



Séance du 4 juin 2021 à 15h

Présidée par Marc Aicardi de Saint-Paul

L'intégration régionale africaine : le continent vers l'intégration...ou la désintégration ?

Patrick Sevaistre, 3^{ème} section – ASOM

Le modèle d'intégration en Afrique est celui théorisé par Balassa en 1961 (*The theory of economic integration*) sur les différentes étapes du processus d'intégration régionale, à savoir (1) la zone de libre-échange, (2) l'union douanière, (3) le marché commun, (4) l'union économique, (5) l'union économique et monétaire et enfin (6) l'union politique

La suite de Balassa est la théorie fondatrice de l'Union européenne. Elle est appliquée en Afrique *mutatis mutandis*

I- La trajectoire d'intégration en Afrique

Le processus démarre avec la naissance de l'OUA (24 mai 1963) après l'affrontement entre les progressistes du groupe de Casablanca partisan des Etats-Unis d'Afrique (Nasser, Nkrumah, Modibo Keita, Sékou Touré) et les partisans d'une Afrique des Etats du groupe de Monrovia (Houphouët, Senghor...). C'est le groupe de Monrovia qui l'emporte au détriment du panafricanisme maximaliste. C'est ainsi que l'OUA devint un outil de coopération, et non d'intégration, entre les États. Depuis, la [Journée mondiale de l'Afrique](#) est célébrée tous les [25 mai](#)

En 2006, création par l'OUA (devenue l'UA en 2002) des 8 Communautés Economiques Régionales (CER) et des 6 Communautés sous régionales

Tous ces blocs sont chacun engagés dans un processus d'intégration régionale suivant le modèle de BALASSA, mais les progrès sont inégaux : certains sont déjà en zone de libre-échange, voire d'union douanière (COMESA, EAC, CEDEAO, SADC), alors que d'autres restent peu avancés (CEEAC, UMA...) Certaines CER sont en Balassa inversé : cas des 2 communautés de la Zone CFA (CEMAC et UEMOA) qui, contrairement à l'Europe, se construisent à partir de l'intégration politique et monétaire

Bilan : avec 14 organisations d'intégration et près de 200 accords de coopération intra-africains, le continent africain est aujourd'hui le plus morcelé au monde et celui qui échange le moins avec lui-même 16% contre 67% pour l'Europe et 61% pour l'Asie.



Pourquoi l'intégration régionale n'avance pas

- **Des barrières physiques.** Chaque pays africain a en moyenne 4 pays limitrophes
- **Des barrières tarifaires :** tarifs élevés 8,7 % en moyenne contre 2,5 % sur les autres continents = les entreprises paient *des droits de douane plus élevés lorsqu'elles exportent en Afrique que lorsqu'elles exportent en dehors de ce continent*
- **Des barrières non tarifaires :** obstacles sanitaires, phytosanitaires et techniques et des procédures douanières restrictives, le transport...
 - Un container de 20 pieds de Durban à Lusaka coute 8 000 \$ alors que le même conteneur du Japon à Durban coute 1 800 \$africains
 - Le transport de marchandises entre *Douala et N'Djamena* coute **6 fois plus cher** qu'entre *Shanghai et Douala*, et **demande 3 fois** plus de temps
 - Il est plus **facile et moins coûteux** pour la production de boissons gazeuses au Kenya d'acheter ses fruits de la passion en Chine, de les transporter jusqu'au Kenya, que d'acheter directement ses fruits à l'Ouganda voisin
- *Des causes structurelles :*
 - **Des structures semblables et non complémentaires** des économies dans les régions. Celles-ci reposent principalement sur le secteur primaire. Dès lors, il devient assez difficile d'exercer des avantages comparatifs permettant d'assurer le succès d'une union douanière.
 - **Réticences des Etats pour l'abandon de leur souveraineté.** En outre, abaisser les barrières douanières signifie, pour la plupart des États africains, renoncer à une grande source de revenus
 - **Faiblesse des organisations du secteur privé au plan régional** – ce sont surtout les Etats qui veulent l'intégration
 - **Schéma d'intégration :** de nombreux pays appartiennent à plusieurs blocs (spaghetti bowl) appliquant des régimes commerciaux différents (notamment les règles d'origine), ce qui augmente le coût des transactions commerciales sur le continent et entrave les échanges entre communautés
 - **Un droit** qui n'est pas uniforme. De façon très schématique, le continent africain peut être découpé en 4 grandes zones d'inspiration juridique distinctes : (1) La zone civiliste qui s'applique dans plus de trente pays, principalement en Afrique du nord, de l'ouest et centrale, et dont la moitié environ ont adopté le Français comme langue officielle, (2) La zone de Common Law qui fonctionne sur la base d'un système juridique proche de celui en vigueur au Royaume-Uni et comprend une vingtaine de pays, principalement en Afrique de l'est et en Afrique australe, (3) La zone romano-hollandaise qui est de système hybride entre un système civiliste et de *Common Law* et (4) certains pays africains ont adopté un système juridique d'influence mixte, tels que le Cameroun, l'île Maurice ou le Rwanda
 - **La monnaie.** Exemple de la CEDEAO (15 pays) qui compte 8 monnaies différentes



