

L'Afrique pose les fondations d'une zone de libre-échange

Un accord devait être signé mercredi 21 mars lors d'un sommet à Kigali, au Rwanda

Bâtir une zone de libre-échange à l'échelle de l'Afrique: un pari trop fou? A la tête de l'Union africaine (UA), dirigée cette année par le président rwandais Paul Kagame, on voudrait croire que les fondations sont bel et bien jetées. Mercredi 21 mars, à peine trois ans après l'ouverture officielle des négociations, l'acte de naissance d'un vaste marché continental devait être signé lors d'un sommet extraordinaire des chefs d'Etat africains à Kigali (Rwanda).

De Tunis au Cap et de Dakar à Djibouti, le nouvel ensemble est censé concerner, à terme, les 55 États membres de l'Union africaine, soit un marché de 1,2 milliard de personnes. Cette zone de libre-échange continentale (ZLEC) serait alors, en termes de pays participants, la plus vaste jamais conçue.

Le cadre est posé, mais le plus dur reste à venir. Le président ni-

gérien, Muhammadu Buhari, en a donné un avant-goût en renonçant au dernier moment à venir à Kigali. Le géant d'Afrique de l'Ouest suspend sa participation à un accord qui suscite de fortes résistances au niveau national. Un coup sévère pour le projet: sa substance serait très affaiblie sans la participation de la deuxième plus grosse économie africaine, forte de 190 millions d'habitants.

Sans désarmer, les artisans de l'accord n'en vantent pas moins une étape décisive vers une meilleure intégration du continent. D'autant qu'elle s'accompa-

gne d'autres initiatives-clés, telle la création d'un marché unique et libéralisé pour le transport aérien, actée en janvier à Addis-Abeba (Ethiopie). «L'Afrique est à la traîne parce que son économie est fragmentée et isolée», estime Albert Muchanga, le commissaire au commerce et à l'industrie de l'UA. *Aujourd'hui, nous créons un*

bloc attractif vis-à-vis du reste du monde, à même d'attirer les investissements et d'encourager le secteur manufacturier.»

Un immense potentiel

Concrètement, les droits de douane devraient être supprimés sur 90 % des produits dans un délai de cinq à dix ans. Le traité inclut aussi des dispositions sur la facilitation des échanges afin de simplifier les procédures douanières. Enfin, il comporte un volet réglementaire visant à unifier certaines normes.

L'enjeu est de doper le commerce intra-africain: celui-ci absorbe moins de 20 % des exportations du continent, contre près de

Les droits de douane devraient être supprimés sur 90 % des produits d'ici cinq à dix ans

70 % en Europe, 55 % en Amérique du Nord et 45 % en Asie. Avec des droits de douane en moyenne

supérieurs à 6%, il coûte aujourd'hui plus cher aux pays africains de commercer entre eux qu'avec le reste du monde.

Or les exportations africaines destinées aux autres continents sont majoritairement constituées de matières premières aux cours très volatils. Selon les experts, une meilleure intégration régionale servirait de tremplin à la diversification des économies en ouvrant aux entreprises locales un marché de plus d'un milliard de consommateurs.

«En facilitant les échanges, on va protéger les chaînes de valeur régionales et stimuler la possibilité d'une industrialisation pour des produits de basse valeur ajoutée», analyse Carlos Lopes, ancien secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique de l'ONU, et conseiller de M. Kagame. Selon ses estimations, l'élimination des barrières tarifaires pourrait permettre une augmentation de plus de 50 % des échanges intra-africains en une décennie.

Certains observateurs sont plus sceptiques sur les gains espérés. «Oui, le potentiel est immense et cet effort très louable au moment où le reste du monde parle de protectionnisme», souligne John Ashbourne, économiste au cabinet d'études Capital Economics. *Mais il ne faut pas oublier que c'est aussi le manque criant d'infrastructures qui freine le commerce en Afrique.*»

Le déficit de routes et de voies ferrées ralentit considérablement les délais et renchérit le coût des marchandises. Un handicap qui

perdure, même si les chantiers de construction de ports, de routes

et de chemins de fer se sont multipliés ces dernières années, souvent financés par des fonds chinois. Les promoteurs de la zone de libre-échange espèrent qu'elle donnera une nouvelle impulsion aux programmes d'infrastructures régionaux.

