

Zone de libre-échange continentale et intégration en Afrique: Défis méthodologiques et voies de sortie ?

Ndabereye Nzita Mugambi Paulin

Docteur en Relations Internationales, Professeur à l'Université de Lubumbashi, RD Congo

Copyright © 2021 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The idea of a single African market, an African economic community is not new. It is even quite related to that of pan-Africanism as officially discussed in the aftermath of the massive emergence of new « independent » African states in the early 1960s.

However, given the weakness of trade relations between African countries, estimated at only 16 percent compared to about 70 percent with Europe and Asia, the creation of an African continental free trade area has germinated and is making its way within the African Union. Its objective is to open up Africa to itself, a market with a population of about 1.2 billion and estimated to reach 2.5 billion by 2050.

Its establishment does not respond to a dogma, but to a concrete desire to fluidify trade at the heart of the continent in order to make it a foundation for Africa's development. For, in its current form, inter-African trade is a paradox. The challenges presented by the implementation of the African Free Trade Area, one of the stages of integration for the creation of the African Economic Community, are of several orders and are likely to slow it down or lead it down. They are, among others, political, infrastructural, economic and legal.

KEYWORDS: Free trade, integration, Africa.

RESUME: L'idée d'un marché unique africain, d'une communauté économique africaine n'est pas une nouveauté. Elle est même assez liée à celle du panafricanisme tel qu'officiallement discuté au lendemain de l'émergence massive de nouveaux États « indépendants » africains, au début des années 1960.

Toutefois, au regard de la faiblesse des relations commerciales entre pays africains, estimées à 16 % seulement contre environ 70 % avec l'Europe et l'Asie, la création d'une zone de libre-échange continentale africaine a germé et fait sa route au sein de l'Union africaine. Elle a pour objectif d'ouvrir l'Afrique sur elle-même, un marché qui compte environ 1,2 milliard d'habitants et qui, selon les estimations, va atteindre 2,5 milliards en 2050.

Sa mise en place ne répond pas à un dogme, mais à une volonté concrète de fluidifier les échanges au cœur du continent afin d'en faire un socle pour le développement de l'Afrique. Car, sous sa forme actuelle, le commerce inter africain est un paradoxe. Les défis présentés par la mise en œuvre de la Zone de libre-échange africaine, une des étapes d'intégration pour la réalisation de la Communauté Economique Africaine, sont de plusieurs ordres et sont à même de la ralentir ou de la plomber. Ils sont, entre autres d'ordre politique, infrastructurel, économique, et juridique.

MOTS-CLEFS: Libre-échange, intégration, Afrique.

1 INTRODUCTION

Dans *The theory of economic integration*¹, Bella Balassa a établi quelles étaient les différentes étapes du processus d'intégration régionale, à savoir la zone de libre-échange (*free trade area*), l'union douanière (*customs union*), le marché commun (*common or single market*), l'union économique et monétaire (*economic union*). C'est la théorie fondatrice de l'Union européenne. Dans la zone de libre-échange: les partenaires échangent librement leurs marchandises à la suite de l'aménagement des obstacles tarifaires et non tarifaires. La réglementation des échanges de produits avec le reste du monde reste du ressort des politiques commerciales nationales.

En effet, au début des années 1960 avec la création de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), le processus d'intégration débute son entame en Afrique. Dans les années qui vont suivre, particulièrement au milieu des années 1970, l'OUA va mettre en place des communautés économiques régionales qui devraient créer une synergie entre les économies de leurs pays membres afin de créer un marché unique africain. Une décennie plus tard, confrontés, au cours de la décennie 1970, à la persistance du sous-développement, au développement du sous-développement, ces États africains, après avoir, en vain, participé, avec d'autres d'Amérique dite latine et d'Asie², au plaidoyer à l'ONU, de 1973 à 1976, en faveur d'un Nouvel ordre économique international, ont fini par retrouver le chemin du projet panafricaniste, dont la formulation est le Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique³. Celle-ci, ayant constaté l'échec des stratégies globales de développement, l'incapacité pour les États africains d'atteindre le moindre taux significatif de croissance ou un niveau satisfaisant de bien-être général au cours de ces vingt dernières années, voire l'exploitation de l'Afrique par « des forces étrangères néocolonialistes qui cherchent à influencer les politiques et les principes directeurs des États africains, affirmait l'engagement à « promouvoir le développement économique et social et l'intégration de nos économies en vue d'accroître l'auto dépendance et favoriser un développement endogène et auto-entretenu », devant mener à « l'établissement ultérieur d'un marché commun africain, prélude à une Communauté Économique Africaine⁴ ».

Le Plan d'Action de Lagos et le Traité d'Abuja sont, pendant les années 1990, les principales références du nationalisme économique africain dénonçant superficiellement le néocolonialisme de l'ajustement structurel néolibéral. Mais cette sorte de retour à l'idée rejetée à la naissance de l'OUA n'arrivait pas du tout à un moment propice. Car, l'échec du développement, relevé à juste titre mais en oubliant d'indiquer la part de responsabilité des gestionnaires des États africains (la gabegie comme facteur d'accumulation primitive du capital privé, etc.), va aboutir au surendettement, auprès des institutions de Bretton Woods, ordonnatrices des programmes d'ajustement structurel néolibéral, du « consensus de Washington ». Dans les faits, il s'est agi d'une réorganisation de la dépendance des États ou économies africaines, asiatiques et « latino »-américaines à l'égard des puissances capitalistes traditionnelles, dans le cadre d'une restructuration néolibérale de la mondialisation capitaliste, accentuée la décennie suivante par la destruction du Mur de Berlin symbolisant la fin du bloc dit communiste⁵.

Subséquemment à cette dynamique d'ajustement structurel néolibéral, le Plan d'action de Lagos encore influencé par un certain esprit capitaliste orthodoxe a été remplacé en juin 1991 par le Traité instituant la Communauté économique africaine, signé à Abuja, au Nigeria, par 51 États membres de l'OUA. Ce traité dit d'Abuja qui se référait encore au Plan d'action de Lagos, à « l'intégration des économies africaines en vue d'accroître l'autosuffisance économique et favoriser un développement endogène et auto-entretenu », ne stigmatisait pas l'existence des « sociétés commerciales d'État », considérées parmi les actrices des échanges intra-africains. Ce traité avait même établi le calendrier de la transition vers ladite Communauté, étalée sur trente-quatre années maximum, et divisée en six étapes⁶ (la mise en place en 10 ans maximum des zones de libre-échange

¹ Bella Balassa, *The theory of economic integration*, Richard D. Irwin, Inc., Homewood, Illinois 1961, p.304.

² Une quarantaine constitue les Pays ACP ayant établi avec la CEE la convention dite Lomé I en 1975, une extension de l'eurafricaine et la Convention de Yaoundé II.

³ Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique 1980-2000, adopté par la deuxième session extraordinaire de la Conférence des Chefs d'État et de gouvernement de l'OUA.

⁴ Idem.

⁵ Nanga, Jean, « Zone de libre-échange continentale africaine : Quel panafricanisme ? », disponible en ligne sur <http://isds.bilaterals.org/?zone-de-libre-echange-continentale-38288&lang=es>, consulté le 5 Août 2020, à 16 heures 15 minutes.

⁶ Première étape (1994-1999) : renforcement des Communautés Régionales existantes et création des nouvelles communautés là où il n'en existe pas ; deuxième étape (1999-2007) : stabilisation des barrières tarifaires et non tarifaires, des droits de douane et des taxes intérieurs à leurs niveaux de mai 1994, harmonisation progressive des politiques et mise en œuvre de programmes multinationaux dans tous les secteurs économiques notamment l'agriculture, l'industrie, le transport, les communications et l'énergie ; troisième étape (2007-2017) : consolidation des zones de libre-échange et des unions douanières, grâce à l'élimination progressive des barrières tarifaires et non tarifaires

dans les communautés économiques régionales (CER), en Afrique australe, Afrique centrale, Afrique de l'Est, Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, en étant la troisième étape).

Depuis 2012, l'UA est dans un dynamisme de création d'une zone libre-échange continentale africaine (ZLEC) avec l'adoption en mars 2018 d'un accord pour sa mise en œuvre. La ZLEC est une des étapes que le traité d'Abuja et l'Union Africaine ont retenue en vue d'atteindre la Communauté Economique Africaine (CEA). Toutefois, cette première étape risque de laisser l'Afrique dans l'enlisement si du moins certains défis ne sont pas relevés, comme en témoigne le rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique. Ce rapport dresse un bilan macabre sur les réalisations, les défis et les perspectives des huit Communautés Economiques Régionales (CER)⁷ qui sont aujourd'hui les piliers de l'intégration en Afrique selon l'esprit du traité d'Abuja⁸. Néanmoins, en dépit des difficultés rencontrées par ces Communautés Economiques Régionales, certains objectifs importants ont été atteints, en particulier la signature de la Zone de Libre-Echange tripartite COMESA-EAC-SADC, le 22 octobre 2008 à Kampala en Ouganda. De manière plus importante, la Zone de Libre-Echange tripartite englobe 26 pays de trois Communautés Economiques Régionales avec une population combinée de 527 millions d'habitants, un Produit Intérieur Brut (PIB) total de 624 milliards de dollars américains et un PIB par habitant de 1184 dollars. Les trois CER qui représentent près de la moitié de 55 pays membres de l'Union Africaine (UA), contribuent à plus de 58% du PIB du continent et représentent 57% de la population totale de l'Union Africaine. La ZLE unique est établie en franchise de droits et de contingent et avec exemption et adopte le principe de la géométrie variable en combinant simplement les ZLE. En outre, cet accord de libre-échange inter-CER devrait amortir et atténuer les chocs commerciaux internes et externes persistants ; élargir les marchés des biens et services pour les Etats membres concernés, accroître la masse critique des instruments commerciaux, éliminer le problème des adhésions multiples, promouvoir le commerce inter-CER et intra africain, et améliorer le bien-être économique et social des populations dans la région. La ZLE tripartite devrait stimuler d'autres ZLE dans d'autres régions d'Afrique⁹.

A côté de cette initiative de la ZLE, on ne doit pas oublier de citer les avancées sur le continent de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Le protocole sur la libre circulation des personnes est considéré comme l'une des réalisations importantes de la CEDEAO dont les programmes sont en cours d'exécution. La mise en œuvre du protocole sur la libre circulation des personnes, des biens et des services a entraîné un accroissement des échanges intra régionaux entre Etats membres. Afin d'accélérer la création de l'Union douanière, la CEDEAO a entamé en 2015 la mise en œuvre du Tarif Extérieur Commun (TEC) et à partir de Juin 2018, tous les Etats membres, à l'exception du Cap Vert, appliquent le TEC de la CEDEAO. Par ailleurs, en 2017, les Etats membres de la CEDEAO ont adopté un code des douanes commun pour renforcer cette architecture réglementaire de l'Union douanière et pour rationaliser les procédures douanières, ce qui devrait stimuler le commerce intra-CEDEAO. La CEDEAO a également mis en œuvre plusieurs projets d'infrastructure clé, notamment d'importantes routes régionales, des chemins de fer et des oléoducs¹⁰.