- **Peu de projets communs**, tout particulièrement dans les infrastructures qui sont très limitées en termes d'interconnectivité (réseaux routiers et connections aériennes, télécommunications, réseau électrique)

L'expérience des Communautés Economiques Régionales (CER) montre donc qu'il ne suffit pas de réduire les droits de douane pour accélérer l'intégration régionale ⇒ Il faut en même temps s'attaquer à d'autres obstacles majeurs comme la logistique du commerce et l'infrastructure. S'attaquer à ces obstacles constitue les défis et enjeux de la Zone de Libre-Echange Continentale africaine (ZLECa)

2. La Zone de Libre-Echange Continentale africaine (ZLECa) : enjeux et défis à relever

- Signé en 2018, puis lancé le 7 juillet 2019 lors d'un sommet de l'Union africaine, l'accord aurait dû entrer en vigueur un an plus tard, le 1^{er} juillet 2020 - Le chantier a démarré le 1^{er} janvier 2021
 - Tous les pays africains, à l'exception de l'Érythrée, ont signé l'accord de libre-échange. Sur ces 54 pays, 36 l'ont déjà ratifié
 - Se fonde sur une démarche de construction par blocs (Communautés Economiques Régionales)
 - L'expérience des CER africaines confirme que les réductions tarifaires ne suffisent pas nécessairement pour stimuler le commerce intrarégional, dont les flux sont également entravés par des facteurs non tarifaires - il pourrait falloir coordonner les politiques commerciales et les réformes des réglementations intérieures.
- Défis à relever pour une mise en œuvre réussie de la ZLECa

1. Une synchronisation des blocs régionaux existants

2. Une réduction importante des coûts commerciaux non tarifaires auxquels sont confrontées les entreprises africaines importatrices et exportatrices

3. Une définition commune des règles d'origine

- **A partir de quand un produit sera-t-il en effet considéré comme «made in Africa» et donc exonéré de taxes ?** Quelle part de valeur ajoutée locale ? Une voiture d'un constructeur européen assemblée au Maroc pourra-t-elle y prétendre ? Une bière camerounaise faite à partir de houblon allemand ?
- **Qu'est-ce qui est véritablement made in Africa ?** Souci d'un Nigeria qui ne veut pas avoir autour de lui des pays qui importent de Chine, du Brésil ou d'Europe des produits qu'ils réexporteraient ensuite chez eux sans droits de douane puisque dans la ZLEC
- Ainsi, **Renault** qui fait fabriquer ses voitures au Maroc va pouvoir les exporter vers le Nigeria, mais les industries automobiles de cette dernière ne peuvent pas rivaliser avec les industries plus efficaces et hautement technologiques d'Europe. D'où l'importance des négociations en cours pour déterminer quelle proportion d'intrants africains est nécessaire dans un produit pour qu'il soit considéré comme africain, donc exempt de droits de douane au titre de la préférence continentale. Le Nigeria milite pour **une valeur**



ajoutée d'origine africaine de 70%, alors que d'autres partenaires jugent cette proportion trop élevée. La bataille risque de durer un certain temps.

