pays africains sont plus industrialisés et sont en mesure de produire de nombreux composants intervenant dans la fabrication de biens (assemblage de véhicules, par exemple) et pourraient insister pour obtenir un pourcentage élevé de valeur ajoutée en tant que critère de détermination de l'origine. Le même argument pourrait s'appliquer aux textiles, lorsqu'un pays voudrait prévenir les possibilités de déplacement de courants commerciaux. D'autres pays sont moins bien dotés en capacité productive et pourraient avoir du mal à bénéficier de règles d'origine insistant sur une valeur ajoutée et des exigences de contenu local très élevées. La priorité devrait donc être d'offrir un espace politique industriel suffisant aux pays pouvant bénéficier d'un traitement préférentiel uniquement s'ils sont incapables de déterminer la source des matières sur leur marché

national ou dans un espace régional plus vaste. En outre, aucun effort ne devrait être épargné pour s'assurer que ces pays soient liés à la production dans les chaînes de valeur régionales.

Les règles d'origine doivent être réalistes et justes en faisant concorder les capacités de production existantes des pays membres les moins industrialisés ainsi que des plus industrialisés d'entre eux sur une base de complémentarité et d'un avantage comparatif afin de s'assurer que les pays « s'approprient » les règles en les rendant ainsi applicables. Les règles ne doivent pas être axées sur la protection des recettes douanières mais sur l'intégration régionale, les échanges commerciaux et les résultats partenariat-développement, pour qu'elles contribuent à garantir l'alignement et l'harmonisation de l'accord de libre-échange et des partenariats de développement. Elles doivent également être propices aux affaires, en prévoyant suffisamment de dispositions assurant la pleine participation des petites industries qui constituent la grande majorité des entreprises en Afrique, renforçant ainsi l'intégration verticale et horizontale des entreprises.

Étape 3

Les pays doivent encourager l'intérêt du secteur privé à formuler des positions de négociation. Dans certains pays, les avis du secteur privé sont toujours recherchés pour façonner la position de négociation nationale. Il faut donc s'attendre à l'existence d'intérêts particuliers non seulement dans le cadre de la négociation COMESA-CAE-SADC mais aussi au niveau du continent.

Étape 4

Les règles d'origine de l'accord de libre-échange continental (ZLE continentale) doivent être simples, transparentes et moins restrictives. Elles ne doivent pas être utilisées directement ou indirectement comme des instruments permettant de poursuivre des objectifs protectionnistes et elles ne doivent pas avoir un effet de distorsion ou de perturbation sur les échanges commerciaux.

Étape 5

Les règles d'origine génériques doivent constituer le point de départ des négociations et s'inspirer des

arrangements pris par les CER en Afrique de l'Est, australe et de l'Ouest, étant donné qu'un consensus est moins sujet à controverse. Les règles concernant les biens entièrement produits relèveraient certainement de cette catégorie. Il s'agit de biens dont la production n'implique aucune relation avec un pays tiers extérieur à la ZLE continentale (plantes, minéraux et animaux vivants). C'est dans ce domaine qu'il faut explorer le potentiel d'exploitation de la création de chaînes de valeur régionales le long des couloirs.

Étape 6

La règle concernant les biens entièrement produits peut être combinée avec des règles d'origine propres aux produits qui couvriraient la liste de produits dont la fabrication fait intervenir des pays situés à l'extérieur de la ZLE continentale. Dans ce cas, les pays engagés dans les négociations de la ZLE continentale pourraient approuver et établir pour chaque produit défini par son classement tarifaire et sa description le traitement requis à effectuer dans la zone de libre-échange pour considérer le produit comme en étant originaire. Afin de déterminer si un produit a été suffisamment transformé dans la région, il appartiendra aux partenaires en négociation de convenir du pourcentage de valeur ajoutée de la valeur de toutes les matières utilisées par rapport à la valeur totale du produit. La détermination de ce pourcentage de valeur ajoutée doit aboutir à un équilibre entre les objectifs de la transformation structurelle et les déséquilibres en matière de capacités productives et de développement dans les pays (comme mentionné ci-dessus).