Il faut aussi signaler que si l'Afrique a pensé créer la Zone Continentale de Libre Echange, c'est partant d'une grande expérience et au regard d'un constat sur la faiblesse des relations commerciales entre pays africains, estimées à 16 %

et des autres entraves au commerce et adoption d'un tarif extérieur commun ; quatrième étape (2017-2019) : parachèvement de la coordination et de l'harmonisation des politiques et des programmes dans le secteur commercial et dans d'autres secteurs en vue de la réalisation totale du marché commun africain et de la communauté économique africaine, avec l'ensemble des Communautés Economiques Régionales. Cette étape devrait aboutir à la libre circulation des personnes et à l'application des droits de résidence et d'établissement au sein des Communautés Economiques Régionales ; cinquième étape (2019-2023) : consolidation du marché commun africain au niveau continental, aboutissement logique de la quatrième étape ; sixième étape : concrétisation de la vision de la Communauté Economique Africaine et réalisation d'une intégration économique, politique, sociale et culturelle totale et de structures, aménagement et fonctions communs, comprenant notamment la création d'une banque centrale africaine unique d'une monnaie africaine unique, d'un parlement panafricain et d'une union économique et monétaire panafricaine (Lire ce sujet CEA, Etat de l'intégration en Afrique, Addis-Abeba, 2004).

⁷ Les 8 piliers sont : UMA (Union du Maghreb Arabe) ; CEN-SAD (Communauté des Etats Sahélo-Sahariens) ; COMESA (Marché Commun d'Afrique Orientale et Australe) ; EAC (Communauté d'Afrique de l'Est) ; CEEAC (Communauté Economiques des Etats de l'Afrique Centrale) ; CEDEAO (Communauté Economique des Pays de l'Afrique de l'Ouest) ; IGAD (Autorité Intergouvernementale pour le Développement) ; SADC (Communauté de Développement de l'Afrique Australe). Lire à cet effet, le rapport sur l'intégration régionale en Afrique produit par la commission de l'Union Africaine/Département des affaires économiques, Février 2019. Voir aussi Ndesho Rurhose Oswald et Collab., Manuel de droit communautaire africain, Tome I. Introduction générale, Kinshasa, Editions Etats et Sociétés (E.S.), 2011.

⁸ Traité instituant la Communauté Economique Africaine, Abuja Nigeria, 3 juin 1991.

⁹ Commission de l'Union Africaine, Rapport sur l'état de l'intégration en Afrique, Département des Affaires Economiques, Février 2019, p.3.

¹⁰ Idem, p.7.

seulement contre environ 70 %¹¹ avec l'Europe et l'Asie. C'est ainsi que l'idée de la création d'une Zone de Libre-Echange Continentale africaine comme une des étapes de la Communauté Economique Africaine a germé et fait sa route au sein de l'Union africaine. Elle a pour objectif d'ouvrir l'Afrique sur elle-même, un marché qui compte environ 1,2 milliard d'habitants et qui, selon les estimations, va atteindre 2,5 milliards en 2050¹². Depuis le 30 mai 2019, l'accord portant création de la ZLEC est entré en vigueur et pourra accélérer l'intégration sous régionale encore timide dans certaines sous-régions d'Afrique et notamment dans l'Union du Maghreb Arabe (UMA), la Communauté des Etats Sahélo Sahélien (CEN-SAD), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC) et dans l'Autorité Intergouvernementale pour le développement (IGAD) où la question de la libre circulation des personnes et biens en leurs seins traine encore les pas¹³. Cette Zone de Libre-Echange Continentale peut aussi pousser les pays africains à devenir plus compétitifs et leur permettre d'éviter d'être une zone d'influence à l'avantage des pays exportateurs de biens et de services en Afrique. Elle favorisera aussi la mise à niveau des compétences locales en vue de l'industrialisation et une mise à jour des textes juridiques applicables dans les États qui prendront désormais en compte les nouvelles formes de moyens d'échange. Cette initiative de l'Union africaine, qui semble porteuse d'espoir pour les économies locales présente, tout de même, de nombreux défis auxquels les pays africains doivent faire face.

La préoccupation majeure dans ce présent article est de savoir si la zone de libre-échange continentale, une des étapes de l'intégration africaine en vue de la réalisation de la Communauté Economique Africaine, peut servir de levier pour le développement du continent ? Il y'a beaucoup de défis et notre pensée profonde est celle de les relever car ils constituent des préalables auxquels une solution s'impose pour permettre à la Communauté Economique Africaine de s'ouvrir vers les étapes ultérieures. De ce fait, battre en brèche les barrières douanières ne fera pas booster l'économie africaine et assurer son développement durable. Toutefois, pour que la levée des obstacles douaniers puisse avoir l'effet souhaité, plusieurs défis sont à surmonter dont notamment, les défis politiques, les défis liés aux infrastructures, les défis économiques et les défis d'ordre juridique.

2 LES DEFIS POLITIQUES

L'insécurité et la mise sur pied des institutions fortes sont les deux grands défis politiques qui risquent de contrarier ou ralentir la réalisation de la ZLEC et retarder ainsi les autres étapes de l'intégration de la Communauté Economique Africaine.

2.1 L'INSÉCURITÉ

Les problèmes de sécurité auxquels l'Afrique fait face actuellement sont les rebellions, le terrorisme, la piraterie, etc. La liste de groupes qualifiés de terroristes et opérant sur le sol du continent ne cessent de s'allonger. Plusieurs groupes seraient aujourd'hui actifs. Le nord-est du Nigeria où sévit la secte Boko Haram, la Somalie et la Corne de l'Afrique en général qui sont aux prises avec les milices Shebabs, la région du Sahel, au sud du Sahara et aujourd'hui en Afrique méridionale au Mozambique sont parmi les principaux foyers du terrorisme sur le continent.

A ces situations, s'ajoutent les violences intercommunautaires qui se multiplient ces dernières années, particulièrement dans la région subsaharienne. Nous pouvons illustrer à ce sujet le massacre de plus de 160 Peuls à Ogossagou, au Mali, près de la frontière avec le Burkina Faso, le massacre de la population de Béni à l'Est de la République Démocratique du Congo. A l'intérieur du continent, les zones frontalières sont autant d'espaces utilisés pour perpétrer des actes de violence. Les Etats en situation d'instabilité sécuritaire comme la Libye, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Burkina Faso, la Centrafrique, la République démocratique du Congo, la Somalie et aujourd'hui le Mozambique ont en partage des milliers de kilomètres avec d'autres Etats. Les violences qui ont cours à l'intérieur de ces Etats ont donc progressivement tendance à s'étendre à toute la région à laquelle ils appartiennent, en raison de la porosité des frontières notamment.

¹¹ Pierrette Essama Mekongo, « Zone de libre-échange africaine (Zleca) : ce qui s'y joue, les défis qu'elle doit relever », in *Le point*, disponible en ligne sur https://www.lepoint.fr/afrique/zone-de-libre-echange-africaine-zleca-ce-qui-s-y-joue-les-defis-qu-elle-doit-relever-22-07-2019-2325878_3826.php, consulté le 01 Août 2020, à 23 heures 00 minutes.

¹² Idem.

¹³ Nous devons reconnaître que parmi les huit piliers de l'intégration africaine, seules quatre Communautés Economiques Régionales semblent plus dynamiques que les autres. Il s'agit de la CEDEAO (en Afrique de l'Ouest), la SADC (en Afrique Australe), la communauté de l'Afrique de l'Est (en Afrique de l'Est) et du COMESA (en Afrique Orientale et Australe). Cfr l'état de l'intégration en Afrique, 2004.

Les conflits transfrontaliers et les guerres civiles demeurent une menace constante dans des nombreuses régions d'Afrique en raison de l'absence ou de la faiblesse des institutions démocratiques, de l'insuffisance des résultats économiques et de l'absence des droits politiques et civils. Ces formes de violence sont aussi à la base de l'insécurité que l'Afrique connaît. Et cette insécurité constitue pour nous un défi énorme pour la Zone de Libre-Echange Continentale, car elle affaiblit la capacité institutionnelle des pays, aggrave les résultats économiques et engendre de ce fait un véritable cercle vicieux. En effet, il est difficile de penser travailler et produire d'une façon satisfaisante quand il y a insécurité. Ceux qui ont envie d'aller vaquer aux activités productives sont souvent découragés car ils ne sont pas certains de récolter ce à quoi ils peuvent s'attendre étant donné qu'en période d'insécurité tout est permis: enlèvement, tueries, pillage, vol, viol, ... Dans ce sens donc, l'insécurité paralyse les activités productives en l'absence desquelles on ne peut réaliser la croissance économique. Autrement dit, tant que l'insécurité va perdurer comment l'Afrique pourrait-elle réaliser des performances économiques susceptibles de lui permettre d'accroître les échanges au sein de la Zone de Libre Echange Continentale ainsi créée ? De plus, comment arrivera-t-elle à assurer la circulation des personnes et des biens sur toute l'étendue du continent si certains axes reliant certaines régions sont contrôlés par des forces négatives (terroristes, groupes armés, rebelles) ? L'insécurité est l'un des grands défis à relever si la Communauté Economique Africaine veut réaliser ses objectifs à travers la Zone de Libre Echange Continentale. En effet, l'insécurité paralyse les activités économiques. Et cette insécurité qui a tendance à s'enraciner risque d'être un goulot d'étranglement pour cette Zone de Libre Echange Continentale car en Afrique des revendications populaires avec risque d'escalade et de violences ne cessent de naître et le terrorisme ne fait que gagner et contrôler allégrement certains espaces. Toutes ces formes de revendications et violences sont l'expression d'un malaise dont la grande cause est la mauvaise gouvernance qui a conduit à la faillite de l'Etat en Afrique. Dans ce sens, l'Afrique doit repenser sa gouvernance si du moins elle veut maximiser ses chances de réalisation de la ZLEC dont la grande philosophie repose sur les échanges des biens produits au sein de la zone. Cette gouvernance que nous recommandons doit impérativement éviter de créer des sources de frustrations et de rancœur au sein de la société. C'est la raison pour laquelle nous pensons que les actions de cette nouvelle gouvernance doivent s'orienter sur les questions prioritaires que voici:

1. La restauration de l'autorité de l'Etat. Elle suppose que l'Etat soit capable de remplir toutes ses fonctions régaliennes en commençant par la sécurité du territoire national et de l'ensemble de la population. L'Etat doit en plus de cela être capable de répondre aux différents besoins de la population. L'Etat doit enfin être à même de mobiliser les moyens qui lui permettent de réaliser ses missions.
2. Bannir le déni de droit qui constitue une atteinte à un droit fondamental. Aujourd'hui, les Etats africains doivent se fixer pour objectif dans le cadre de la matérialisation de la Zone de Libre-Echange Continentale, l'instauration d'une justice efficace et effective. Cette justice qui doit être garantie par l'indépendance de la magistrature chère à tout Etat de droit, suppose un exercice effectif des droits des justiciables, le renforcement de l'égalité et de l'équité entre les citoyens. Dans sa résolution A/RES/70/1, l'Assemblée Générale des Nations Unies rappelle que le développement durable ne peut être favorisé que « par la démocratie, la bonne gouvernance et l'état de droit. » Et dans la même résolution, l'Assemblée Générale « reconnaît la nécessité d'édifier des sociétés pacifiques, justes et inclusives, qui offrent à tous un accès à la justice dans des conditions d'égalité et qui soient fondées sur le respect des droits de l'homme (y compris le droit au développement), un véritable Etat de droit et une bonne gouvernance à tous les niveaux». ¹⁴
3. Redistribuer équitablement les richesses. Les différences de répartition des ressources sur la planète, mais surtout les inégalités issues d'un partage peu équitable, engendrent toujours des situations de contestation et de rivalités. Pour cela, un partage intelligent et concerté des ressources, ainsi que la mise en place d'un développement durable et responsable sont nécessaires. Diminuer les sources de frustrations, c'est contribuer ainsi à la réduction sensible de la pauvreté.
4. Pratiquer la politique de la population. La politique de la population renvoie aux diverses actions prises explicitement ou implicitement par les pouvoirs publics pour prévenir, retarder, ou gérer les déséquilibres entre les changements démographiques, d'une part, et les objectifs sociaux, économiques, environnementaux et politiques d'autre part. Elle est mise en œuvre au moyen de « leviers politiques », à savoir des instruments ou points d'entrée utilisés pour obtenir les changements désirés. Ces instruments sont l'accès à l'information, les lois et réglementations, la taxation, les subsides et les investissements et enfin l'offre directe de services ¹⁵. Les besoins de la population s'expriment de différentes façons. Tout

¹⁴7^{ème} résolution adoptée par l'Assemblée Générale le 25 septembre 2015, « transformer notre monde : le programme de développement durable à l'horizon 2030 », résolution A/RES/70/1

¹⁵May John, « Le rôle des politiques de population », in *Études*, n°417, Novembre 2011, pp.441-452.

