

**Conseil économique et social**

Distr. générale
12 septembre 2025

Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Afrique
Comité du développement du secteur privé,
de l'intégration régionale, du commerce,
de l'infrastructure, de l'industrie et de la technologie
Quatrième réunion
Addis-Abeba (hybride), 18 et 19 novembre 2025

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire*
Présentation des rapports par le secrétariat

**Approfondir l'intégration régionale en Afrique :
favoriser les chaînes de valeur régionales grâce à
l'Accord portant création de la Zone de libre-
échange continentale africaine au service de
l'innovation, de la diversification et de la
transformation économique**

I. Introduction

1. Pour être en mesure d'exploiter les technologies de pointe et de rester compétitives dans l'économie numérique mondiale, les entreprises africaines doivent pouvoir compter sur des réglementations harmonisées, des systèmes interopérables et de solides réseaux d'infrastructure numérique transfrontaliers. Or, la fragmentation persistante, les divergences réglementaires et les lacunes en matière de connectivité continuent de freiner l'innovation et la productivité. Le présent rapport s'ouvre sur une description de ces défis structurels, suivie de propositions de réformes des politiques et des institutions visant à créer un environnement régional plus unifié et plus propice à l'innovation. Dans ce contexte, l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) apparaît comme une plateforme essentielle pour lever ces obstacles, en promouvant la cohérence réglementaire, en réduisant les coûts de mise en conformité et en encourageant les investissements transfrontaliers dans les infrastructures matérielles et immatérielles.

2. L'Accord jette les bases des prochaines étapes de l'intégration africaine : l'établissement d'une union douanière continentale africaine et, à terme, la création d'un marché commun continental africain. La réalisation de ces objectifs nécessite des politiques coordonnées dans les domaines du commerce, de l'investissement, de la concurrence, de la propriété intellectuelle, de la libre circulation des personnes et des capitaux ainsi que de l'harmonisation des normes de produits et de services. Des technologies de pointe telles que les plateformes douanières numériques, les systèmes de paiement interopérables et les

* E/ECA/CPRTIIT/4/1.



solutions de partage de données peuvent jouer un rôle central dans la promotion d'un échange de données en temps réel, améliorant ainsi la transparence et favorisant la cohérence des politiques, à la fois entre les communautés économiques régionales du continent et entre chaque communauté économique régionale et les institutions panafricaines.

3. Le rapport aborde ensuite le potentiel des chaînes de valeur régionales en tant que mécanismes pratiques pour traduire le programme d'intégration africaine en résultats transformateurs, grâce à des cadres continentaux qui soutiennent le développement de chaînes de valeur régionales dans des secteurs à forte croissance, tels que ceux de l'automobile et des services, qui reposent de plus en plus sur des technologies avancées et des intrants à forte intensité de connaissances. Le renforcement des chaînes de valeur régionales permet d'approfondir l'intégration et de parvenir à une industrialisation inclusive fondée sur la technologie, tout en favorisant la création d'emplois, la diversification économique et une plus grande résilience face aux chocs mondiaux.

II. Libérer le potentiel d'innovation : l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, plateforme de convergence numérique et réglementaire

4. Une nouvelle vague de technologies de pointe redéfinit l'économie mondiale. Bien que ces technologies soient ancrées dans les innovations numériques, telles que l'intelligence artificielle, l'Internet des objets et les mégadonnées, leur portée s'étend à des avancées significatives dans les domaines des énergies renouvelables, de la biotechnologie et des matériaux avancés. On table sur une multiplication par six du marché de ces technologies, qui devrait atteindre 16 400 milliards de dollars en 2033¹. L'exploitation de ces technologies offre aux entreprises africaines une immense chance d'accélérer le développement et de sauter les traditionnelles étapes de la création d'industries matures.

5. Pour tirer pleinement parti des technologies de pointe, les États africains doivent donner la priorité à l'investissement dans l'infrastructure numérique. Malgré le rôle central de la connectivité Internet pour la plupart de ces technologies, la pénétration du haut débit mobile sur le continent n'était que de 51,5 % en 2024, tandis que celle du haut débit fixe n'était que de 0,9 %. En outre, la connectivité Internet est concentrée dans les grandes zones urbaines et les routes à fort trafic, alors qu'elle est faible dans les zones rurales : en 2024, l'utilisation d'Internet en milieu rural n'était que de 22,7 %, contre 57,1 % dans les villes. Enfin, l'Afrique présente une fracture numérique importante entre les hommes et les femmes, le taux d'utilisation d'Internet étant de 31,4 % parmi les femmes et de 43,4 % parmi les hommes².

6. Outre les difficultés d'accès à Internet, la bande passante internationale de l'Afrique reste la plus faible du monde. Or, la largeur de bande est un élément essentiel de la fourniture d'applications et de

¹ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Rapport sur la technologie et l'innovation, 2025 : Une intelligence artificielle inclusive au service du développement (Genève, 2025).