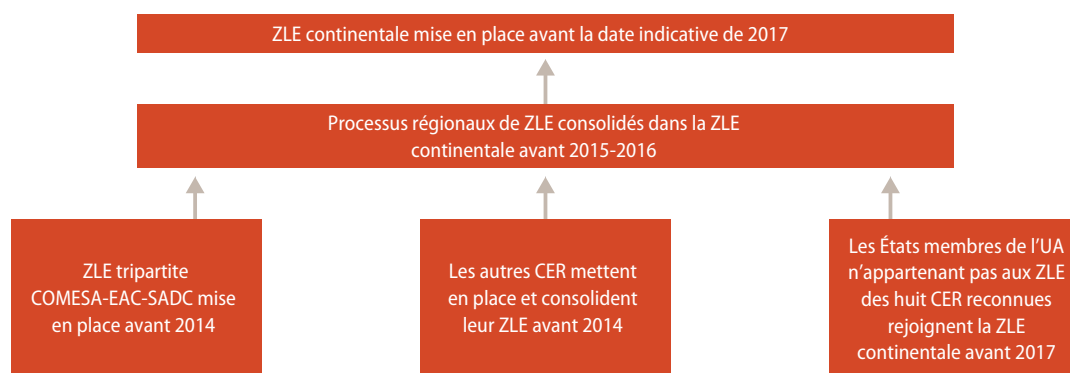
Étape 7

Le recours à des clauses *de minimis* et de cumul pourrait s'appliquer dans les limites de seuils convenus (normalement 10 ou 15% du prix départ-usine du produit). Ces clauses pourraient offrir une certaine souplesse permettant de qualifier des matières non originaires de la zone. Certaines études empiriques et leurs prévisions théoriques laissent entendre que la pleine convergence ou le cumul intégral (par opposition au cumul bilatéral et diagonal) doit être l'instrument de choix pour harmoniser les règles d'origine. Cela permettrait d'approvisionner le continent en biens grâce à un cumul de l'origine permettant à un produit de base d'être progressivement transformé dans plusieurs pays partenaires de la ZLE continentale avant d'être exporté. Malheureusement, à l'exception du nouveau projet de règles d'origine de la CAE (datant de septembre 2012), les clauses *de minimis* et de cumul au-delà des États membres des CER ne sont pas largement utilisées en Afrique. Certaines indications laissent entendre que le projet des règles d'origine de l'accord tripartite COMESA-CAE-SADC règlera probablement le problème du cumul afin d'encourager une intégration plus profonde en introduisant une clause de « délocalisation ».

En effet, les règles d'origine continentales peuvent utiliser les règles d'origine tripartites négociées comme point de départ. Les ZLE des autres CER seraient consolidées dans un deuxième bloc commercial, qui fusionnerait ensuite avec la ZLE tripartite COMESA-CAE-SADC dans une seule ZLE continentale. Compte tenu du principe de l'acquis, les règles d'origine tripartite négociées seraient les éléments constitutifs de la fusion entre l'initiative tripartite et le deuxième bloc commercial (figure 2).

Figure 2

Feuille de route pour la zone de libre-échange continentale



Source: Illustration des auteurs.

Chapitre 3

Harmonisation des mesures de facilitation du commerce

Libéraliser les échanges intra-africains

La dépendance de l'Afrique à l'égard du commerce outremer de l'ordre de 80 % contraste fortement avec celle d'autres régions. Si l'Afrique commerce davantage avec elle-même, elle peut tirer profit de distances de déplacement raccourcies, mais pour bénéficier de cet avantage, elle doit en faire davantage pour éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires et stimuler sa base industrielle.

Le coût des transports en Afrique est le plus élevé au monde. Selon la recherche présentée dans le rapport ARIA IV, le ratio coûts commerciaux/coûts de production pourrait être supérieur à 12 % (CEA, 2010). Les ratios pour l'Europe de l'Ouest et l'Amérique latine sont respectivement de 4 % et de 7 %. Il en coûte 5 000 dollars d'expédier par navire un conteneur de 6 mètres du Japon à Durban (Trade Mark Southern Africa). De même, le rapport de la Banque mondiale intitulé *Doing Business* a montré qu'un commerçant de Juba devrait dépenser 9 429 dollars pour importer un conteneur normalisé dans le port de Mombasa et attendre au moins 60 jours pour que les biens atteignent Juba (Banque mondiale, 2011).

Les rapports ARIA IV et V ont examiné de près les questions de facilitation du commerce. ARIA IV a recensé les principales barrières non tarifaires et les lacunes dans la facilitation du commerce qui continuent à entraver le commerce intra-africain. À l'aide de modèles d'équilibre général calculables, ARIA V a montré que dans un scénario ZLE continentale, le commerce intra-africain passerait de 10,2 % en 2010 à 15,5 % en 2022. Une amélioration de la facilitation du commerce et des réductions tarifaires devrait plus que doubler ce commerce au cours de cette période, pour le faire passer à 21,9 %.

Une analyse des programmes de facilitation du commerce et des transports dans les CER recense les zones de convergence et de divergence – « travaux en cours » qui peut être la meilleure caractérisation, en soulignant l'importance du plan d'action visant à stimuler le commerce intra-africain, adopté en janvier 2012 (UA, 2012). Les lacunes infrastructurelles liées au commerce en Afrique touchent toute la gamme des infrastructures: ports, chemins de fer, routes, communications et production d'énergie. Les tronçons manquants dans les liaisons de transport se font cruellement sentir en Afrique centrale et de l'Est.