Etat qui ne veut créer des frustrations au sein de la société doit y réserver une réponse. Concrètement parlant, c'est répondre aux besoins de la population et ces besoins sont nombreux.

5. Organiser des armées respectables, bien formées, bien entraînées, bien équipées qui soient capables de défendre le territoire national et de respecter les droits de l'homme. Pendant trop longtemps, l'armée, la police et les services de renseignement africains ont été des sources importantes de conflit et d'insécurité pour les citoyens africains. Souvent mal rémunérés, leurs membres se livraient au vol et à l'extorsion simplement pour pouvoir vivre. Chefs d'Etat et autres hommes politiques se servaient des hommes en uniformes pour réprimer les manifestations populaires et éliminer leurs rivaux, et il arrivait fréquemment que l'armée organise un coup d'Etat pour prendre les rênes du pouvoir. La réorganisation et la formation des forces armées doivent être capitalisées pour combattre la criminalité et les autres formes d'insécurité, en Afrique et ailleurs dans le cadre des opérations de maintien de la paix dans le monde.

2.2 LA MISE SUR PIED DES INSTITUTIONS FORTES ET LA BONNE GOUVERNANCE

La mise sur pied des institutions fortes et fiables travaillant sur base des lois impersonnelles, objectives et obligatoires, garanties par l'indépendance de la justice, l'instauration d'une bonne gouvernance, - assise sur une administration respectueuse des principes modernes du management- qui fait adhérer la population aux décisions prises par les autorités nationales, le souci d'être toujours préoccupé des demandes de la population...sont là autant d'éléments qui peuvent mobiliser la population à s'engager dans les efforts du développement du continent.

La bonne gouvernance et la consolidation des institutions passent par:

- La mise sur pied d'un Etat de droit, c'est-à-dire un Etat respectueux des droits et des libertés de la personne humaine; un Etat qui reconnaît la primauté de la loi et ses exigences dans son mode de fonctionnement; un Etat qui consacre l'indépendance de la magistrature et reconnaît la valeur de la sanction, un Etat dans lequel la redevabilité est la règle.
- L'instauration de la bonne gouvernance dont les vertus cardinales sont la transparence, la traçabilité et le contrôle. Celle-ci doit s'appuyer sur une bonne administration fonctionnant suivant les principes de management moderne selon lesquels « administrer », c'est organiser, gérer, coordonner, contrôler, planifier, commander...

Les pays d'Afrique doivent investir stratégiquement pour mettre en place ces actions de gouvernance clés afin d'accélérer la transformation économique structurelle et le développement humain progressif du continent, à travers la gouvernance et la politique institutionnelle, des politiques structurelles de transformation économique et les politiques de développement social et humain¹⁶.

- Gouvernance et politique institutionnelle: ceci inclut des initiatives majeures à prendre pour améliorer la participation de larges couches de la société à la gouvernance de leur pays et assurer des politiques de stabilité macroéconomique, des réformes du secteur public pour réduire la corruption, améliorer l'efficacité et assurer une offre efficace des services.
- Politiques structurelles de transformation économique: il s'agit de promouvoir les investissements stratégiques dans la création d'un environnement propice à l'accroissement de la productivité, à la diversification des bases productives et à la compétitivité, y compris une coordination et un suivi institutionnel solides.
- Politiques de développement social et humain: consistant à promouvoir des contrats sociaux solides pour renforcer la participation, l'autonomisation et la responsabilisation, conditions nécessaires pour exploiter la forte corrélation entre la gouvernance inclusive, les normes sociales favorables, la croissance et le développement humain.

Kofi Annan, ancien Secrétaire général des Nations Unies, affirmait que « *la bonne gouvernance est le facteur le plus important dans l'éradication de la pauvreté et la promotion du développement* ». Des actions urgentes sont maintenant nécessaires pour transformer l'Afrique à l'Agenda 2063, une Afrique intégrée, prospère et pacifique, conduite par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène internationale

Dès lors, les dirigeants, les économistes et les décideurs sont appelés à regarder au-delà des indicateurs standards de la bonne gouvernance pour explorer les liens complexes et la dynamique derrière l'interaction entre la gouvernance

¹⁶ Abdoulaye Mar Dieye, « Afrique : la bonne gouvernance, pilier du développement », in *Libre Afrique*.

<https://www.contrepoints.org/2018/05/04/315514-afrique-la-bonne-gouvernance-pilier-du-developpement>, consulté le 5 Août 2020, à 22 heures 56 minutes.

transformationnelle, la transformation économique structurelle et le progrès humain durable. Ce sera la clé pour libérer la force de l'Afrique et favoriser la prospérité d'une Afrique qui pèse sur la scène mondiale. Des pays où la bonne gouvernance est pensée comme mode de gestion finissent par présenter une bonne image en termes de stabilité politique et économique. Et cette stabilité peut renseigner sur le degré de fiabilité des lois et de leur respect. De la sorte un investisseur qui chercherait à investir dans un tel pays est plus au moins rassuré que les actions qu'il va poser seraient sécurisées. Les pays africains ont besoin de comprendre que s'engager dans le sens de porter haut la réalisation de la Zone de Libre-échange Continentale passe par l'instauration de la gouvernance. Car avec la gouvernance, tout le monde se sentira invité et concerné étant donné que la bonne gouvernance passe par la transparence, le contrôle, la traçabilité, la redevabilité. Elle est la clé de l'intégration nationale.

Il faut savoir rendre des comptes à la population. Dans le cas contraire, la population africaine risque de penser qu'elle est tenue à l'écart des dossiers qui la concerne. Quand la population est mise correctement au parfum de ses problèmes et par ricochet les problèmes de l'Afrique, grande sera son implication, car se sentant aussi concernée. Or, nombre de mégas projets autour du phénomène de l'intégration sont pensés et initiés par les décideurs nationaux sans se soucier de ce que peut être le point de vue du peuple. Certains pourraient dire que le parlement a déjà reçu ce mandat. Nous ne pensons pas totalement aujourd'hui où les parlementaires jouent le jeu de la défense de leurs intérêts et de ceux qui sont au pouvoir. La réalisation de la ZLEC ne peut se faire en marge de la population africaine. C'est elle qui doit être sensibilisée pour s'engager dans les efforts de production. Une telle vision ne peut avoir toute sa pertinence que si on met à contribution les hommes ayant un leadership nationaliste et patriotique caractérisé par une compétence efficace, l'honnêteté, le souci ardent des problèmes de la population.

La bonne gouvernance doit aller de pair avec la volonté politique. Au vu des expériences passées, la volonté politique a beaucoup manqué aux dirigeants du continent pour mettre en œuvre des résolutions visant le développement du continent. Le Nouveau partenariat pour le développement économique de l'Afrique, le financement des activités de l'Union africaine et l'intégration inachevée des sous-régions en Afrique en sont des exemples. La signature de l'accord de création de la Zone de Libre-Echange Continentale ne garantit donc pas nécessairement des actions concrètes de la part des États. La preuve est qu'après quelques tergiversations, le Nigéria a finalement rejoint l'accord. Sans ce « poids lourd » économique du continent, le marché intérieur africain ne pourrait peut-être pas réaliser ses ambitions.

La mise sur pied des institutions fortes et la bonne gouvernance sont la clé de voûte qui permettrait à la CEA à travers la ZLEC de réaliser les premiers pas de ses objectifs. En effet, grâce aux institutions fortes et à la bonne gouvernance, les pays africains vont mettre en place des lois qui protègent et sécurisent la population, l'invitent au travail rétribué conséquemment, sanctionnent les contrevenants à la règle de droit, ...Ainsi, partant de diverses ressources qui peuvent être mobilisées grâce à une bonne gouvernance, chaque pays peut penser instaurer la justice distributive et assier une politique de la population reposant sur le principe de l'équité et de l'égalité. Ce qui lui évitera de cristalliser les envies et les frustrations, -base de la conflictualité-, au sein de la société. Chemin faisant, les causes à la base de la violence se verront éloignées, les infrastructures seront aménagées et améliorées, la production sera diversifiée et intensifiée parce que pouvant être écoulee facilement vers les centres de consommation, l'industrie ne sera pas étouffée, ...

3 LES DEFIS LIES AUX INFRASTRUCTURES

La promotion des grandes infrastructures favorise les dynamiques d'échanges entre les pôles productifs et les espaces à fortes densités, suivant l'idée que ces processus favorisent le développement. La capacité de produire et d'intensifier la production est motivée en grande partie par ces infrastructures qui doivent être construites ou réaménagées. Nous pensons ici aux voies et moyens de communication, les nouvelles technologies et la recherche, ainsi que le secteur énergétique.

3.1 LA CONSTRUCTION ET LA RÉHABILITATION DES VOIES ET MOYENS DE COMMUNICATION

Le continent Africain compte moins de 28% de réseau routier bitumé¹⁷. Les chemins de fer sont peu renouvelés et pour la plupart obsolètes. Pour ce qui est du transport aérien il coûte toujours plus cher de voyager entre pays du continent que de voyager hors du continent.

¹⁷ Alban Kouakam Wahane, « Ambitions et faiblesses de la nouvelle zone de libre-échange africaine : la ZLECA », in *Portail de l'intelligence économique*, disponible en ligne sur <https://portail-ie.fr/analysis/2192/jdr-ambitions-et-faiblesses-de-la-nouvelle-zone-de-libre-echange-africaine-la-zle>, consulté le 4 Août 2020, à 10 heures 36 minutes.