² Union internationale des télécommunications (UIT), « Statistiques ». Disponible à l'adresse : www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/pages/stat/default.aspx (site consulté le 26 septembre 2025).

services à forte intensité de données par l'intermédiaire de réseaux à haut débit. Si l'utilisation en Afrique a considérablement augmenté, passant de 11,0 kilo-octets par seconde par utilisateur en 2015 à 80,1 kilo-octets par seconde par utilisateur en 2024, elle reste dérisoire par rapport aux taux des Amériques (356,6 kilo-octets par seconde), des États arabes (232,2 kilo-octets par seconde) et de la région Asie-Pacifique (268,4 kilo-octets par seconde) ; ces chiffres soulignent l'ampleur du défi à relever³.

7. Le coût des services Internet à large bande reste également un obstacle majeur. Le continent n'a pas encore atteint l'objectif de la Commission du haut débit pour le développement durable, qui consiste à rendre les services à haut débit d'entrée de gamme disponibles, à l'horizon 2025, dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, à un coût inférieur à 2 % du revenu national brut mensuel par habitant⁴. En 2023, le coût des données mobiles à haut débit représentait 4,5 % du revenu national brut par habitant, soit beaucoup plus que la moyenne mondiale de 1,3 %. Le haut débit fixe était encore plus cher, représentant en moyenne 14,8 % du revenu national brut par habitant, ce qui dépassait de loin la moyenne mondiale de 2,7 %⁵. Ce coût élevé exclut en effet la grande majorité des utilisateurs potentiels, ce qui étouffe l'innovation et aggrave la fracture numérique.

8. En plus de la connectivité, la plupart des technologies de pointe nécessitent des centres de données robustes pour traiter efficacement de grands volumes d'informations. La proximité de ces centres est un facteur essentiel qui favorise une meilleure performance des services du fait d'une latence plus faible et d'une réduction des coûts de la bande passante internationale. L'Afrique est cependant très mal desservie dans ce domaine, puisqu'elle n'accueille que 2 % des centres de données de colocation du monde, la majorité des besoins de la région en matière de centres de données étant satisfaits en dehors du continent⁶.

9. En raison du déficit d'infrastructure, le paysage de l'informatique en nuage est dominé par des prestataires de services basés aux États-Unis d'Amérique. Cette dépendance excessive à l'égard d'un petit nombre d'entreprises mondiales présente plusieurs risques importants. Premièrement, l'absence de concurrence peut entraîner une hausse des prix. Deuxièmement, les interruptions de service, telles que les pannes, constituent des menaces systémiques pour les secteurs vitaux des économies nationales et, par conséquent, pour les économies elles-mêmes. Troisièmement, les fournisseurs peuvent créer des avantages indus pour leurs propres applications, étouffant ainsi l'innovation locale et l'entrée future sur le marché. Enfin, dans le contexte de l'aggravation de la menace mondiale des cyberattaques, la complexité de leurs opérations constitue un défi majeur pour une surveillance réglementaire efficace et comporte un risque de violation des données⁷.

10. Un cadre réglementaire propice est également crucial pour le développement et l'adoption des technologies de pointe, car il favorise

³ Ibid.

⁴ Commission du haut débit pour le développement durable, *2025 broadband advocacy target 2 : make broadband affordable*, 2025.

⁵ UIT, *Fixed-broadband Internet basket*, base de données Data Hub. Disponible à l'adresse <https://datahub.itu.int/data/?e=701&c=&i=34616> (site consulté le 26 septembre 2025).

⁶ Commission économique pour l'Afrique (CEA), *Digital Infrastructure in Africa* (Addis-Abeba, 2023).

⁷ Ibid.

la confiance, garantit la sécurité et améliore l'efficacité. En revanche, l'importante fragmentation de la réglementation entre les pays africains constitue un obstacle majeur. Par exemple, seuls 16 pays ont ratifié la Convention de l'Union africaine sur la cybersécurité et la protection des données personnelles, ce qui met en évidence un fossé continental persistant dans la conformité juridique des systèmes de gouvernance des données. Ces incohérences obligent les entreprises, en particulier les petites et moyennes entreprises, à s'acquitter de charges de conformité complexes sur plusieurs marchés, ce qui peut freiner l'innovation et l'extensibilité transfrontière⁸.

11. Dans ce contexte, l'Accord portant création de la ZLECAf apparaît comme une plateforme multidimensionnelle qui est essentielle pour relever ces défis interdépendants. Par la création d'un marché unique et intégré, l'Accord permet d'améliorer fondamentalement l'analyse de rentabilité des investissements dans des infrastructures transfrontalières à grande échelle. Il permet aussi d'atteindre les niveaux d'échelle et de certitude de la demande nécessaires pour attirer les investissements privés et publics dans la pose des liaisons par câble à fibre optique manquantes, la construction de centres de données régionaux, situés en Afrique et desservant le continent, et le développement de systèmes de paiement interopérables. Les protocoles à l'Accord, qui portent sur l'investissement, la politique de concurrence et les droits de propriété intellectuelle, réduisent encore les risques, en garantissant aux investisseurs l'accès au marché et la protection juridique.