La mise en place effective de la ZLE continentale, qui devrait démarrer en 2017, ne dépendra pas uniquement des réductions tarifaires et de règles d'origine uniformes qui doivent encore être négociées mais aussi d'une bonne infrastructure et du renforcement et de l'harmonisation des instruments de facilitation du commerce des CER.

L'infrastructure physique en Afrique est insuffisante mais elle s'améliore

La question de l'amélioration de l'infrastructure physique en Afrique est examinée dans le cadre de programmes continentiels, notamment le Programme pour le développement de l'infrastructure en Afrique, le Réseau routier transafricain et les programmes régionaux qui sont de plus en plus en voie d'harmonisation (comme le programme sur l'infrastructure en Afrique de l'Ouest et le programme tripartite sur l'infrastructure en Afrique de l'Est et australe et dans la Corne de l'Afrique).

Les couloirs de transport entre les CER sont un autre moyen d'aller de l'avant mais sont sapés par leur incapacité d'améliorer l'infrastructure des couloirs et les installations, qui relèvent toujours de la responsabilité individuelle des États membres. Un concept spatial considère le développement des couloirs d'une manière globale et

intégrée, en rénovant les couloirs de transport avec une exploitation simultanée de plusieurs autres possibilités de développement. La SADC a recensé huit couloirs à priorité de développement et d'investissement. Les projets d'infrastructure prioritaires recensés pour 2012-2017 représentent un coût de 50 milliards de dollars.

Le concept de couloir, considéré comme une plateforme pour répondre aux questions logistiques ou comme un cadre pour les investissements, s'intègre bien à la notion de commerce et d'intégration au niveau régional parce que les deux notions sont axées sur les intérêts de plusieurs pays, ce qui rend l'approche du couloir très pertinente pour la ZLE continentale.

Un régime de transit douanier à l'échelle du continent et à la portée de tous est nécessaire

Des systèmes régionaux de transit douanier qui ont fait la preuve de leur efficacité produiraient des avantages concrets pour les économies, les commerçants et les transporteurs nationaux. Remplacer les documents de douane et les systèmes de sécurité nationaux par un système régional unique simplifierait les formalités et réduirait les retards et les coûts administratifs, tout en incitant à un accroissement des échanges. Un tel système avantagerait en particulier les pays en développement sans littoral en raison de leur impact positif sur les échanges intra-régionaux et outremer.

Chacun des projets existants – le régime de transit inter-États, la Convention douanière sur le transit inter-États de marchandises et les essais de cautions nationales organisés par le COMESA – peuvent constituer la base d'un régime de transit douanier. Une fois le modèle technique créé, mettre en action ce qui manque relève de la volonté politique.

Le cadre réglementaire des marchés et des services de transport régionaux est instable

Le transport constitue un secteur important reconnu dans tous les traités portant constitution des CER. La convergence politique entre les CER englobe l'immatriculation de véhicules engagés dans le commerce transfrontière (qui est généralement laissée

aux États membres) et les instruments réglementaires régionaux (tels que la police d'assurance automobile au tiers et les normes techniques communes relatives aux véhicules). Ces dispositifs servent le même objectif mais sont confinés dans leur propre sous-région, créant ainsi des barrières non tarifaires entre pays voisins dans différentes CER, situation peu propice à la ZLE continentale.

Les normes techniques et les contrôles de surcharge doivent être davantage harmonisés

Les initiatives visant à harmoniser les normes techniques des véhicules (charges permises par essieu, poids total en charge autorisé et dimensions du véhicule) font l'objet d'une attention de longue date dans les CER. Chacune d'entre elles a établi des normes techniques régionales concernant les véhicules. Le principal domaine de divergence porte sur les poids maximum des charges.

Postes frontières à guichet unique

Les marchandises en transit s'arrêtent traditionnellement des deux côtés de la frontière pour accomplir les formalités de sortie d'un pays et les formalités d'importation ou de transit dans l'autre. Les postes frontières à guichet unique ont pour but d'offrir un espace et des facilités où le trafic de transit s'arrête une seule fois pour permettre l'inspection et le dédouanement par les autorités des deux pays.

En Afrique, le Protocole sur le transport, les communications et la météorologie de la SADC prévoit l'établissement d'un poste frontière à guichet unique et a prévu que le poste de Chirundu entre la Zambie et le Zimbabwe – l'une des premières de ces initiatives en Afrique – serait ouvert aux échanges en 2009 (figure 3). Depuis lors, une forte impulsion est palpable, avec des postes similaires opérationnels ou en cours de construction en Afrique de l'Ouest, de l'Est et australe. Des concepts techniques détaillés ont été élaborés pour cinq de ces postes, notamment à Noepe (Ghana/Togo), Seme-Krake (Nigéria/Bénin), Malanville (Bénin/Niger), Paga (Ghana/Burkina Faso) et Kouramalé (Mali/Guinée). Cependant, pour des raisons budgétaires, seules les trois premières initiatives ont été financées. En Afrique de l'Ouest, les CER sont en train de mobiliser davantage

de fonds en vue de créer des postes frontières à guichet unique supplémentaires.