De ce fait, il semble que l'ensemble de ces voies de communication est resté pour la plupart tourné vers l'exportation hors du continent. Il appert important de souligner que les biens que les africains vont échanger pour matérialiser la Zone de Libre-Echange Continentale (en tant qu'une des étapes de l'intégration de la CEA) doivent être facilités par les voies et moyens de communications performant pour éviter la concurrence étrangère qui peut être l'étouffement de l'idée africaine. Le cas échéant, la modernisation et la construction des voies routières, ferroviaires, maritimes et aériennes s'imposent.

3.1.1 LES VOIES ROUTIÈRES

Le déficit en matière d'infrastructures routières est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté. Les infrastructures participent de diverses manières à la dynamique d'intégration régionale, facilitent des courants d'échange sur des biens jusqu'ici considérés comme non échangeables. Pour réduire les difficultés qui font obstacle au développement du commerce intra-africain, les autorités des différents pays doivent lancer des projets d'amélioration des infrastructures routières d'abord en interne c'est-à-dire à l'intérieur des pays et ensuite des routes qui mettent en connexion les différents coins du continent.

Le mauvais état (ou carrément le manque) de route pouvant relier le monde rural aux centres urbains de consommation a souvent découragé les producteurs locaux à travailler suffisamment car ne sachant pas où écouler ce qu'on a récolté. Le fait qu'il n'y ait pas suffisamment des routes bien entretenues doit impacter sérieusement les échanges en Afrique. On connaît le rôle que joue la voie routière dans la circulation des biens et des personnes. En effet, c'est par la voie routière que les moyens de transport par route pourraient faire le groupage des marchandises ou préparer leur acheminement vers les ports maritimes ou les voies ferrées. Dans ce sens, si les voies routières nationales ne sont pas aménagées, le paysan africain aura difficile à produire suffisamment car ne sachant pas où et comment écouler le surplus après la consommation au niveau de sa petite famille. Ceci peut avoir un impact évident sur les quantités des biens à échanger et sur le prix. De surcroît, comme les routes ne sont presque pas bien aménagées ou entretenues, le déplacement d'une marchandise d'un point vers un autre va prendre assez de temps. Ce qui peut influencer sur le prix.

Si en Afrique, la route reste le mode de transport le plus dominant avec près de 90%¹⁸ du trafic interurbain et inter-États de marchandises, celle-ci est encore loin de désenclaver le continent à travers les échanges internationaux. A titre d'exemple: un produit valant 100 dollars à Abidjan coûtera 140 dollars une fois transporté à Niamey ou encore il revient plus cher d'acheminer un conteneur du Niger au Togo que de Singapour à Lomé. Aujourd'hui, malgré une augmentation soutenue du fret routier, le secteur peine à s'organiser. Le port de Mombasa au Kenya est le relais de la majorité des importations et exportations de l'Ouganda. Mais transporter par route un conteneur de Kampala en Ouganda à Mombasa, par exemple, coûte deux fois plus cher et prend deux fois plus de temps que le transport maritime de Londres à Mombasa.

Dans ce sens, si la ZLEC doit compter sur les échanges des biens produits en Afrique, les Etats doivent désengorger et assainir leur réseau routier pour permettre aux producteurs locaux d'écouler leur production vers les centres de consommation. De la sorte, les quantités de biens à échanger seront importantes et l'Afrique verra sa croissance économique s'améliorer positivement d'année en année.

3.1.2 LA VOIE FERROVIAIRE

Dans de nombreux pays africains, l'état actuel des chemins de fer existants, qu'il s'agisse d'infrastructures permanentes et de matériel roulant, laisse à désirer. Cette réalité a fragilisé le potentiel du réseau ferroviaire, à savoir, jouer un puissant rôle moteur dans le développement économique du secteur. La part de marché du secteur du transport ferroviaire dans la plupart des pays du continent est en dessous des 20%¹⁹ du volume total des marchandises transportées. Les deux principales raisons évoquées se rapportent au manque d'investissement en matière d'infrastructure et à l'absence d'un cadre institutionnel d'appui. Le transport ferroviaire est inéluctablement essentiel à l'accompagnement du développement économique parce que c'est un moyen populaire qui transporte beaucoup de marchandises à faible coût. Et si ce mode de transport ne se développe

¹⁸ Mohamed Ould Salem, « Afrique-Transport routier des marchandises : un casse-tête pour les logisticiens », disponible en ligne sur <https://afrimag.net/afrique-transport-routier-des-marchandises-un-casse-tete-pour-les-logisticiens/>, consulté le 6 Août 2020, à 16 heures 14 minutes.

¹⁹ Idem.

pas, l'Afrique risquerait de ne pas atteindre sa vitesse de croisière qui lui permettrait d'exploiter ses abondantes ressources et richesses naturelles.

Par ailleurs, le chemin de fer n'est pas la panacée à tous les problèmes du secteur des transports. Les projets devraient se concentrer sur des segments où le secteur ferroviaire produit effectivement un rendement plus important et des coûts inférieurs comparativement à d'autres moyens de transport, à savoir transporter des volumes élevés de personnes ou de marchandises sur une distance donnée.

L'Afrique est un continent vaste qui a des ressources du sol et du sous-sol que l'on peut exploiter pour le commerce. Compte tenu de grandes quantités des biens produits que les pays africains pourraient échanger dans le cadre de la ZLEC, il est souhaitable que les voies et les infrastructures ferroviaires qui existent soient modernisées dans le sens d'assurer une rotation rapide des biens à échanger. Des voies ferrées reliant le Nord au Sud (le Caire en Egypte au Cap en Afrique du Sud) et l'Ouest à l'Est (le Dakar au Sénégal et Nairobi au Kenya) par exemple et d'autres voies qui viendraient se greffer à ces grands axes sont à encourager pour permettre à la ZLEC d'intensifier ses échanges.

3.1.3 LA VOIE MARITIME

Tout au long de l'histoire, l'espace maritime a joué et joue encore un rôle important dans l'ouverture et le développement des pays africains à des degrés différents. Il était source de malheurs, comme il a apporté des bienfaits, aussi bien pour les entités territoriales que pour les économies et les sociétés africaines. Aujourd'hui, la voie maritime présente assez d'avantage dans le commerce international. Elle transporte de grands tonnages à des prix concurrentiels sauf qu'elle est lente.

En effet, les ports constituent aujourd'hui les nœuds majeurs de la construction des réseaux planétaires. Dans un monde ouvert caractérisé par une forte croissance des flux, les voies maritimes constituent un vecteur majeur de l'interdépendance qui qualifie l'établissement du marché mondialisé. Les ports y jouent un rôle primordial comme interface entre deux mondes, le terrestre et le maritime, mais aussi comme lieux et instruments de la continuité logistique qu'imposent les organisateurs de la fluidité des échanges. Le problème qu'a l'Afrique se mesure en termes de la capacité de transporter à la fois toutes les marchandises si le tonnage des navires ne le permet pas. Jusqu'à présent, ce sont des acteurs extérieurs très puissants qui contrôlent les flux et qui pèsent sur les choix d'infrastructures et de réglementations. Il en va, au bout du compte, de la contribution des ports, et de leurs prolongements terrestres que sont les corridors, au développement économique et social des sociétés humaines tenues, aujourd'hui encore, éloignées des droits fondamentaux auxquels se réfèrent pourtant les responsables politiques internationaux²⁰.

Pour effectuer la connexion entre les flux maritimes et les flux terrestres selon les standards exigés par les opérateurs mondialisés, les ports africains sont confrontés aux innovations rapides dans la logistique que maîtrisent seuls quelques grands groupes mondialisés. Certes, le préalable est la mise à disposition d'outils techniques performants, chenaux, systèmes de balisage, bassins, zones d'évitage, quais, matériel de manutention, en particulier les portiques à conteneurs, les terre-pleins et les entrepôts, le tout commandé par l'évolution de la taille des navires, leurs systèmes de propulsion, les aides à la navigation²¹...

Mais par-delà la nécessité de construire des infrastructures adaptées, se pose la question de la performance portuaire dans toute sa complexité. Or, cette performance n'est pas seulement dépendante des seuls outils techniques. Elle dépend surtout des systèmes d'organisation et des modalités de fonctionnement des acteurs responsables du passage portuaire, armateurs et consignataires, manutentionnaires, transitaires et commissionnaires en transport, plus généralement l'ensemble des acteurs du transport et de la logistique. Il en va de même des missions des autorités portuaires, des services de police, de douane surtout, de santé, tous agents de l'autorité publique.

La réhabilitation, la construction, l'équipement et la modernisation de ces voies et moyens de communication notamment les ports permettraient à l'Afrique d'échanger ses produits sans penser les acheminer vers d'autres cieux notamment l'Europe.

²⁰ Benjamin Steck, « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement », in *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 59, n°168, Décembre 2015, pp. 447–467.

²¹ Idem, pp. 447–467.

3.1.4 LA VOIE AÉRIENNE

Dans le domaine aérien, le défi pour l'Afrique est celui d'offrir une desserte et une fréquence aérienne de qualité. L'Afrique accuse un déficit dans l'organisation de la circulation aérienne (liaisons insuffisantes, infrastructures et flottes vieillissantes). Ces faiblesses sont dues à l'insuffisante capacité d'investissement dans les compagnies et les aéroports. La conséquence est qu'aujourd'hui, le trafic aérien est couteux, le trafic domestique peu développé, le trafic régional faible et le trafic long courrier largement dominé par les transporteurs européens.

Face à ce constat macabre, les Etats africains devront comprendre dans le cadre de la Zone de Libre-Echange Continentale que la circulation aérienne est un catalyseur de croissance économique lorsque l'Etat soutient fermement les compagnies nationales afin de les rendre plus compétitives à l'échelle nationale, régionale qu'internationale. Ce volontarisme des pouvoirs publics permettrait l'émergence des acteurs majeurs en Afrique, comme Royal Air Maroc, Kenya Airways, South Africa Airline, Ethiopian Airlines désormais en capacité de concurrencer les compagnies européennes et chinoises sur les vols internationaux et continentaux.

Afin de renforcer la connectivité intra africaine et faciliter les échanges, l'Afrique doit investir dans la modernisation des aéroports existants et miser sur la construction des infrastructures supplémentaires. La construction et la rénovation des aéroports est très importante en raison de la croissance attendue du trafic aérien d'ici 2028²², mais aussi de la vétusté technique ou fonctionnelle des grands aéroports construits il y a 20 à 40 ans. De la sorte, l'aviation sera un moteur de l'économie africaine. Elle relie les gens et permet aux entreprises d'être plus proches de leurs marchés naturels; elle rapproche les familles et les amis... Elle s'avèrerait une force au service des échanges interafricains.

3.2 LA MAITRISE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES ET LA PROMOTION DE LA RECHERCHE

Pendant longtemps, l'Afrique a été considérée comme « le parent pauvre » en termes de développement des nouvelles technologies. Depuis ces dernières années, l'Afrique prouve sa capacité à déployer des réseaux mobiles de qualité pour faciliter l'accès à l'internet. L'intégration progressive des nouvelles technologies d'information et de communication permet d'encourager l'innovation économique et d'améliorer la compétitivité. Les États africains ont donc tout intérêt à investir dans les nouvelles technologies pour faciliter l'intégration, booster leur économie et le développement de leurs pays respectifs.