L'autre obstacle à la circulation des biens tient à des procédures douanières alourdies par la bureaucratie et les problèmes de corruption. Des aléas avec lesquels composent les grandes entreprises, mais qui pèsent durement sur les PME, contraintes de s'acquiescer de toutes sortes d'amen- des informelles aux frontières. La ZLEC peut-elle changer la donne? «Il faut des mécanismes de surveillance très poussés pour contrôler les douanes, convient M. Lopes. *Derrière tout ça, la question est celle de la détermination politique. Pour que ça marche, il faut être dans le concret et ne pas se cantonner aux grandes proclamations.*»

Encore – et surtout – faudra-t-il vaincre les réticences qui demeurent. Celles de pays qui, comme le Nigeria, redoutent les effets de la compétition sur leur industrie naissante. Celles, aussi, d'États en mal d'impôts, qui s'inquiètent de la perte des revenus douaniers. «La mise en œuvre de l'accord va prendre beaucoup de temps tant il implique de pays», juge M. Ashbourne. Pour pouvoir entrer en vigueur, il devra être ratifié par une vingtaine d'États. En attendant, de longs débats restent à mener. ■

MARIE DE VERGÈS

Le Nigeria suspend sa participation au traité

LA ZONE DE LIBRE-ÉCHANGE continentale (ZLEC) africaine peut-elle voir le jour sans le Nigeria, la deuxième puissance économique africaine? Deux jours avant le lancement de ce qui pourrait devenir le plus grand marché commun jamais conçu, le président nigérian Muhammadu Buhari a renoncé à participer au sommet extraordinaire dédié à la signature du traité, mercredi 21 mars, à Kigali (Rwanda).

« La décision du président est destinée à donner plus de temps aux consultations avec le secteur privé », selon un communiqué de la présidence nigériane. A Kigali, l'ancien chef d'Etat nigérian Olusegun Obasanjo s'est dit « surpris que des présidents africains doutent des bénéfices » de ce traité, sans citer M. Buhari, qu'il a publiquement appelé à ne pas briguer de second

mandat en 2019. Et de conclure : « Je trouve cela criminel. »

Ces dernières semaines, des acteurs économiques privés du Nigeria ont protesté contre la ratification de ce traité. A commencer par le puissant syndicat Nigeria Labour Congress (NLC), qui a vitupéré contre une décision unilatérale et s'inquiète des répercussions sur l'industrie locale non pétrolière. L'homme le plus riche d'Afrique, l'industriel nigérian Aliko Dangote, ne semble pas de cet avis. Il a d'ailleurs demandé à l'Union africaine (UA) son passeport panafricain, un sésame pour l'instant réservé à l'élite politique et économique du continent, débarrassée ainsi des contraintes de visa.

« Personne ne doit rater ce tournant historique parce que l'Afrique divisée, balkani-

sée et donc affaiblie, doit s'unir, précise, de Kigali, le chef d'Etat du Niger, Mahamadou Issoufou, chargé de mener à bien le processus. Il y a une forte volonté au niveau des dirigeants mais la campagne de sensibilisation est insuffisante auprès des opérateurs économiques. »

S'il n'est pas encore définitif, le louvoisement du géant nigérian pourrait fragiliser le projet de libre-échange africain. Dans la capitale rwandaise, le président de la commission de l'UA, le tchadien Moussa Faki Mahamat, a appelé les Etats membres à « surmonter les peurs et les contraintes nationales ». Tous veulent croire que ce moment est « historique » et que le Nigeria se ravisera pour contribuer à l'écrire. ■

GHALIA KADIRI
ET JOAN TILOUINE