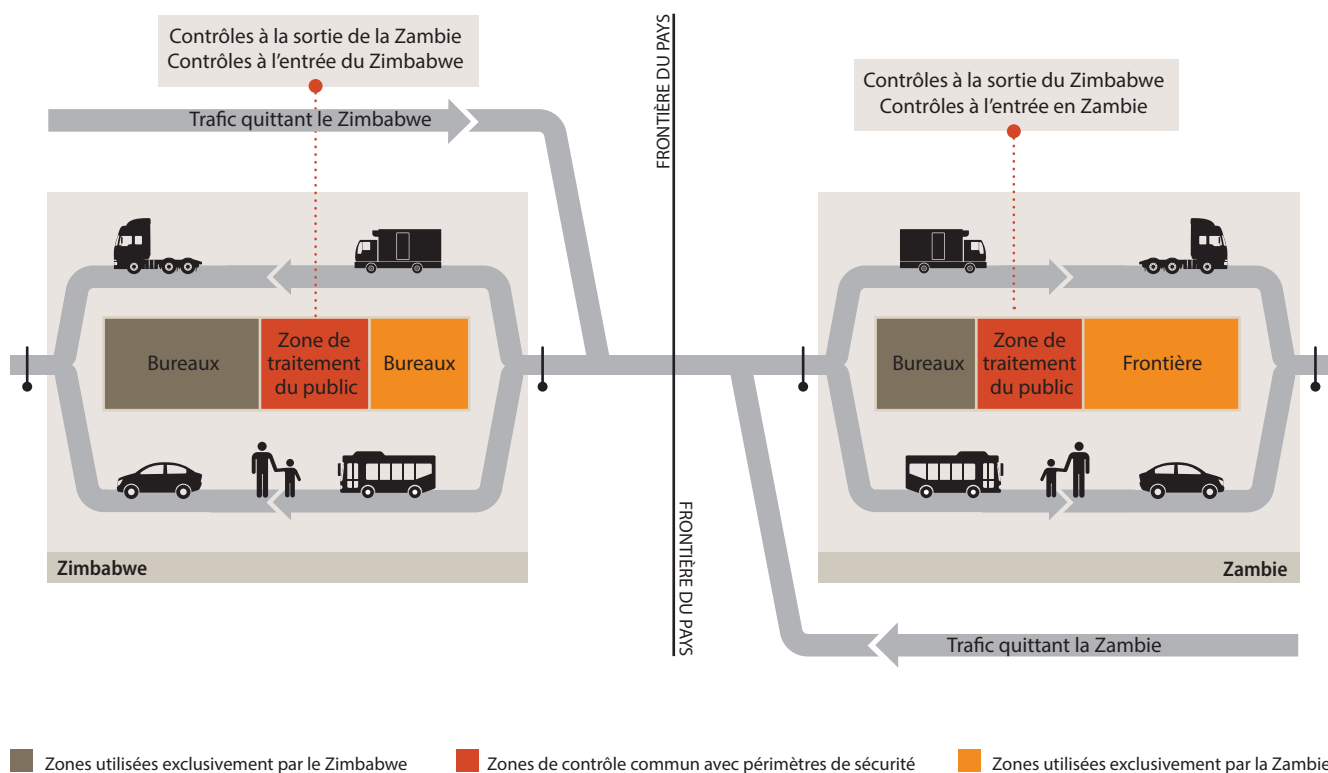
Ces postes ne doivent pas être considérés comme étant uniquement un exercice de création d'infrastructures mais comme une occasion unique de simplifier les procédures de passage des frontières. Ils doivent s'accompagner de systèmes de gestion des postes frontières avec dédouanement simultané par les agents de contrôle des deux pays. Les compétences et l'automatisation (permettant le pré-dédouanement, la gestion des risques et le contrôle après dédouanement) doivent être renforcées.

La tâche qui nous attend

Les éléments de la facilitation du commerce qui doivent appuyer la ZLE continentale ont déjà été conçus par les CER. Toutefois, dans la mesure où celles-ci fonctionnent indépendamment et où leurs niveaux de mise en œuvre diffèrent d'un élément à l'autre, le point de départ pour la ZLE continentale sera d'emprunter ce que les CER peuvent offrir de mieux, en harmonisant et en renforçant les instruments – souvent dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) – qui sont nécessaires pour la ZLE continentale.