Les progrès technologiques actuels représentent un puissant levier de croissance économique. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) attirent de nombreux investissements en Afrique. Les recettes fiscales générées sont importantes. De plus, elles ouvrent de nouvelles perspectives sur le marché de l'emploi. La maîtrise des nouvelles technologies et la promotion de la recherche est un défi pour la Communauté Economique Africaine qui bascule vers une Zone de Libre-Echange Continentale parce qu'aujourd'hui les achats se font en ligne, le contrôle des marchandises se fait à l'importation tout comme à l'exportation par des systèmes modernes, la rapidité dans la fabrication, la transformation et commercialisation des biens s'effectuent par des machines modernes. La maîtrise des nouvelles technologies permettra à l'Afrique de répondre présent à la concurrence internationale. Les TIC peuvent être assimilées à un hub²³ offrant la possibilité de délivrer des services publics à l'échelle du continent et d'augmenter la participation des citoyens africains. Les TIC représentent donc une véritable opportunité. Cependant les États sont confrontés à de nombreux défis : développer les compétences des populations pour les aligner sur les besoins des industries liées aux TIC et à l'économie de la connaissance, transformer ces nouvelles technologies en moteur de croissance et offrir un accès à ces TIC plus important.

Chaque pays africain se doit de mettre en place des partenariats public-privé innovants. Ces derniers doivent jouer un rôle de catalyseur pour encourager les investissements, issus du secteur privé, dans le domaine des nouvelles technologies. Il est également essentiel de faciliter le développement et la compétitivité des entreprises œuvrant dans le domaine des TIC, de soutenir l'innovation autour de ces nouvelles technologies et tout particulièrement dans le secteur de l'entrepreneuriat technologique.

L'adoption de ces mesures permettra de transformer l'Afrique, laquelle pourra enfin se développer. Néanmoins cette approche se fonde non seulement sur une connaissance approfondie des nouvelles technologies mais également sur

²² Année prévue pour l'achèvement des étapes de l'intégration avec la mise sur pied de la Communauté Economique Africaine.

²³ Le hub signifie dans le domaine de transport une plateforme d'échange d'une compagnie de transport routier ou maritime. C'est aussi un point d'interconnexion de plusieurs sites, de plusieurs appareils numériques, etc.

l'établissement de relations avec les gouvernements dans le but de les inciter à intégrer les nouvelles technologies dans les prestations des services publics.

Par ailleurs, le financement alloué à la recherche-développement demeure inférieur au seuil de 1 % du produit intérieur brut (PIB) ²⁴ que les pays se sont engagés à respecter et le financement de l'innovation est quasiment inexistant dans de nombreux pays africains. Il y a plusieurs moyens d'accroître les crédits destinés à l'innovation. Le moyen le plus direct consiste à accorder des subventions, des prêts ou des garanties aux start-ups et aux nouvelles entreprises, ou encore à utiliser les subventions et les incitations fiscales pour des projets pilotes et des essais.

Les autorités politiques devraient de ce fait encourager les entreprises étrangères et les grandes entreprises nationales à investir dans les laboratoires, à former et parrainer des étudiants locaux et à collaborer avec les organismes nationaux pour commercialiser les produits, les services issus de leurs recherches.

L'innovation peut être un moteur de croissance et de transformation structurelle; elle offre également des opportunités uniques aux pays retardataires de brûler les étapes et d'utiliser les nouvelles technologies. Selon le rapport déjà cité sur l'intégration régionale de la section de communication au sein de la Commission Economique pour l'Afrique²⁵, plus les capacités d'innovation se développent, plus la compétitivité est renforcée. Une des clés de la réussite de ce potentiel, concerne des investissements plus importants pour le renforcement des capacités et des compétences en matière d'innovation²⁶. Il est nécessaire d'avoir une approche continentale du développement en ce qui concerne les droits de propriété intellectuelle, afin de garantir qu'il existe des mesures incitatives appropriées ainsi qu'un espace pour l'innovation sur le continent.

La nécessité de réformer l'éducation sur le continent est fortement à encourager. Il faut alors noter que bien que des initiatives visant à améliorer le capital humain aient été introduites, (on peut citer à titre d'exemple les centres d'excellence de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)); il est également question de repenser la manière dont l'enseignement est dispensé. Pour être en mesure d'innover, les étudiants doivent non seulement connaître la matière principale, mais aussi apprendre à se poser des questions sur les méthodes et les processus d'innovation. En outre, il est important que l'Afrique renforce sa capacité à bénéficier des transferts de technologie mais elle doit auparavant accroître sa capacité à comprendre et à appliquer des technologies plus avancées de l'étranger dans son industrie.

3.3 LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE

Si l'Afrique dispose d'énormes ressources provenant de son sous-sol qui regorge d'énergies fossiles, et d'un excellent potentiel dans le domaine des énergies solaires et hydrauliques, le continent reste pourtant profondément empêtré dans son déficit énergétique, avec 600 millions de personnes qui n'ont toujours pas d'accès à l'électricité. Plus que jamais donc, l'approvisionnement en énergie devient un chantier prioritaire pour l'Afrique, à l'heure où la demande pour le continent progresse de 9%²⁷ tous les ans

On constate une crise énergétique flagrante sur l'étendue du continent malgré le fort potentiel qu'il détient. Ainsi, même dans les deux premières économies du continent, à savoir l'Afrique du Sud et le Nigéria, les coupures d'électricité répétées entament fortement le processus d'industrialisation²⁸.

La crise de l'énergie en Afrique se manifeste à un moment où le monde entier affronte des changements climatiques. La région doit donc adopter des solutions qui s'orientent vers des énergies plus propres. Actuellement, la plus grande partie de l'électricité africaine est produite par des centrales thermiques, fonctionnant au charbon en Afrique australe, au mazout au

²⁴ Rapport sur l'intégration régionale de la Section des communications au sein de la Commission économique pour l'Afrique de Addis-Abeba (Éthiopie), 2016.

²⁵ Rapport sur l'intégration régionale de la Section des communications au sein de la Commission économique pour l'Afrique de Addis-Abeba (Éthiopie), 2016.

²⁶ Cfr Déclaration du Coordonnateur du Centre africain pour la politique commerciale de la Division de l'intégration régionale et du commerce, lors du lancement des activités sur les capacités d'innovation et des compétitivités en Afrique en 2015.

²⁷ Mary Kimani, « De l'électricité pour les économies africaines », in *Afrique Renouveau*, Octobre 2008, disponible en ligne sur <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/october-2008/de-l%20%80%99%C3%A9les>, consulté le 25 Août 2020, à 11 heures 10 minutes.

²⁸ Idem.

Nigeria et en Afrique du Nord. Le charbon et le mazout contribuent aux émissions de CO₂, à la dégradation de l'environnement et au réchauffement climatique.

L'Afrique exploite 8 % seulement de son potentiel hydro-électrique, une des sources d'énergie les plus propres qui existent. La République démocratique du Congo possède à elle seule le troisième potentiel hydroélectrique du monde après la Chine et la Russie, mais moins de 6 % de sa population a accès à l'électricité²⁹. La RDC doit mettre en place son projet de INGA III pour que ceci profite non seulement à elle-même mais aussi à l'Afrique dans son ensemble dans le cadre de la réalisation de la Zone continentale de libre-échange.

Cependant, le développement de l'hydroélectricité ne sera pas une solution dans les zones où les changements climatiques et la sécheresse ont réduit le débit des rivières et des chutes d'eau. Selon l'Agence internationale de l'énergie, il y a d'autres options, comme l'utilisation du gaz naturel, aujourd'hui brûlé dans les champs pétroliers du Nigeria et du golfe de Guinée, qui pourrait satisfaire une part importante des besoins en énergie de l'Afrique.

Répondre à des défis d'une telle ampleur implique une très forte volonté politique, des stratégies énergétiques nationales bien conçues, mises en œuvre avec constance sur le long terme, une coopération internationale et régionale beaucoup plus significative qu'aujourd'hui, la constitution des capacités stratégiques, institutionnelles et de gestion appropriées, la formation d'hommes et de femmes dans le secteur énergétique, et la capacité des pays à attirer les investissements requis.

Dans le secteur énergétique, l'intégration régionale est mieux traduite par la mise en commun des ressources électriques. Dans ce système, les gouvernements s'engagent dans des projets régionaux en fonction du pays qui a le plus fort potentiel de production d'électricité. Cette électricité est ensuite exportée vers les autres membres associés à un prix abordable. La mise en commun des ressources régionales aiderait aussi les pays qui n'ont pas de centrales hydro-électriques ou de ressources en charbon. Ces pays ont particulièrement souffert aux cours des années récentes, car ils doivent recourir à une production d'électricité thermique par des méthodes coûteuses, brûlées du gazole ou du mazout.

L'atteinte des objectifs de la Zone de Libre-Echange Continentale africaine exige que l'Union Africaine se penche sur le développement des voies de communication entre les Etats au sein du continent pour permettre l'industrialisation productive des biens manufacturés à échanger au lieu de les importer en dehors du continent. Considérée comme moteur de la croissance économique en Afrique, l'industrialisation est tributaire de l'existence d'une fourniture fiable de l'électricité. Le faible niveau d'accès à l'électricité est un important goulot d'étranglement au développement social et économique de l'Afrique.

4 LES DEFIS ECONOMIQUES

Sur le plan économique, les défis sont énormes. Il faudra penser à la diversification, la sophistication de la production et la complémentarité des économies. Chemin faisant, il sera possible si l'Afrique s'engage réellement dans l'industrialisation. Ainsi, l'Afrique aura la possibilité d'échanger ce qu'elle produit. Mais, comme les monnaies ne sont pas convertibles entre elles, il y a un risque que la non convertibilité des monnaies soit une pesanteur pour la CEA dans cette étape vers l'intégration avec la ZLEC.

4.1 LA DIVERSIFICATION, LA SOPHISTICATION DE LA PRODUCTION ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES ÉCONOMIES

La monoproduction est une des caractéristiques des économies africaines. C'est à cause d'elle que l'Afrique est souvent mise à rude épreuve quand elle s'engage sur la voie du commerce international. En effet, quand un pays n'a qu'un seul produit qu'il peut présenter sur le marché international, il est souvent desservi surtout en cas de chute de cours. C'est la raison pour laquelle, pour contourner cette difficulté, la diversification de la production est recommandée. La diversification de la production permet à une économie d'un pays d'avoir une gamme variée de produits qu'il peut présenter sur le marché. Diversifier la production permet au futur producteur d'avoir une indépendance d'esprit quand il est en face des concurrents. Cela peut garantir sa stabilité car, il lui sera difficile d'être victime de la détérioration des termes de l'échange en cas de chute de cours des matières premières.

La diversification économique est essentielle pour la résolution des problèmes du continent, compte tenu notamment de la situation démographique et économique qui pose des défis. La première idée est d'adopter des stratégies de croissance visant à absorber la main-d'œuvre. Une deuxième idée est d'investir dans le capital humain, en particulier dans le

²⁹ Rapport sur l'intégration régionale de la Section des communications au sein de la Commission économique pour l'Afrique de Addis-Abeba (Éthiopie), 2016.

développement des compétences entrepreneuriales des jeunes, afin de faciliter la transition vers des secteurs modernes à haute productivité³⁰. Une troisième idée est que la diversification de la production peut améliorer la croissance économique dans le sens où la gamme des biens produits augmente.