12. Parallèlement, l'Accord permet de s'attaquer directement à la fragmentation réglementaire, grâce à son protocole historique sur le commerce numérique. Ce protocole vise à établir un cadre juridique harmonisé pour le commerce numérique à travers le continent, favorisant ainsi la cohérence réglementaire sur des questions essentielles telles que les flux de données, la protection des consommateurs et l'authentification électronique. En réduisant les coûts de mise en conformité et l'incertitude juridique, le protocole permettra aux entreprises d'opérer de manière transparente au-delà des frontières et d'utiliser l'infrastructure dont la mise en place a été favorisée par l'Accord. L'Accord n'est donc pas un simple pacte commercial : il s'agit du mécanisme institutionnel central permettant de construire systématiquement l'infrastructure de base et d'ériger la superstructure réglementaire cohérente nécessaire pour lancer une nouvelle ère d'innovation et de productivité en Afrique.

III. Prochaine étape : utiliser les technologies de pointe pour faire progresser l'intégration régionale au-delà de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine

13. Le parcours d'intégration régionale du continent est entré dans une phase cruciale. La mise en œuvre de l'Accord étant désormais bien engagée, le continent se trouve à un tournant décisif sur la voie des prochaines grandes étapes : une union douanière et un marché commun couvrant l'ensemble du continent. Compte tenu de l'aspiration à réaliser

⁸ Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), CEA et Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes, *Digital Trade Regulatory Review for Asia-Pacific, Africa and Latin America and the Caribbean* (Bangkok, 2024).

cette union douanière et ce marché commun, exprimée par la CEA dans la onzième édition de son rapport phare intitulé *État de l'intégration régionale en Afrique*, il est urgent de surmonter les défis complexes de l'intégration, qui vont des chevauchements dans la composition des communautés économiques régionales aux asymétries en matière de politique et d'infrastructure⁹. Pour exploiter pleinement le potentiel de l'union douanière et du marché commun africains, il faut non seulement un engagement politique et une harmonisation institutionnelle, mais aussi le déploiement stratégique de technologies émergentes.

14. Des technologies telles que l'intelligence artificielle, la chaîne de blocs, l'analyse des mégadonnées et l'Internet des objets offrent des outils puissants pour harmoniser les systèmes douaniers, permettre l'échange de données en temps réel et soutenir une gouvernance interopérable. À mesure que l'intégration africaine s'approfondit dans le cadre du Traité instituant la Communauté économique africaine et de l'Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons, de l'Union africaine, ces innovations deviennent de plus en plus essentielles pour moderniser les systèmes commerciaux et migratoires, mettre à niveau l'infrastructure numérique et accélérer le développement des chaînes de valeur régionales - en particulier dans des secteurs stratégiques tels que ceux de l'automobile et des produits pharmaceutiques - afin de bâtir une communauté économique africaine unifiée et fondée sur le numérique.

15. L'approfondissement de l'intégration commerciale régionale, au-delà des mesures prévues par l'Accord portant création de la ZLECAf, dépend de réformes décisives en matière de facilitation des échanges afin de garantir la fluidité du commerce transfrontalier. Ces réformes nécessitent des infrastructures modernes, des procédures frontalières rationalisées et l'élimination des barrières non tarifaires. L'utilisation des technologies de pointe est essentielle pour numériser les opérations douanières et commerciales, améliorer la transparence, favoriser la compétitivité et accroître l'efficacité. À mesure que la mise en œuvre de l'Accord progresse et que l'élan politique en faveur de la pleine réalisation de la Communauté économique africaine s'intensifie, l'adoption de ces mesures de transformation s'accélère sur le continent.

16. La modernisation des systèmes douaniers par l'intégration ou le déploiement d'outils tels que le Système douanier automatisé et les portails nationaux d'information commerciale, deux initiatives de la CNUCED, est cruciale pour la réalisation de l'union douanière continentale et du marché commun africains, tels qu'envisagés dans la onzième édition du rapport de la CEA intitulé *État de l'intégration régionale en Afrique*. Afin d'harmoniser et de rationaliser les procédures douanières, le Système douanier automatisé utilise des technologies de pointe, notamment l'intelligence artificielle pour la gestion des risques, la chaîne de blocs pour le partage sécurisé des données et l'informatique en nuage pour une infrastructure numérique évolutive. Ces plateformes numériques permettent l'échange de données en temps réel, la transparence et la gestion coordonnée des frontières, ce qui est essentiel pour éliminer les barrières non tarifaires et assurer une circulation fluide des biens, des services et des personnes. À mesure que les États harmonisent leurs systèmes commerciaux, ces technologies constitueront l'épine dorsale d'une union douanière continentale et d'un marché commun africains unifiés et intégrés.

⁹ CEA, *Réaliser la Communauté économique africaine : Vers une union douanière continentale africaine et un marché commun continental africain* (Addis-Abeba, 2025).