Figure 3

Impact du poste frontière à guichet unique de Chirundu



Chapitre 4

Des TIC pour l'intégration régionale et les échanges commerciaux en Afrique

La décennie des TIC en Afrique

Les TIC ont le potentiel de transformer le monde des affaires en Afrique en stimulant l'esprit d'entreprise, le commerce, l'innovation et la croissance économique. L'émergence d'une connectivité moins coûteuse et plus rapide a créé les conditions permettant des échanges accrus tout en réduisant les coûts liés aux transports et à la logistique, en particulier dans les pays en développement sans littoral. Dans le cadre de la ZLE continentale, l'idée est d'établir un réseau de systèmes de dédouanement normalisé, automatisé et interopérable connectant tous les participants, et permettant un flux d'informations continu tout en réduisant le nombre d'interventions manuelles.

La majorité des pays africains ont commencé à introduire des TIC pour faciliter la logistique et le dédouanement transfrontières, en cherchant ainsi à améliorer l'efficacité et la coordination aux niveaux national et régional. Le déploiement de réseaux à haut débit et la disponibilité d'applications Web ont également accru l'accès des agents commerciaux et des gouvernements aux informations commerciales.

La croissance explosive de la technologie mobile en Afrique au cours de la dernière décennie démontre le pouvoir de transformation des TIC. En 2000, l'Afrique, excepté l'Afrique du Nord, comptait moins de 9 millions d'utilisateurs de lignes fixes, avec un taux de pénétration d'un peu plus de 2 % (Williams, Mayer et Mingès, 2011). En 2012, on comptait plus de 650 millions d'abonnements à la téléphonie mobile en Afrique (AT Kearney, 2011), plus qu'aux États-Unis ou dans l'Union européenne, ce qui fait de l'Afrique le marché de la téléphonie mobile ayant la croissance la plus rapide au monde (Yonazi *et al.*, 2012). Rares étaient ceux qui imaginaient l'existence d'une telle croissance et encore moins que ses coûts pouvaient être abordables.

La « décennie mobile » de l'Afrique a inspiré la croissance économique du continent, qui a été en moyenne de 5 % (BAD *et al.*, 2012). Entre 2000 et 2008, les premiers pays africains à avoir mis en œuvre des réformes à l'aide des TIC ont bénéficié d'une croissance supplémentaire de 1,2 % par rapport aux derniers à l'avoir fait (Williams, Mayer et Mingès, 2011; Waverman, Meschi et Fuss, 2005; Qiang et Rossotto, 2009). Entre 2000 et 2010, l'investissement dans les TIC a fait un bond, passant de 27 milliards de dollars à 122 milliards de dollars, bien qu'il ait par la suite chuté en Afrique du Nord en raison des retombées du printemps arabe (BAD *et al.*, 2011). L'amélioration de la connectivité a également facilité les affaires et aujourd'hui les TIC contribuent pour environ 7 % du PIB de l'Afrique, pourcentage supérieur à la moyenne mondiale.

Suivi des marchandises

Les TIC peuvent contribuer de diverses manières à éliminer les obstacles aux échanges le long des couloirs de transport (bien que, comme on le verra plus tard, il n'existe pas de panacée en soi). Par exemple, la fourniture anticipée d'informations sur les cargaisons associée aux processus de suivi élimine le besoin d'inspections multiples. Les pays africains accélèrent le déploiement de systèmes de gestion intégrée et automatisée des frontières et de systèmes électroniques de suivi des marchandises. Ces systèmes peuvent également contribuer à concentrer les ressources sur des inspections et des contrôles limités avec pour effet de réduire les retards au niveau des marchandises en transit. (Par exemple, le Sénégal a le Système électronique de suivi des marchandises, géré par COTECNA Inspection, entreprise mondiale qui fournit des services d'inspection douanière et de suivi du transit.) Les responsables peuvent recourir à des inspections ciblées basées sur le renseignement, plutôt qu'à un examen aléatoire ou universel des livraisons, et réduire ainsi

considérablement le temps nécessaire pour dédouaner les marchandises aux frontières.

Les guichets uniques régionaux sont la solution d'avenir

Il faut du temps pour mettre en place des guichets uniques régionaux afin de faciliter les échanges transfrontières car cela exige une coordination à l'échelle régionale. Ils peuvent toutefois réduire les coûts de transport régionaux, grâce à des périodes d'entreposage réduites, un dédouanement plus rapide et moins de retards au cours du trajet – et réduire la corruption. Les processus à guichet unique revêtent une plus grande valeur à l'échelon régional (qu'à l'échelle nationale), où les coûts de transport sont beaucoup plus élevés et où un point unique d'entrée des données et de partage de celles-ci peut couvrir l'ensemble de l'itinéraire de transit des marchandises.