En effet, la taille des marchés dans les ensembles territoriaux encore modestes n'a pas permis d'obtenir des économies d'échelle raisonnablement significatives. En outre, des structures économiques proches, aux activités parfois similaires, n'ont que peu de biens complémentaires à échanger. Pour échanger, il faut des complémentarités. Dans le même ordre d'idées, un pays comme la Côte d'Ivoire connu pour son cacao échangera mieux avec d'autres pays qui n'en produisent pas. Le Sénégal qui est aussi venté pour l'arachide vendra sa production à d'autres pays qui ne produisent pas cette denrée au moment où ce pays ira acheter aussi dans d'autres pays ce qu'il ne produit pas. De la sorte les pays qui ne sont pas complémentaires en termes de production auront difficile à échanger des biens entre eux.

La diversification de la production justifierait la raison d'être de la ZLEC. Si l'Afrique reste dans la monoproduction, quelle quantité de biens échangera-t-elle ? La diversification et l'intensification de la production permettront donc à l'Afrique de faire assoir une bonne base industrielle de haute gamme dans la mesure où beaucoup de quantités de produits, de gamme variée vont circuler en Afrique. Cette diversification est un pari pour certains pays dont par exemple la République Démocratique du Congo où certaines cultures industrielles comme le coton, le thé, l'huile de palme, le café, le cacao, le caoutchouc, la papaine, ...ont été abandonnées et sont aujourd'hui en pleine brousse, alors que d'autres sont confondues avec les arbres de la forêt dont l'accès est difficile. Tout ceci, peut fonder les espoirs de l'Afrique qui se veut compétitive si elle se met résolument au travail.

A cette diversification de la production, il faut penser dorénavant à la sophistication. Sophistiquer un produit, c'est renforcer sa qualité de sorte qu'en se retrouvant devant un marché, l'on soit plus compétitif par rapport aux produits des autres partenaires concurrents. En effet, lorsque nous parlons de la sophistication, nous faisons allusion à ce qui relève d'une élégance raffinée ou excentrique, au niveau d'élaboration très poussé (haut degré de perfection technique). Ainsi, dans la production des biens et services les pays africains devraient également agir sur la qualité afin de créer la différence.

Le manque de complémentarité des économies est à la base de l'inertie. En effet, engagés sur la voie de l'intégration, certains pays ont tendance à refuser de s'associer avec tel ou tel autre pays:

- Par crainte de fusionner deux ou plusieurs sous développements
- Par crainte d'être réduit au rang de simple colonie de consommation des produits finis
- Parce qu'on ne veut pas partager les bénéfices de ses ressources naturelles avec un futur partenaire moins bien nanti économiquement et financièrement.

Ainsi, les Etats africains en viennent-ils à s'affronter ouvertement dans une concurrence extérieure, souvent stérile, comme vendeurs de mêmes matières, comme candidats aux mêmes capitaux pour leur industrialisation moyennant des concessions importantes (par le biais des codes des investissements très libéraux), et comme importateurs des produits manufacturés³¹.

En outre, le caractère cosmopolite de certains capitaux étrangers investis en Afrique et qui contrôlent la majorité des activités économiques et commerciales de ce continent, transpose sur le plan africain une concurrence externe de grande envergure à laquelle se livrent les grandes sociétés multinationales. C'est la raison pour laquelle nous pensons que l'Afrique doit diversifier son économie si elle veut assurer une longue vie à la Communauté Economique Africaine à travers la Zone de Libre-Echange Continentale déjà créée. La diversification de son économie est fondamentale en ce qu'elle lui permet d'améliorer sa croissance économique et d'assoir une base financière, industrielle et technologique.

Cette approche est bien soutenue par la théorie de David Ricardo qui propose le concept d'avantage relatif en disant qu'un pays dispose d'un avantage comparatif relatif par rapport à un autre pays dans la production où son coût de production est le moins éloigné de celui du pays le plus compétitif, c'est à dire dans la production où l'écart de coût entre les deux pays est le plus faible. Le principe de l'avantage comparatif, dénommé aussi le principe des coûts comparés, s'énonce ainsi: « A la condition nécessaire et suffisante qu'il existe une différence entre les coûts comparés constatés en autarcie dans plusieurs pays, chacun

³⁰ Groupe de la Banque Africaine pour le Développement, Perspectives économiques en Afrique 2018, p.34.

³¹ Kabamba wa Kabamba Gervais, *La Communauté Economique Africaine*, Kinshasa, MES (sd).

d'eux trouvera avantage à se spécialiser et à exporter les biens pour lesquels il dispose du plus fort avantage comparé ou du moindre désavantage comparé, en important en échange les autres biens de ses partenaires».³²

4.2 L'INDUSTRIALISATION

Les économies du continent africain sont dépendantes des exportations de matière premières. Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), cette dépendance rend les économies africaines vulnérables aux prix instables du marché international. Par exemple, les basses cotations internationales du pétrole ont affecté négativement l'économie nigériane tandis que la baisse des prix spot de l'uranium ont par rapport au prix ou à la baisse conduit à la mise en veille de la mine de Langer Heinrich en Namibie, la baisse de la tonne du cuivre a entraîné la perte de centaines d'emplois, etc.

Le continent africain est le deuxième continent le plus peuplé du monde, avec plus de 1,2 milliards d'habitants - soit 16% de la population mondiale qui devraient atteindre les 2,5 milliards d'ici 2050³³. Malgré cela, l'Afrique ne représente actuellement que moins de 2% du commerce international et de l'industrie manufacturière mondiale.

De ce fait, pour atteindre l'émergence économique de l'Afrique dans sa configuration de Zone de Libre-Echange Continentale, il est tout d'abord nécessaire de transformer la structure économique des activités essentiellement agraires et extractives en des secteurs industriels plus dynamiques et à plus grande valeur ajoutée, comme la production manufacturière et le tourisme.

Le développement industriel inclusif et durable est un atout majeur pour permettre à l'Afrique de relever les défis auxquels elle fait face aujourd'hui. Cette contribution est clairement reconnue dans l'objectif 9 du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030³⁴, appelant à construire des infrastructures résilientes, à promouvoir l'industrialisation durable et encourager l'innovation, comme dans l'aspiration 1 de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, pour « une Afrique prospère fondée sur la croissance inclusive et le développement durable ».

Malgré la croissance exceptionnelle du financement du développement au cours de ces dernières années, l'Afrique peine à mobiliser les ressources nécessaires à sa croissance et à sa transformation. Au vu de l'insuffisance de l'aide extérieure au développement et des faibles prix de ses produits et services, l'Afrique a dû admettre que son développement durable ne pouvait dépendre que de ses propres ressources financières. Or, il est suffisamment attesté que la grande partie de capitaux consistants qui circulent en Afrique est étrangère. Comment l'Afrique pourrait-elle s'industrialiser à partir de ses propres capitaux pour penser un jour lever le défi de son développement ? Si l'Afrique veut penser se développer partant de son industrialisation, elle doit avoir à cœur que les capitaux étrangers qui circulent en Afrique ne peuvent pas permettre de rassurer un développement durable car le jour où l'investisseur étranger se décidera de mettre fin à ses activités en Afrique, il partira avec son capital. Et puis, il faut savoir que les bénéfices que réalise l'investisseur étranger ne sont souvent pas réinvestis dans les pays où ses activités sont implantées. Bien souvent, ses bénéfices sont rapatriés dans le pays d'origine de cet investisseur. Ceci pour dire qu'il est illusoire de compter grandement sur les capitaux étrangers si on veut garantir son indépendance économique.

L'industrialisation demande de l'argent et des hommes compétents. On ne doute pas un seul instant que l'Afrique manque de ressources du sol et du sous-sol qui peuvent lui procurer de l'argent. Elle ne manque pas non plus d'hommes compétents formés dans de grandes écoles. Ce qui manque à l'Afrique, c'est plutôt des hommes nationalistes et patriotiques, honnêtes et intègres qui peuvent transformer positivement le continent. Grâce à pareils hommes, l'Afrique peut mobiliser de l'argent susceptible de développer le continent. Le chemin à parcourir est long et peut être parsemé d'épines. Néanmoins, des voies pouvant permettre à l'Afrique de mobiliser des capitaux existent aussi. Parmi les multiples voies nous pensons que:

³² Lire à ce propos David Ricardo, *Des principes de l'économie politique et de l'impôt*, John Murray, Londres, 1817.

³³ Informations reprises dans un document intitulé « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », disponible en ligne sur, <https://www.un.org/fr/africa/osaa/peace/sdgs.shtml#:~:te>, consulté le 4 Août 2020, à 10 heures 55 minutes.

³⁴ Idem.

1. Grâce aux diverses voies qui lui permettent de mobiliser des moyens nécessaires pour son fonctionnement, l'Etat peut entre autres créer ses propres unités de production;
2. L'Etat a aussi la possibilité de créer une classe moyenne à même de se lancer dans un premier temps dans les projets de créer les Petites et Moyennes Entreprises (PME) ou les Petites et Moyennes Industries (PMI) pour se familiariser avec la gestion;
3. Chemin faisant les gestionnaires des PME et PMI pourraient à la longue se constituer un fond de roulement important susceptible de leur permettre de penser créer de grandes unités de production. Ils peuvent le faire seuls ou en association avec les autres (et même avec les étrangers dans le cadre des entreprises d'économies mixtes, c'est-à-dire des entreprises où les africains peuvent aussi avoir un droit de regard et de contrôle).

L'Afrique a encore d'énormes possibilités qu'elle peut explorer. Nous pensons ici à la jeunesse. Dans ce sens, l'Afrique peut penser soutenir les initiatives des jeunes en finançant leurs projets afin d'avoir des capitaux propres. Pour rappel, les jeunes représentent déjà 60 % de la population africaine sans emploi. S'ils nourrissent l'ambition de transformer leur économie, les pays africains auront besoin d'institutions fondées sur le savoir et d'un atout indéniable que représente une jeunesse instruite et bien formée. Cette façon de faire pourra apporter une solution à la fuite de la main-d'œuvre et des cerveaux vers d'autres horizons en dehors du continent. Tous les jeunes méritent de réussir, d'où qu'ils viennent... Les pays africains doivent de ce fait déployer une grande politique économique garantie par un Etat fort, qui exerce son autorité sur tout le territoire national et pousse les citoyens à s'investir dans une forte culture d'entrepreneuriat sans laquelle il ne peut y avoir aujourd'hui le développement possible pour une nation. Le temps est sans doute venu de faire de l'Afrique une vraie société d'entrepreneurs et pas une petite société des débrouillards sans envergure ni ambition mondiale en matière économique, commerciale et financière.