4. La prise en compte des accords commerciaux externes déjà en vigueur (APE, AGOA...)

- Beaucoup de pays africains ont déjà des accords commerciaux avec des pays en dehors de l'Afrique : les APE avec l'UE, l'AGOA avec les États-Unis, l'Afrique du Sud, le Maroc et la Tunisie qui ont déjà un accord de libre-échange avec l'UE...
- **Concernant les APE**, certains pays (Côte d'Ivoire, Ghana, Cameroun...) ont déjà conclu des APE intérimaires bilatéraux (en attendant des APE régionaux) qui libéralisent leurs importations de produits UE à hauteur de 75% des lignes tarifaires (contre 90% prévu par la ZLEC)
- Les productions fabriquées dans ces pays à partir d'intrants importées d'Europe sans droits de douane dans le cadre avantageux des APE pourront-elles ensuite être vendues dans les autres pays africains en étant exemptées de douanes ?
- Dans le cas de la CEDEAO qui est en union douanière avec un tarif extérieur commun, le risque est réel de dislocation de ce bloc régional entre ceux qui ont conclu un APE (Ghana et Côte d'Ivoire) et ceux qui ont refusé de le faire (Nigeria) et qui vont mettre en place des tarifs contre les produits UE qui transitent vers les premiers...

3. Conclusion

- Chantier énorme qui va demander beaucoup de temps – les négociations ne font que commencer (Les 54 pays arriveront-ils à se mettre d'accord là où les 28 n'y sont pas arrivés ?)
- **Les entreprises ne sont pas impliquées dans ces négociations Du sens sans les entreprises ? le projet risque de n'être qu'un cadre vide dans lequel seuls quelques-uns tireront leur épingle du jeu**
- Pose la question de savoir si tous les pays ont intérêt à l'intégration régionale ? la question doit être posée car les petits vont subir la loi du plus fort qui va s'imposer, à contrario les plus forts vont devoir faire beaucoup de concessions
- Dans le contexte actuel où les conséquences économiques de la crise sanitaire sont dévastatrices (les Etats vont être affaiblis et appauvris), les Etats vont-ils accepter des pertes fiscales associées à la suppression des droits de douane ?
- Dans le contexte sécuritaire, quid de la liberté de circulation des personnes ?



Le projet de ZLECa est porteur de beaucoup d'espoir côté africain et correspond au nouveau « narratif » africain...Mais le risque d'être une utopie, et une utopie qui peut être dangereuse car loin de favoriser l'intégration régionale du continent elle ne pourra que le désintégrer fortement en augmentant le déséquilibre entre les pays les plus compétitifs où les multinationales renforceront leur présence, et les autres

Est-ce que la charrue du libre-échange est mise devant les bœufs que sont **l'industrialisation**, le développement des infrastructures routières, ferroviaires ou maritimes ? Historiquement, la zone de libre-échange, c'est toujours le plus fort, le plus puissant qui en est demandeur et sa mise en place se fait au détriment de l'industrialisation du plus faible. L'histoire nous montre que les pays qui se sont industrialisés partant d'un niveau de pays en voie de développement, se sont tous fortement protégés. La Chine, le Japon, l'Inde...

Le modèle européen d'intégration a montré ses limites. Dans les circonstances économiques actuelles (cf. conséquences de la pandémie) il serait vain pour l'UA de poursuivre ce modèle. Par manque de cohésion et de partage d'une vision commune, les dirigeants africains se jouent du système et s'abritent derrière leur souveraineté dès que leurs intérêts sont compromis et brandissent l'étendard du panafricanisme à défaut

Cela étant, l'idée de l'intégration ne doit pas être abandonnée mais revue afin de mieux répondre aux réalités et spécificités du continent. Plus de coopération intergouvernementale et moins de supranational qui ne marche pas. De ce point de vue, les solutions pérennes semblent beaucoup plus passer par la construction, la rationalisation et le renforcement des intégrations sous-régionales, cohérentes, autonomes et pérennes et à taille critique suffisante permettant de renforcer l'ensemble du continent plutôt que de fixer comme priorité l'intégration régionale continentale, facteur de risques, de désillusion...et in fine de désintégration