Certaines CER, en fonction de leur capacité, sont mieux placées pour aller vers un commerce faisant appel aux TIC, telles que le COMESA, la CAE, la CEDEAO et la SADC. Leurs progrès peuvent servir de modèle pour d'autres secteurs économiques et sociaux, en particulier lorsque les progrès tirent parti des améliorations de l'infrastructure des communications régionale.

Les TIC peuvent être coûteuses mais elles peuvent avoir un pouvoir transformateur

Les coûts initiaux d'introduction de solutions TIC en matière de facilitation douanière et commerciale peuvent être élevés pendant la phase initiale parce que des systèmes doubles sont nécessaires au cours de la transition du commerce sur papier vers un système essentiellement sans papier. Le recyclage du personnel, non seulement par les organismes publics mais aussi par les entreprises, peut également entraîner des coûts considérables.

La pénurie de financement en faveur de projets d'automatisation du commerce est souvent apparente lorsque des projets qui ont été initialement financés par des organismes de soutien doivent être remis à niveau. Cette dépendance de nombreux pays africains vis-à-vis du financement de soutien pour déployer le système de gestion douanière SYDONIA¹ qui a souvent été initialement installé grâce au financement de

partenaires au développement, est illustrée par les difficultés rencontrées par les gouvernements pour financer la mise à niveau de leurs systèmes aux dernières normes, SYDONIA World.

Le coût occasionné par les TIC et la gestion intégrée des frontières pour la facilitation douanière et commerciale peut certes être élevé, étant donné qu'elles impliquent des installations physiques, des équipements (tels que les ponts bascule et les scanners), des logiciels pour les guichets uniques et les formulaires douaniers informatisés ainsi que des programmes de formation. L'expérience au Ghana et au Mozambique montre que les partenariats public-privé sont des véhicules utiles pour faire face aux coûts initiaux, opérationnels et de maintenance. En général, la participation du secteur privé requiert une convergence d'intérêts avec le gouvernement sur la nécessité de réformes de facilitation des échanges. Cela signifie que le gouvernement doit militer activement en faveur de réformes. Lorsque le secteur privé ainsi que le gouvernement disposent de ressources limitées, les partenaires de développement peuvent contribuer à combler les lacunes.

Appui des partenaires au développement en faveur de la gestion douanière basée sur les TIC

L'Organisation mondiale des douanes s'est engagée à promouvoir les systèmes de gestion douanière basés sur les TIC qui comprenant les communications, la connectivité et le renforcement de la coopération. À cet égard, des responsables TIC de la SADC se sont rencontrés à Maurice, en octobre 2012, pour mettre au point une stratégie douanière privilégiant et harmonisant les activités régionales des TIC conformément au protocole de la SADC sur le commerce. Cela constitue un changement de perspective par rapport à l'approche actuelle qui implique des initiatives nationales ou bilatérales.

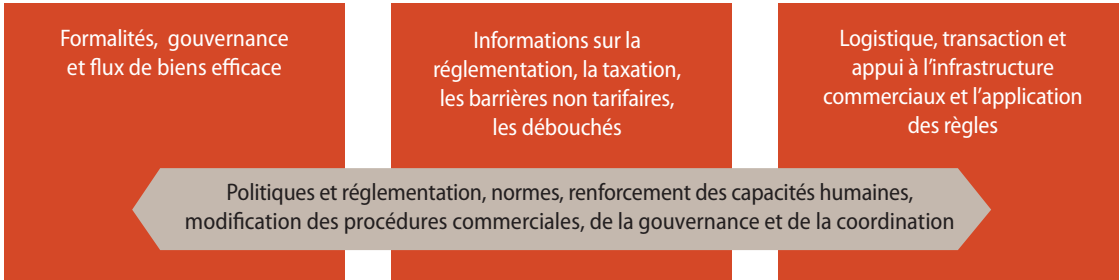
Un environnement propice est nécessaire pour que l'Afrique puisse tirer profit des avantages des TIC

La dernière décennie s'est concentrée sur le renforcement de la connectivité et de l'accès de l'Afrique aux TIC. Les politiques futures devront changer de cap

pour appliquer les TIC afin de stimuler la transformation structurelle et améliorer les procédures opérationnelles, en particulier, à mesure que la pénétration du continent par les TIC s'intensifie. Mais les TIC ne peuvent pas transformer le commerce en soi: leurs avantages sont fonction de facteurs tels que la modernisation des

systèmes administratifs, la conformité des activités commerciales et la qualité des données. En outre, leur valeur ne peut être actualisée que si elles sont intégrées aux activités transversales de portée plus étendue des gouvernements et des partenaires de développement (figure 4).

Figure 4
Les TIC et le commerce : l'environnement propice



Source: Illustration des auteurs.