La réalisation d'une Zone de Libre-Echange Continentale solide ne pourra vraiment s'opérer si l'Afrique ne se prépare pas sur le plan de son indépendance économique. C'est la raison pour laquelle l'Afrique doit être vigilante en préparant les capitalistes autochtones qui peuvent faire concurrence, au besoin avec le temps, aux capitaux étrangers qui circulent en Afrique aujourd'hui. Si non, l'idéal aurait été de faire circuler plus les capitaux nationaux que les capitaux étrangers. Mais, compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles se trouve actuellement l'Afrique, nous concédons que la ZLEC fonctionne selon les données actuelles de terrain en étant convaincu que beaucoup reste à faire. L'Afrique doit savoir que si l'Europe a réussi son projet d'intégration, c'est parce qu'en partie l'idée de créer un ensemble intégré est subséquente à sa maturité politique et à sa puissance financière, si bien qu'à la naissance de l'espace qu'elle a créé, ce sont principalement les capitaux européens qui circulent. De la sorte, l'Afrique doit savoir que la réalisation de la Zone de Libre-Echange Continentale ne doit pas se départir des grandes leçons que l'histoire nous offre. Pour autant que l'Afrique sera immature politiquement et économiquement qu'est-ce que cette étape de l'intégration de la CEA à travers la ZLEC pourrait donner de significatif ? Il y a risque de tourner en rond si l'étape de la ZLEC ne permet pas à l'Afrique de s'élever politiquement et économiquement. C'est la raison pour laquelle nous avons pensé que l'Afrique doit d'abord chercher à se doter des institutions fortes pour réussir le pari de son développement. Après s'être dotée des institutions fortes, l'Afrique aura l'opportunité de mobiliser ses propres capitaux qui peuvent circuler au sein du continent et ainsi permettre à la Communauté Economique Africaine de réaliser l'intégration.

4.3 L'HARMONISATION DES ZONES MONÉTAIRES

On peut regrouper les zones monétaires de l'Afrique en six principales zones: sterling, franc, dollar, escudo, pesata espagnole et zone indépendante. Certaines de ces zones sont des zones avec compte d'opérations sans restrictions de change, d'autres sont sans compte d'opérations et avec restrictions de change, d'autres pays ont une monnaie nationale avec restrictions générales de change.

La multiplicité de zones monétaires africaines qui sont les plus souvent les appendices des zones monétaires planétaires, l'absence de toute forme de coopération entre ces zones et l'incohérence qui en résulte, la prolifération des frontières douanières, gênent considérablement le développement des échanges entre pays africains.

En effet, sans monnaies librement convertibles dans les grandes zones africaines³⁵, on voit mal comment pourraient se créer les vastes réseaux d'échange qu'exige toute industrialisation. En d'autres termes leur dépendance vis-à-vis des monnaies occidentales doit handicaper sérieusement l'intégration régionale et retarder la zone continentale de libre-échange. Et les

³⁵ Pour la question de zones monétaires et la non convertibilité des monnaies africaines, voir Kabamba wa Kabamba Gervais, Op.cit.

difficultés de paiement entre ces zones sont considérables puisque le taux de change fixe n'existe pas entre ces monnaies ni non plus leur libre convertibilité entre elles.

Aux jours d'aujourd'hui, le franc CFA est le sujet de polémiques récurrentes³⁶. Et si la Côte d'Ivoire a été l'un des plus fervents défenseurs des accords en vigueur dans l'UEMOA, le pays a également émergé, récemment, comme l'un des plus enthousiastes promoteurs de l'éco. Cela pourrait indiquer que l'éco est perçu comme un vecteur essentiel d'une intégration suffisamment poussée au sein de la région, prévoyant l'abandon du franc CFA, au profit des relations économiques plus étroites avec l'Afrique de l'Ouest non francophone. Ou cela peut servir d'échappatoire à la pression politique sur le franc CFA. Dans ce sens, l'annonce de la mise en route de l'éco faite par les Présidents français Emmanuel Macron et ivoirien Alassane Ouattara, à la veille de Noël 2019, a mis le feu aux poudres. A peine quelques semaines sont passées et nous avons déjà une remise en cause du projet par les pays ouest africains non membres de l'UEMOA. Avec l'entrée en vigueur de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine, ce débat revêt encore une autre dimension d'autant plus que dans l'espace consacré à la libre circulation des biens et services, il est nécessaire d'avoir une monnaie commune. Le sommet extraordinaire de l'Union Africaine, tenu à Niamey en Juillet 2019, a vu quatre acteurs de l'Afrique de l'Ouest voler la vedette: le Nigeria et le Benin adhèrent en dernier à la zone de libre-échange, le Niger accueille le sommet et confirmant son rôle de champion de ces négociations et le Ghana qui a vu sa capitale choisie comme lieu du futur secrétariat de la ZLEC.

Il est utile de savoir que le dossier d'une monnaie commune dans la région a été plus d'une fois remis à plus tard faute d'un début de convergence entre les différents Etats membres. Il ne faut pas que des objectifs politiques trompent l'essentiel, les chantiers de la transformation structurelle des économies africaines. Une réforme dans le sens d'une monnaie commune devrait promouvoir la possibilité d'un espace de décision des politiques macroéconomiques qui boostent des changements nécessaires et urgents.³⁷

Notons par ailleurs que jusque-là, il n'y a que dans la zone franc CFA où la monnaie est convertible. Pour les autres communautés économiques régionales, il est aussi temps de penser mettre en place une monnaie qui circulerait au sein de leurs espaces. L'occasion faisant le larron, il y aurait autant de zones monétaires qu'il y a des communautés économiques régionales. Comme en Afrique, on a huit piliers d'intégration, il y aurait huit principales monnaies qui prépareraient l'arrivée d'une monnaie unique à mesure que la Communauté Economique Africaine aura évolué avec les autres étapes de l'intégration.

5 LES DEFIS JURIDIQUES

Les considérations juridiques sont aussi à capitaliser dans la mise en place de la ZLEC qui est une initiative qui pourrait se transformer en un accord contraignant et fonctionnel. Ainsi, il faudra non seulement adopter les règles d'origines efficaces, mais aussi penser à l'harmonisation des accords et partenariats économiques existants.

5.1 ADOPTER DES RÈGLES D'ORIGINE EFFICACES

Définir et attribuer l'origine des marchandises constitueront un défi particulier pour la ZLEC en raison du nombre de pays impliqués dans l'accord. Les règles d'origine sont les critères permettant de déterminer le pays d'origine d'un produit. Elles sont importantes du fait que les droits et restrictions applicables dépendent dans bien des cas de la provenance des produits importés. Des règles mal conçues peuvent, dans une large mesure, annuler les avantages d'un accord commercial. Si elles sont restrictives, elles peuvent empêcher non seulement les importations d'intrants intermédiaires en provenance de pays tiers, risquant ainsi de compromettre la spécialisation et la compétitivité. Pour ces raisons, une règle simple, telle que 50 % de la valeur ajoutée devrait être originaire d'Afrique, sera probablement retenue. Des critères plus complexes, tels que les exigences de valeur ajoutée spécifiques à un produit, celles liées à la reclassification, ou celles attribuant l'origine au processus de production, doivent être utilisées avec parcimonie ou totalement évitées. La ZLEC a intérêt à penser à l'harmonisation et à

³⁶ Ces polémiques portent sur la présence française dans les instances de décision monétaire qui est considérée, par les opinions publiques africaines, comme une ingérence flagrante de la France dans les politiques monétaires des pays africains. L'abandon de cette monnaie pourrait, selon Emmanuel Macron, changer l'image de la France qui a été écornée par les différentes critiques et qui est associée, à travers le franc CFA, aux vestiges du colonialisme. Malgré la volonté de juguler les polémiques et les contestations liées au franc CFA, à travers la création de cette nouvelle monnaie, certaines voix s'élèvent au sein de l'opinion africaine afin de contester la portée de ces changements. Certains économistes y voient une façon d'éliminer les symboles qui fâchent et qui écornent l'image de la France, sans pour autant s'atteler au fond du problème.

³⁷ Carlos Lopes, « l'expérience africaine des unions monétaires : leçons, soucis, défis », in *Congo-Africa*, n°542, Février 2020, pp.104-113.

l'uniformisation de ces règles afin de faciliter les échanges intra-africains si elle veut atteindre les objectifs qu'elle s'est assignée³⁸.

5.2 HARMONISATION DES ACCORDS ET PARTENARIATS ÉCONOMIQUES

Les gouvernements africains vont selon toute probabilité continuer de s'engager avec l'OMC et les traités bilatéraux. Avec la multiplication des régimes commerciaux (Accords de partenariat économique, APE) avec l'Union européenne, régime « tout sauf les armes », Système de Préférences Générales (SPG) ...), le paysage des relations entre l'Afrique et l'extérieur s'est incroyablement complexifié au regard de ce qu'il était il y a vingt ans. Ces divers accords sont susceptibles de restreindre fortement leur capacité à exécuter l'agenda de la ZLEC propre au continent³⁹. Ceci constitue un défi énorme d'autant plus qu'en vertu de la clause de la nation la plus favorisée les pays africains sont contraints d'étendre les mêmes avantages aux autres partenaires. Ainsi, pour que la zone de libre-échange continentale arrive à mieux fonctionner et rayonner, il serait loisible d'harmoniser les accords signés avant la mise en route de la ZLEC. L'harmonisation dont il est question devrait faire référence aux divers avantages que les partenaires non africains tireraient sans compromettre les échanges économiques et commerciaux intra africains.

Il faut surtout considérer que le principal défi n'est pas en soi le libre-échange dans la relation avec l'extérieur, mais plutôt la capacité des pays concernés à construire une politique d'intégration régionale viable et dynamique, dans un monde de plus en plus libéralisé. La question n'est pas idéologique. Elle est politique et pratique. Elle est de savoir comment s'attaquer aux surcoûts des échanges en Afrique afin de permettre aux producteurs de se connecter plus étroitement aux marchés régionaux avec des effets positifs importants sur la transformation et le commerce intra-africain⁴⁰.

Par ailleurs, la multiplicité des procédures et des formalités douanières créée par le chevauchement institutionnel est contraire à l'objectif de la ZLEC qui est de faciliter et de simplifier les échanges intra-africain. A partir d'une démarche fondée sur le principe de libre circulation des biens et des services afin de promouvoir les échanges au niveau du continent, il sera judicieux d'harmoniser les différents accords existants ayant donné naissance à des organisations d'intégration régionale en sauvegardant les acquis de la libéralisation des échanges et de l'intégration régionale, pour répondre ainsi aux soucis que pose la question du chevauchement institutionnel. On compte aujourd'hui 14 organisations d'intégration régionale censées représenter autant d'espaces de libre circulation des personnes, des biens et des services. Certains États sont membres de plusieurs organisations et de fois qui poursuivent les mêmes objectifs. Ce qui pose un problème de double emploi, de la maîtrise des dossiers à traiter et de fois du respect du calendrier de travail de chaque organisation internationale.

6 CONCLUSION

L'expérience montre que la volonté politique a beaucoup manqué aux dirigeants africains pour mettre en œuvre des résolutions visant le développement du continent. Après l'accession à l'indépendance, l'espoir de libérer politiquement et économiquement le continent a été pensé dans les efforts menés par l'Organisation de l'Unité Africaine créée à Addis-Abeba, en Ethiopie, en 1963. A la fin des années 70, l'objectif visant la libération politique est atteint. Sur le plan économique, tout restait à faire. Des stratégies visant à libérer économiquement l'Afrique ont été pensées. La première de celles-ci fut l'adoption du Plan d'Action de Lagos en 1980 qui a eu pour mission de créer, suivant les étapes, le marché commun africain à l'horizon 2000. En 1991, on s'est rendu compte que rien de significatif n'avait été fait et que partant de ce constat il fallait penser autrement. C'est ainsi que fut conclu le traité d'Abuja, au Nigeria, en 1991 dans le souci de renforcer l'intégration en Afrique. On a pensé créer la Communauté Economique Africaine dont la réalisation devait s'échelonner sur une période de 34 ans en six étapes dont la philosophie ne s'est presque pas écartée de la logique étapiste de l'intégration selon Bella Balassa.