17. La circulation des marchandises à travers les frontières africaines est souvent entravée par l'incertitude résultant des retards de transit et des goulets d'étranglement d'ordre administratif. Grâce à l'utilisation d'appareils connectés à l'Internet des objets, au Système mondial de localisation (GPS) et à des plateformes logistiques basées sur l'informatique en nuage, il est désormais possible de suivre les marchandises en temps réel, ce qui améliore la transparence de la chaîne d'approvisionnement et réduit les vols et les pertes en cours de transport. Depuis 2014, plusieurs États partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est exploitent conjointement le système régional de suivi électronique des cargaisons, pour lequel ils coopèrent étroitement avec des partenaires de développement^{10 11}. Ce système permet de suivre électroniquement les marchandises dédouanées au port d'entrée et de surveiller leurs mouvements le long des corridors de transit, tout en assurant le traçage des marchandises en transit afin d'éviter les détournements frauduleux. En outre, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) facilite la circulation des marchandises en transit grâce à son système de carte jaune, qui est assorti d'une assurance responsabilité civile pour les véhicules automobiles¹². Ses opérations ont été améliorées par le système de carte jaune numérique, qui permet une vérification en temps réel et une meilleure efficacité transfrontalière, autant d'innovations essentielles pour réduire la variabilité des délais de livraison et rendre les produits africains plus compétitifs sur les marchés régionaux et mondiaux¹³. Pour développer ces outils, il convient d'élaborer des cadres logistiques numériques et de les aligner sur les projets douaniers et infrastructurels inscrits au Programme de développement des infrastructures en Afrique.

18. L'utilisation des technologies de pointe peut être renforcée grâce aux solutions de paiement numérique existantes. Dans le cadre de l'Accord portant création de la ZLECAf, le Système panafricain de paiement et de règlement facilite les transactions transfrontalières en utilisant des technologies de pointe, telles que l'intelligence artificielle et les mégadonnées, pour permettre l'interopérabilité. Au sein du COMESA, le système régional de paiement et de règlement sert un objectif similaire et des efforts sont en cours pour développer la plateforme régionale de paiements numériques de faible montant. Cette expansion vise à réduire la dépendance à l'égard des devises étrangères et à abaisser les coûts de transaction, en particulier pour les petits commerçants. On s'emploie actuellement à moderniser ces systèmes financiers du COMESA pour en assurer l'interopérabilité avec le Système panafricain de paiement et de règlement, créant ainsi une infrastructure de paiement continentale plus intégrée et plus efficace.

19. Il est important de noter que l'infrastructure numérique ne soutient pas seulement le commerce des biens et des services, mais complète également les efforts de libéralisation de la circulation des personnes en tant que pilier essentiel de la mise en œuvre de l'Accord. Les progrès ont été lents en ce qui concerne le protocole de l'Union africaine au Traité instituant la Communauté économique africaine relatif à la libre circulation des personnes, au droit de résidence et au droit

¹⁰ Kenya, Ouganda, République démocratique du Congo et Rwanda

¹¹ CESAP et Chambre de commerce internationale, *Regional Electronic Cargo Tracking system*.

¹² COMESA, « Carte jaune du COMESA ».

¹³ COMESA, *COMESA launches digital yellow card mobile app*, Bulletin d'information e-COMESA, n°70 (février 2023).

d'établissement, ainsi que les instruments correspondants de la Communauté d'Afrique de l'Est, de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et de la Communauté de développement de l'Afrique australe. Cela s'explique en partie par la persistance de contraintes, telles que la faiblesse des systèmes d'identification, la fragmentation des régimes de visa et l'absence de reconnaissance mutuelle des qualifications et des prestations sociales. L'adoption d'une infrastructure numérique contribuerait grandement à surmonter certains de ces problèmes.

20. En outre, de nombreux États africains restent prudents, citant des risques perçus ou réels liés à la mise en œuvre du protocole sur la libre circulation des personnes. Dans ce contexte, il est essentiel de disposer de cadres solides en matière de sécurité et de renseignement pour favoriser une circulation transfrontalière sûre et efficace et pour assurer une gestion coordonnée et transparente des frontières. Les technologies de pointe peuvent fournir des solutions pratiques pour relever ces défis et faire en sorte que la mobilité favorise l'intégration régionale au lieu de la compromettre. Des systèmes d'identité numérique et des bases de données interopérables permettraient une mobilité sûre et centrée sur l'humain. En outre, les outils existants, tels que les systèmes d'information préalable sur les voyageurs et les systèmes de dossiers passagers, sont déployés pour améliorer la vérification des voyageurs, automatiser la détection des menaces et renforcer la sécurité aux frontières, tout en maintenant l'efficacité.

21. Pour tirer pleinement parti de ces avantages, il convient toutefois d'intensifier l'innovation, d'encourager la participation du secteur privé et d'harmoniser la gouvernance numérique sur l'ensemble du continent, ce qui nécessitera une cohérence des politiques en matière de protection des données, des investissements ciblés dans l'infrastructure numérique et des mécanismes de coordination, tels que le Conseil africain de la science, de la recherche et de l'innovation. La CEA collabore avec la Commission de l'Union africaine dans le cadre d'une initiative intitulée « Migration internationale en Afrique : façonner un récit positif et supprimer les obstacles à la mobilité »¹⁴. L'utilisation par les États de mécanismes d'immigration avancés pour améliorer la sécurité, tels que les systèmes d'information préalable sur les passagers et les dossiers passagers, augmente les chances de succès de l'initiative. La CEA peut jouer un rôle dans la promotion de l'incorporation des technologies de pointe dans les cadres régionaux concernant le commerce et la migration, en tant que levier pour une intégration continentale plus profonde.