Chapitre 5

Conclusions et recommandations stratégiques

Les initiatives d'intégration régionale requièrent une gestion publique et une mise en œuvre contraignantes au niveau national car, sans elles, les progrès à l'échelon sous-régional seraient minimes – les CER sont fortes ou faibles en fonction des États qui les composent. Si les États membres manifestent un ferme attachement politique à l'intégration, ils doivent le démontrer à l'échelle nationale en prenant des mesures sérieuses et doivent être considérés comme appliquant les décisions des CER. On attend des États membres qu'ils assurent une coordination efficace entre les objectifs et les instruments d'intégration régionale et l'élaboration de politiques économiques nationales et qu'ils ratifient et appliquent rapidement les décisions, protocoles convenus et instruments. Les États membres doivent également s'acquitter d'autres obligations, par exemple, celle de compléter les tronçons de transport manquants qui leur sont attribués en tant que partie des réseaux physiques transfrontières, d'adhérer à des paramètres de convergence politique macroéconomique cohérents et d'encourager ou d'institutionnaliser des débats publics et parlementaires sur l'intégration à l'échelle nationale.

Ils doivent donc mettre au point une stratégie nationale cohérente pour faire en sorte que tous les groupes – à savoir la société civile, le secteur privé, les partis politiques, les parlementaires et les responsables de l'immigration et des douanes soient pleinement consultés et participent à la formulation et la mise en application des politiques d'intégration régionale. Ces responsabilités importantes – une fois remplies – permettront d'assurer le succès de ces politiques. Toutefois, en raison de différents obstacles, comme des problèmes de capacités ou de ressources, entre autres, ces responsabilités ne sont pas toujours assumées.

Au cours de la dernière réunion de la Conférence des ministres du commerce, qui s'est tenue à Addis-Abeba en novembre 2012, les ministres ont clairement indiqué que le protocole de la ZLE continentale sur le commerce,

notamment les règles d'origine, les réductions tarifaires et les mesures de libéralisation du commerce auxiliaire fera l'objet de négociations entre les pays participants. Ces négociations devraient tirer profit du présent rapport: ARIA VI montre qu'il y a une possibilité d'harmoniser les règles d'origine entre les CER, excepté dans quelques domaines. Les règles d'origine de la CAE sont identiques à celles du COMESA et représentent donc un grand pas vers un ensemble harmonisé au sein de l'accord tripartite de libre-échange COMESA-CAE-SADC. Le présent rapport tente de présenter la position actuelle – les similarités et les différences – et formule des recommandations à deux niveaux: les règles d'origine génériques simples sur lesquelles il ne devrait pas être difficile de réaliser un consensus étant donné les similarités actuelles (telles que les biens entièrement produits), et les règles d'origine plus complexes et différenciées.

Les mesures de facilitation des échanges dans les CER également, ont de nombreux domaines de convergence mais certaines divergences – qui sont appelées dans ce rapport « travaux en cours ». La directive des chefs d'État et de gouvernement appelant les CER à renforcer et harmoniser leurs programmes en prévision de la ZLE continentale est donc raisonnable et doit être mise en application sans délai.

Les TIC constituent un élément clé de ces programmes. Leur utilisation accrue déterminante pour le commerce électronique et la diffusion d'informations relatives aux échanges et aux produits peut contribuer à stimuler le commerce intra-africain. Tout en assurant une bonne administration des instruments et institutions liés au commerce, lorsqu'elles sont harmonisées dans un cadre régional (prévoyant des systèmes à guichet unique, par exemple), les TIC devraient également contribuer à réduire le coût des affaires, grâce à des échanges d'informations plus libres entre les institutions gouvernementales et le monde des affaires.

Le point de départ d'un engagement des gouvernements à l'égard des TIC et du commerce doit être un cadre politique national basé sur une évaluation critique des obstacles aux échanges et des débouchés commerciaux, permettant d'identifier les points les plus efficaces de la mise en œuvre des TIC et il faut espérer que le présent rapport contribuera

à cet objectif. Les gouvernements doivent également investir dans l'amélioration des infrastructures, sans quoi la facilitation du commerce basée sur les TIC aura un impact limité. Enfin, les CER doivent jouer un rôle de catalyseur pour mobiliser des ressources et suivre les progrès réalisés dans l'introduction et le renforcement du commerce fondés sur les TIC au sein des pays.

Bibliographie

BAD (Banque africaine de développement), OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement), et CEA (Commission économique pour l'Afrique). 2011. *Perspectives économiques en Afrique 2011: l'Afrique et ses nouveaux partenaires*. Paris: Publication de l'OCDE.

———. 2012. *Perspectives économiques en Afrique 2012: Promouvoir l'emploi des jeunes*. Paris: Publication de l'OCDE.