La Communauté Economique Africaine devrait s'appuyer sur entre autres « le renforcement des communautés économiques régionales existantes et la création d'autres là où il en existe pas »⁴¹. Pour donner force à cette idée de l'intégration, il a aussi été pensé qu'il fallait donner de l'impulsion à l'organisation panafricaine qui est censée accompagner

³⁸ Jacquemot Pierre, « La Zone de libre-échange continentale (ZLEC) de l'Union africaine, 8 défis à relever », disponible en ligne sur <https://www.iris-france.org/135849-la-zone-de-libre-echange-continentale-zlec-de-lunion-africaine-8-defis-a-relever/>, consulté le 02 Août 2020, à 23 heures 07 minutes.

³⁹ Jacquemot Pierre, Art.Cit.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Cfr Article 4 point 2 (a) du Traité d'Abuja.

l'intégration continentale. C'est de là qu'est née l'idée de la création de l'Union Africaine en remplacement de l'Organisation de l'Unité Africaine. Cette nouvelle organisation panafricaine à qui l'on a doté une structure et des organes d'impulsion doit véritablement accompagner la Communauté Economique Africaine dont la réalisation est prévue pour 2028. Pour matérialiser sa démarche, l'Union Africaine a mis en place la Zone de Libre Echange Continentale (ZLEC) que l'on considère comme l'une des étapes dans la marche vers l'intégration du continent dans le cadre de la Communauté Economique Africaine.

Actuellement, l'intégration en Afrique fait son chemin et s'appuie sur huit piliers qui constituent le fondement et l'espoir de l'aboutissement de la démarche vers l'intégration continentale. Ces huit piliers sont: UMA (Union du Maghreb Arabe); CEN-SAD (Communauté des Etats Sahélo-Sahariens); COMESA (Marché Commun d'Afrique Orientale et Australe); EAC (Communauté d'Afrique de l'Est); CEEAC (Communauté Economiques des Etats de l'Afrique Centrale); CEDEAO (Communauté Economique des Pays de l'Afrique de l'Ouest); IGAD (Autorité Intergouvernementale pour le Développement); SADC (Communauté de Développement de l'Afrique Australe). De ces huit piliers, seuls la CEDEAO, le COMESA, l'EAC et la SADC ont déjà bravé les pas dans la marche de l'intégration en créant la zone de libre-échange où la question des barrières tarifaires et non tarifaires a été nivelée pour les pays de la zone. Par ailleurs, dans les quatre autres piliers à savoir l'UMA, l'IGAD, la CEEAC et la CEN-SAD, la question de la zone de libre-échange n'est pas encore au rendez-vous parce que l'ensemble des pays de ces zones ont d'autres agendas. Espérons que la ZLEC puisse être un accélérateur pour ces autres piliers afin que toutes les communautés économiques régionales regardent dans la même direction. Mais comme toutes ces CER ont chacune des défis comme l'indique le rapport de la commission de l'Union Africaine sur l'état de l'intégration régionale en Afrique⁴², comment la ZLEC pourra contourner l'ensemble de ces défis pour permettre à la Communauté Economique Africaine de se lancer sur les autres étapes qui la conduiraient vers sa réalisation ?

La signature de l'accord sur la Zone de Libre-Echange Continentale, une des phases dans la marche vers la Communauté Economique Africaine, ne garantit donc pas des actions concrètes de la part des États. Après quelques tergiversations, le marché intérieur africain ne pourrait réaliser ses ambitions qu'après avoir surmonté les défis politiques, les défis liés aux infrastructures, les défis économiques et les défis d'ordre juridique.

L'Afrique est un continent qui connaît de graves crises sécuritaires, y compris la sécurité alimentaire, induites par les conflits dans presque toutes les régions. Ces crises ont des effets néfastes sur les économies des pays et peuvent ralentir considérablement les échanges sur le continent. En effet, pendant la guerre, les activités sont bloquées, la production est ralentie. Sur le plan infrastructurel, l'absence de voies de communication entre les pays du continent pourrait être un frein considérable pour la Zone de Libre-Echange Continentale. Se déplacer d'un pays à un autre n'est pas souvent facile bien que certaines Communautés Economiques Régionales aient déjà fait des avancées sur ce terrain en créant des routes pour relier les différentes capitales, au moment où dans certains pays les biens produits à l'intérieur du pays ont difficile à s'échanger sur le territoire national par manque de routes et voies ferrées.

En dehors de la volonté politique en matière d'initiatives à l'échelle du continent, la mise en place des institutions fortes et la bonne gouvernance, des défis sécuritaires et infrastructurels, il faut mentionner aussi l'accompagnement des entreprises dans les pays. En effet, les industries locales ne sont pas développées, tant en termes de main-d'œuvre qualifiée que de types d'industries et de production. Un phénomène de désindustrialisation a même été constaté dans certains pays. Il faut pointer là du doigt, le problème d'absence de planification dans les pays. Le risque ici, c'est que l'ouverture du marché africain ne profite pas du tout à l'Afrique mais plutôt aux grands pays exportateurs de biens et de services vers le continent, comme en atteste la controverse autour des Accords de partenariat économique. Ces accords complexifient davantage la possibilité de créer une zone de libre-échange véritable sur le continent. Et même les capitaux qui circulent en Afrique sont en grande partie d'origine étrangère et ceci est un risque énorme qui guette la ZLEC.

L'Afrique a donc d'énormes défis à relever afin de permettre à la ZLEC de matérialiser ses objectifs. Ces défis ne peuvent être relevés que grâce à une mobilisation des sommes importantes des capitaux. Cela a un prix à payer. Elle pourrait y arriver grâce à la bonne gouvernance et une volonté politique.

Abaisser les barrières douanières signifie, pour la plupart des États africains, renoncer à une grande source de revenus. Les budgets de plusieurs États dépendent largement des recettes douanières et de l'exportation des matières premières. Leur cours d'exportation étant fluctuant et plus enclin à la baisse qu'à la hausse, les recettes budgétaires se verront donc réduites

⁴² Rapport déjà cité.

considérablement. Cela n'aurait pas été grave si le secteur de production locale était bien structuré. Hélas, il est encore à l'état embryonnaire dans la plupart des pays du continent.

L'Afrique devrait donc prendre garde dans ce chemin du libre-échange parsemé d'obstacles énormes.

REFERENCES

- [1] Abdoulaye Mar Dieye, « Afrique: la bonne gouvernance, pilier du développement », in Libre Afrique, <https://www.contrepoints.org/2018/05/04/315514-afrique-la-bonne-gouvernance-pilier-du-developpement>, consulté le 5 Août 2020, à 22 heures 56 minutes.
- [2] Alban Kouakam Wahane, « Ambitions et faiblesses de la nouvelle zone de libre-échange africaine: la ZLECA », in Portail de l'intelligence économique, disponible en ligne sur <https://portail-ie.fr/analysis/2192/jdr-ambitions-et-faiblesses-de-la-nouvelle-zone-de-libre-echange-africaine-la-zle>, consulté le 4 Août 2020, à 10 heures 36 minutes.
- [3] Bella Balassa, *The theory of economic integration*, Richard D. Irwin, Inc., Homewood, Illinois 1961.
- [4] Benjamin Steck, « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors: comment formuler l'interaction entre logistique et développement », in Cahiers de géographie du Québec, Volume 59, n°168, Décembre 2015.
- [5] Carlos Lopes, « l'expérience africaine des unions monétaires: leçons, soucis, défis » in Congo-Africa, n°542, Février 2020.
- [6] CEA, *Etat de l'intégration en Afrique*, Addis-Abeba, 2004.
- [7] Commission de l'Union Africaine, *Rapport sur l'état de l'intégration en Afrique*, Département des Affaires Economiques, Février 2019.
- [8] David Ricardo, *Des principes de l'économie politique et de l'impôt*, John Murray, Londres, 1817.
- [9] Feuille de route principale de l'union africaine sur les étapes pratiques pour faire taire les armes d'ici 2020 (feuille de route de Lusaka 2016).
- [10] Groupe de la Banque Africaine de développement, *Rapport annuel 2014*, disponible en ligne sur <https://www.afdb.org/fr/documents/document/annual-report-2014-53328>, consulté le 4 Août 2020, à 9 heures 30 minutes.
- [11] Groupe de la Banque Africaine pour le Développement, *Perspectives économiques en Afrique*, 2018.
- [12] Jacquemot Pierre, « La Zone de libre-échange continentale (ZLEC) de l'Union africaine, 8 défis à relever », disponible en ligne sur <https://www.iris-france.org/135849-la-zone-de-libre-echange-continentale-zlec-de-lunion-africaine-8-defis-a-relever/>, consulté le 02 Août 2020, à 23 heures 07 minutes.
- [13] Kabamba wa Kabamba Gervais, *La communauté Economique Africaine*, Kinshasa, MES (sd).
- [14] May John, « Le rôle des politiques de population », in Études, n°417, Novembre 2011.
- [15] Mohamed Ould Salem, « Afrique-Transport routier des marchandises: un casse-tête pour les logisticiens », disponible en ligne sur <https://afrimag.net/afrique-transport-routier-des-marchandises-un-casse-tete-pour-les-logisticiens/>, consulté le 6 Août 2020, à 16 heures 14 minutes.
- [16] Nanga, Jean, « Zone de libre-échange continentale africaine: Quel panafricanisme ? », disponible en ligne sur <http://isds.bilaterals.org/?zone-de-libre-echange-continentale-38288&lang=es>, consulté le 5 Août 2020, à 16 heures 15 minutes.
- [17] Ndesho Rurihose Oswald et Collab., *Manuel de droit communautaire africain*, Tome I. Introduction générale, Kinshasa, Editions Etats et Sociétés (E.S.), 2011.
- [18] Pierrette Essama Mekongo, « Zone de libre-échange africaine (Zleca): ce qui s'y joue, les défis qu'elle doit relever », in Le point, disponible en ligne sur https://www.lepoint.fr/afrique/zone-de-libre-echange-africaine-zleca-ce-qui-s-y-joue-les-defis-qu-elle-doit-relever-22-07-2019-2325878_3826.php, consulté le 01 Août 2020, à 23 heures 00 minutes.
- [19] *Rapport sur l'intégration régionale de la Section des communications au sein de la Commission économique pour l'Afrique*, Addis-Abeba (Éthiopie), 2016.
- [20] Résolution adoptée par l'Assemblée Générale le 25 septembre 2015, « transformer notre monde: le programme de développement durable à l'horizon 2030 », résolution A/RES/70/1.
- [21] *Traité instituant la Communauté Economique Africaine*, Abuja, Nigeria, 3 juin 1991.
- [22] *Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, disponible en ligne sur <https://www.un.org/fr/africa/osaa/peace/sdgs.shtml#:~:te>, consulté le 4 Août 2020, à 10 heures 55 minutes.