22. Alors que les États et les institutions africains s'efforcent de mettre pleinement en œuvre l'Accord et de réussir la transition vers une union douanière et un marché commun, il est essentiel de protéger les travailleurs migrants grâce à des systèmes de protection sociale transférables. Actuellement, l'absence d'assurance maladie, de pensions et d'allocations de chômage transfrontalières expose les migrants et les pays d'accueil à des risques importants, favorisant l'informalité et l'exclusion. Les technologies de pointe offrent des solutions puissantes pour transformer ce paysage. Ainsi, les cartes de santé régionales basées sur la chaîne de blocs pourraient servir à stocker en toute sécurité les données des patients et les informations sur tout droit accessible au-delà des frontières, tandis que les applications de téléphonie mobile liées aux régimes d'assurance régionaux pourraient permettre aux migrants et aux

¹⁴ CEA, *ECA and AUC to tackle migration narrative and barriers in Africa*, 29 mai 2023.

travailleurs informels de cotiser à ces régimes et d'accéder aux prestations partout sur le continent. Ces systèmes numériques permettraient d'éliminer les barrières administratives, d'instaurer la confiance et de placer l'humain au cœur de l'intégration africaine. Le déploiement de ces innovations serait essentiel pour moderniser à la fois la facilitation du commerce et la gouvernance des migrations, ce qui rapprocherait le continent d'une intégration économique et sociale parfaite.

IV. La Zone de libre-échange continentale africaine et l'approfondissement de l'intégration, catalyseurs de chaînes de valeur régionales axées sur la technologie

23. Pour réussir sa transformation structurelle, l'Afrique doit cesser d'être une collection disparate d'économies fragmentées, à faible valeur ajoutée et déficientes sur le plan technologique pour devenir un ensemble de pays privilégiant l'intégration, la rétention de la valeur et l'innovation. Ensemble, la ZLECAf, l'union douanière continentale africaine envisagée et le futur marché commun africain constituent l'épine dorsale de cette stratégie.

24. L'Accord portant création de la ZLECAf est le levier opérationnel de cette transformation, que l'on peut actionner pour réduire considérablement le coût des échanges de biens, de services et d'intrants à travers les frontières africaines, reliant ainsi les étapes de production dans plusieurs pays et permettant la formation de chaînes de valeur régionales. Si l'Accord n'existait pas, les commerçants africains seraient confrontés à des droits de douane supérieurs à 6 % et à des barrières non tarifaires d'environ 18 % lorsqu'ils commercent avec leurs homologues du reste de l'Afrique ; ces taux sont plus élevés que ceux auxquels ils font face lorsqu'ils commercent en dehors de l'Afrique¹⁵. S'il est pleinement mis en œuvre, l'Accord devrait entraîner une augmentation des échanges intra-africains de biens intermédiaires et de services. Ainsi, par rapport à un scénario hypothétique où l'Accord n'existerait pas, il y aurait, à l'horizon 2045, une augmentation de 51,7 % pour les biens industriels, de 48,6 % pour l'agroalimentaire, de 40,4 % pour les services et de 28,4 % pour l'énergie et l'extraction minière¹⁶. Les gains escomptés en matière de commerce de biens intermédiaires laissent entrevoir un avenir où les économies africaines se connecteront de plus en plus aux chaînes d'approvisionnement des unes et des autres, ouvrant la voie à des réseaux de production à l'échelle du continent.

25. Au-delà des réductions substantielles des barrières tarifaires et non tarifaires, le pouvoir de l'Accord de libérer le potentiel des chaînes de valeur repose sur une caractéristique essentielle : ses règles d'origine. Ces règles fixent la part minimale de valeur ajoutée locale qu'un produit doit contenir pour être considéré comme « produit originaire » (c'est-à-dire réputé fabriqué en Afrique à des fins douanières) et bénéficier d'un accès en franchise de droits sur tout le continent : en général, la part requise se situe entre 30 et 50 %, en fonction du secteur et sous réserve

¹⁵ CEA, *La ZLECAf tout ce que vous devez savoir : foire aux questions et réponses*, No. 2 (Addis Abeba, 2024).

¹⁶ Stephen Karingi et al., *Implementing the AfCFTA agreement and implications for Africa's regional value chains*, document présenté à la vingt-septième Conférence annuelle sur l'analyse économique mondiale, Fort Collins (États-Unis), juin 2024.

des négociations en cours¹⁷. La caractéristique la plus notable de ces règles est le principe de cumul, en vertu duquel les États africains peuvent combiner leurs contributions à la valeur ajoutée pour atteindre conjointement ces seuils. Cette approche encourage directement les partenariats de production transfrontaliers et contribue à renforcer les réseaux d'approvisionnement régionaux.