AT Kearney. 2011. « Africa Mobile Observatory » Elaboré pour GSM Association. www.gsma.com.

UA (Union africaine). 2012. « Decisions on Boosting Intra-African Trade and Fast-Tracking the Continental Free Trade Area. » Assembly/AU/Dec.394(XVIII), Doc. EX.CL/700, 31 mai. Addis-Abeba.

Choi, Won-Mog. 2009. « Defragmenting Fragmented RTAs: A Benefit and Cost Approach. » Asian International Economic Law Network Inaugural Conference, 27 juillet.

CEA (Commission économique pour l'Afrique). 2010. *État de l'intégration régionale en Afrique IV: Renforcer le commerce intra-Africain*. Addis-Abeba. www.eca.org/aria4/full_version.pdf.

———. 2012. *État de l'intégration régionale en Afrique V: Vers une zone de libre-échange continentale africaine*. Addis-Abeba. www.eca.org/aria5/full_version.pdf.

Estevadeordal, Antoni, Kati Suominen, Jeremy T. Harris et Matthew Shearer. 2009. *Bridging Regional Trade Agreements in the Americas. Special Report on Integration*

and Trade. Washington, DC: Banque interaméricaine de développement.

Qiang, Christine Zhen-Wei et Carlo M. Rossotto. 2009. « Economic Impacts of Broadband. » In *Information and Communications for Development: Extending Reach and Increasing Impact*, 35–50. Washington, DC: Banque mondiale.

TradeMark Southern Africa. 2011. « Trade Facilitation in the Common Market for Eastern and Southern Africa. » Pretoria.

Waverman, Leonard, Meloria Meschi et Melvyn Fuss. 2005. « The Economic Impact of Telecoms on Developing Countries in Africa: the Impact of Mobile Phones. » dans *Africa: The Impact of Mobile Phones*. Série de documents d'orientation de Vodafone, 3, mars 2005. www.enlightenmenteconomics.com/assets/africamobile.pdf.

Williams, Mark D. J., Rebecca Mayer et Michael Mingos. 2011. *Africa's ICT Infrastructure: Building on the Mobile Revolution*. Washington, DC: Banque mondiale.

Banque mondiale. 2011. *Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs*. Washington, DC. www.doingbusiness.org/~media/fpdkm/doing%20business/documents/annual-reports/english/db11-fullreport.pdf.

Yonazi, Enock, Tim Kelly, Naomi Halewood et Colin Blackman, eds. 2012. *The Transformational Use of Information and Communication Technologies in Africa*. Washington, DC: Banque mondiale.

Note

1 SYDONIA (Système douanier automatisé mondial) est un système informatisé de gestion douanière couvrant la plupart des procédures de commerce international. Il gère des manifestes et des déclarations de douane, des procédures comptables et des procédures de transit et d'attente.

Acronymes

ALE	Zone de libre-échange
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEN-SAD	Communauté des Etats Sahélo-Sahariens
CER	Communautés économiques régionales
COMESA	Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
IGAD	Autorité intergouvernementale sur le développement
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UMA	Union du Maghreb arabe
ZLE	Zone de libre-échange continentale

Remerciements

La sixième édition de la publication *État de l'intégration régionale en Afrique*, une publication conjointe de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Banque africaine de développement (BAD), a été rendue possible grâce à l'aide de personnes et d'organisations, sous l'égide de l'équipe de direction de la CEA. Nos remerciements vont aux collègues de la Division de l'intégration régionale et du commerce de la CEA, le Département du commerce et de l'industrie de la CUA et le Département de la NEPAD, de l'intégration régionale et du commerce de la BAD, qui ont participé à la rédaction et à la révision des chapitres de ce rapport. Il convient de mentionner plus particulièrement Stephen Karingi, Daniel Tanoe, Laura Paez, Emmanuel Chinyama, Dawit Tesfaye, Isidore Kahoui, Alex Rugamba, Calvin Manduna et George Mugabe. Nos sincères remerciements vont également au personnel des bureaux sous-régionaux de la CEA, qui a fourni des éléments précieux. Les consultants Ernest Mbhuli et Maximilien Terreraho ont eux aussi apporté une contribution matérielle au rapport.

Nos remerciements vont aux organisations suivantes qui ont participé à l'examen externe par les pairs du rapport: la Communauté de l'Afrique de l'Est, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, l'Union du Maghreb arabe, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, Walvis Bay Corridor Group, Burkina Shippers Council, South Centre, West African Trade Hub, Trade Mark Southern Africa, Trade Law Centre for Southern Africa, et ZimConsult.

Le présent rapport a été édité par *Communications Development Incorporated* à Washington, DC. La Section des publications et de la documentation de la Commission économique pour l'Afrique s'est chargée de l'impression et de la distribution.