26. La prochaine phase de l'intégration africaine - la transition de la ZLECAf vers une union douanière et, à terme, un marché commun - sera déterminante pour la profondeur, l'efficacité et la compétitivité des chaînes de valeur régionales du continent. Si la libéralisation des droits de douane dans le cadre de la ZLECAf constitue une avancée majeure, les entreprises continueront d'être confrontées à des règles d'origine contraignantes et à des procédures douanières complexes à chaque frontière. On estime que le respect des règles d'origine peut coûter entre 2,3 et 8 % de la valeur d'une transaction commerciale, ce qui éclipse souvent les économies tarifaires que les règles sont censées permettre¹⁸. Pour de nombreuses entreprises, en particulier les petites et moyennes entreprises, ces coûts cachés très lourds constituent un frein important à toute participation au commerce préférentiel. La transition vers une union douanière supprimerait ces obstacles bureaucratiques, ce qui réduirait les coûts cachés et permettrait aux entreprises d'organiser leur production dans le souci de l'efficacité économique plutôt que de l'évitement des barrières tarifaires et non tarifaires. Un futur marché commun continental africain irait encore plus loin en permettant la libre circulation des personnes, des capitaux et des services, qui est une composante essentielle des chaînes de valeur reposant sur la mobilité des compétences, le financement transfrontalier et la logistique intégrée. En résumé, la ZLECAf ouvre la porte, l'union douanière continentale africaine abat les murs et le marché commun continental africain construit la piste d'envol, permettant à la région de décoller, tel un géant de la production flexible et sans frontières, et de prospérer dans un environnement économique mondial de plus en plus complexe.

27. Une fois les chaînes de valeur transfrontalières établies, elles deviennent des vecteurs de diffusion de l'innovation et de la technologie, notamment des technologies de pointe. D'une analyse récente des enquêtes de la Banque mondiale sur les entreprises menées dans 48 pays africains au cours de la période 2006-2018, il ressort clairement que les entreprises intégrées dans les chaînes de valeur mondiales sont beaucoup plus susceptibles d'introduire de nouveaux produits et d'améliorer les processus de production. De telles innovations sont le fait d'entreprises de toutes tailles - y compris celles qui sont généralement limitées par un manque de ressources, telles que les petites et moyennes entreprises et les sociétés de création récente - et ont des retombées positives à la fois sur les secteurs et les régions. La participation aux chaînes de valeur mondiales et régionales incite les entreprises à innover, poussées par des facteurs tels que la pression concurrentielle, la taille du marché, l'effort de production et les enseignements tirés de leurs relations avec les fournisseurs et les acheteurs¹⁹. Par extension, on peut raisonnablement

¹⁷ Pour plus d'informations, voir Secrétariat de la Zone de libre-échange continentale africaine, Manuel des règles d'origine, vol. 1.0 (juillet 2022) (Accra, 2022) et Trade Law Centre, *AfCFTA rules of origin : introduction to the AfCFTA RoO - key provisions, sectoral approach and outstanding issues* (Le Cap (Afrique du Sud), 2021).

¹⁸ Yohannes Ayele, *Assessing the restrictiveness of rules of origin in the AfCFTA* (Londres, ODI, 2024).

¹⁹ Gideon Ndubuisi et autres, *Global value chains and the innovativeness of firms in Africa*,

s'attendre que, dans le cadre de la ZLECAf, les chaînes de valeur régionales génèrent des avantages comparables en matière d'innovation, étayés par des mécanismes similaires, tels que l'apprentissage interentreprises et une concurrence accrue.

28. Les retombées positives que les entreprises africaines opérant au sein des chaînes de valeur mondiales ont sur les entreprises africaines opérant en dehors démontrent le potentiel plus large d'innovation à l'échelle de l'économie. Pour exploiter ce potentiel, les décideurs doivent jeter des ponts reliant les entreprises opérant au sein des chaînes de valeur mondiales à l'économie nationale au sens large, afin de stimuler les flux de connaissances et l'innovation. Des initiatives telles que les groupements industriels, les parcs technologiques et les pépinières d'entreprises peuvent jouer un rôle central dans la promotion de l'interaction, de la collaboration et du partage des connaissances dans l'ensemble de l'économie²⁰. L'Afrique compte quelque 237 zones économiques spéciales, qui constituent une rampe de lancement suffisamment stable pour développer les chaînes de valeur régionales dans le cadre de la ZLECAf²¹.

29. Le secteur automobile africain offre une opportunité exceptionnelle pour le développement d'une chaîne de valeur régionale qui serait bien placée pour prospérer dans le cadre de la ZLECAf et dans un contexte d'intégration continentale plus poussée, servant de catalyseur de l'innovation technologique. En cas de mise en œuvre complète de l'Accord portant création de la ZLECAf, on table sur une augmentation de 85,2 % du commerce intra-africain de véhicules et d'équipements de transport et une augmentation de 45,2 % du commerce intra-africain de services de transport à l'horizon 2045, ce qui indique une intégration plus profonde de la production transfrontalière²². Un exemple de cette intégration est la production d'un véhicule à moteur à combustion interne, contenant environ 30 000 pièces et relié à un vaste réseau de secteurs en amont et en aval, notamment le caoutchouc, le cuir, les textiles, l'électronique, l'énergie, la logistique et les services²³. L'éventail des secteurs démontre à la fois l'ampleur des chaînes de valeur concernées et la diversité des industries nécessaires pour les soutenir. Compte tenu de l'intensité capitaliste et des exigences de coordination complexes du secteur des véhicules à moteur à combustion interne, il est impossible que toutes les pièces de ces véhicules soient produites dans un seul pays ; par conséquent, des chaînes d'approvisionnement régionales interconnectées sont essentielles, en particulier dans le monde d'aujourd'hui, qui est sujet à des perturbations et où la résilience est cruciale.

30. En outre, l'intensité d'innovation dans la chaîne de valeur automobile augmente rapidement. Les logiciels devenant de plus en plus essentiels au fonctionnement des véhicules, les technologies de pointe - telles que l'intelligence artificielle, la robotique avancée, l'Internet des objets et la fabrication additive - prendront de plus en plus d'importance. Les systèmes électroniques représentaient à eux seuls 40 % du coût

Technovation, vol. 146, 2025.

²⁰ Ibid.

²¹ CNUCED, *Guide sur les zones économiques spéciales en Afrique : Vers une diversification économique à travers le continent* (Genève, 2021).

²² Stephen Karingi et autres, *Implementing the AfCFTA agreement and implications for Africa's regional value chains*.

²³ Edmunds, *Parts of a car*, 12 septembre 2024.

d'une nouvelle voiture en 2017, contre 18 % en 2000 ; d'ici à 2030, ils devraient représenter 45 % du coût²⁴. Dans le secteur automobile africain, des chaînes de valeur régionales émergentes et technologiquement avancées commencent à prendre forme. Plusieurs exemples témoignent de l'ambition croissante du continent à cet égard : l'initiative conjointe de la République démocratique du Congo et de la Zambie visant à créer des zones économiques spéciales pour la production de batteries de véhicules électriques ; l'industrie automobile florissante du Maroc, qui nourrit des ambitions croissantes en matière de véhicules électriques ; et les initiatives du Gouvernement sud-africain visant à augmenter le contenu local des véhicules fabriqués dans le pays et destinés à l'exportation dans la région.

31. De même, les services représentent un moteur efficace mais sous-utilisé des chaînes de valeur régionales en Afrique. Au niveau mondial, les services représentent 62 % du produit intérieur brut en termes de valeur ajoutée²⁵. Dans les secteurs à forte intensité d'innovation tels que ceux des produits pharmaceutiques et des appareils médicaux, les entreprises consacrent en moyenne jusqu'à 80 % de leur chiffre d'affaires à la recherche-développement ainsi qu'aux actifs incorporels tels que les logiciels, l'image de marque et la propriété intellectuelle, ce qui montre à quel point, dans les économies modernes, la création de valeur est désormais ancrée dans les services²⁶. En utilisant des méthodes mises au point par la CEA en collaboration avec la CNUCED et expérimentées dans six pays, on a calculé que les services représentent entre 34 et 55 % du produit intérieur brut national et entre 23 et 57 % de l'emploi total dans ces pays²⁷.²⁸ Toutefois, malgré leur poids économique, les services restent largement non échangeables et confinés aux marchés intérieurs²⁹. Cela indique un manque structurel de connectivité : il existe des secteurs de services domestiques robustes, mais ils sont fragmentés et mal intégrés dans la région au sens large, en raison de divergences réglementaires, de déficits d'infrastructure et d'une libéralisation limitée des marchés. Le protocole à l'Accord sur le commerce des services offre la possibilité de remédier à ce manque d'interconnexion, en libéralisant des secteurs essentiels - la finance, les transports, le tourisme et les communications - et en harmonisant les cadres réglementaires entre les pays. Un marché continental des services pleinement intégré pourrait servir de tissu conjonctif aux chaînes de valeur régionales, en reliant les étapes de production par-delà les frontières grâce à une logistique efficace, des communications fluides et des plateformes numériques partagées. En réduisant les frictions et en améliorant la coordination, un tel degré d'intégration des services jetterait les bases de réseaux d'approvisionnement plus fiables et créerait les conditions propices à l'innovation grâce à l'échange de connaissances, au partage de données en temps réel et à la différenciation axée sur les services. La mise en œuvre d'initiatives régionales

²⁴ Jonathan Ramsey, *40 % of a new car's cost is electronic systems*, Autoblog, 11 mai 2020.

²⁵ Banque mondiale, « Services, valeur ajoutée (% du PIB) », base de données sur les indicateurs du développement dans le monde. Disponible à l'adresse : <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS> (site consulté le 24 juillet 2024).

²⁶ McKinsey (2019) *Globalization in transition: The future of trade and value chains* <https://www.mckinsey.com/featured-insights/innovation-and-growth/globalization-in-transition-the-future-of-trade-and-value-chains>.

²⁷ Pour plus d'informations, veuillez consulter le site <https://knowledge.uneca.org/stp/>.

²⁸ Éthiopie, Gambie, Kenya, Mali, Nigéria et Togo

²⁹ Calculs de la CEA à partir de la base de données Eora sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

complémentaires, telles que le Système panafricain de paiement et de règlement et le Marché unique du transport aérien africain, représente un facteur supplémentaire dans l'évolution vers des secteurs de services véritablement continentaux.

V. Conclusions et recommandations

32. La trajectoire d'intégration de l'Afrique se trouve à un tournant décisif. L'Accord portant création de la ZLECAf a jeté les bases d'un marché à l'échelle du continent, mais la véritable promesse réside dans la progression vers l'union douanière continentale et le marché commun africain, qui rendront les frontières transparentes pour les biens, les services, les personnes et les capitaux. Les chaînes de valeur régionales, en particulier dans des secteurs axés sur l'innovation tels que l'automobile, les produits pharmaceutiques et les services, seront le moteur de cette transformation. Les approches axées sur la technologie sont à forte intensité de capital et doivent donc être mises en œuvre à grande échelle. Par conséquent, en exploitant l'ampleur de l'intégration régionale, les États et les institutions africains peuvent renforcer les liens de production entre les pays, accélérer le transfert de technologies et améliorer la résilience face aux perturbations mondiales. Les technologies de pointe constitueront l'épine dorsale de la prochaine révolution industrielle en Afrique. L'adoption généralisée de ces technologies nécessite également une forte coopération régionale, car des politiques coordonnées, des infrastructures partagées et des normes harmonisées sont essentielles pour développer l'innovation, réduire les coûts et garantir l'interopérabilité transfrontalière. Tout bien considéré, l'intégration régionale et l'adoption de technologies de pointe se renforcent mutuellement : les marchés intégrés créent l'échelle que requièrent les solutions technologiques, tandis que la technologie accélère l'efficacité et la profondeur de l'intégration africaine.

33. Pour ce qui est du rôle de l'Accord portant création de la ZLECAf en tant que plateforme de convergence numérique et réglementaire permettant de libérer le potentiel d'innovation grâce aux technologies de pointe, il est recommandé aux États africains et à leurs partenaires :

(a) D'utiliser en priorité le marché intégré établi dans le cadre de l'Accord et de ses protocoles pour réduire les risques liés aux projets et garantir la sécurité de la demande, afin d'attirer des capitaux privés pour des projets d'infrastructure numérique à grande échelle, y compris l'expansion de la large bande, les centres de données régionaux et les réseaux transfrontaliers de câbles à fibre optique ;

(b) D'accélérer la ratification des protocoles à l'Accord sur l'investissement, la politique de concurrence et les droits de propriété intellectuelle et leur incorporation dans la législation et les cadres nationaux, qui sont essentielles pour créer l'environnement stable et harmonisé nécessaire pour attirer les investissements à grande échelle et libérer le potentiel d'innovation transfrontière.

34. En ce qui concerne la promotion de l'intégration régionale grâce aux technologies de pointe, il est recommandé aux États africains et à leurs partenaires :

(a) D'accélérer l'intégration des technologies de pointe dans toutes les procédures douanières nationales et régionales, les systèmes de facilitation des échanges, les infrastructures et les secteurs

stratégiques tels que l'automobile et les produits pharmaceutiques, y compris le déploiement élargi du Système douanier automatisé, entre autres systèmes, et l'amélioration des outils numériques existants afin de créer des systèmes de gestion douanière harmonisés et interopérables qui augmentent l'efficacité, réduisent les barrières commerciales et favorisent le développement d'infrastructures modernes ;

(b) De promouvoir une mobilité transfrontalière sûre et transparente en mettant en œuvre des systèmes d'identité numérique solides à l'échelle du continent, qui sont essentiels pour permettre une circulation sûre et efficace des personnes, sauvegarder les droits des migrants et libérer tout le potentiel de la mobilité et de l'intégration de la main-d'œuvre dans toutes les économies africaines.

35. En ce qui concerne l'utilisation de l'Accord et d'une intégration plus poussée comme catalyseurs de chaînes de valeur régionales axées sur la technologie, il est recommandé aux États africains et à leurs partenaires :

(a) D'entreprendre des diagnostics de la chaîne de valeur afin d'identifier les secteurs présentant un potentiel compétitif ou stratégique et d'intégrer les résultats dans les stratégies nationales de mise en œuvre de l'Accord, en y incorporant des objectifs clairs en matière d'approvisionnement intra-africain en intrants, de spécialisation de la production, de mise à niveau des fournisseurs et de diversification des exportations ;

(b) De redéfinir les zones économiques spéciales en tant que pôles dynamiques pour les chaînes de valeur régionales, en s'appuyant sur l'Accord pour supprimer les barrières commerciales intra-africaines, facilitant ainsi l'approvisionnement et la création de valeur ajoutée à travers le continent.
