

État de l'intégration régionale en Afrique

ARIA X

Libéralisation et intégration du commerce des services en Afrique dans le cadre de la ZLECAf



Résumé analytique, principales conclusions recommandations et guide de présentation d'ARIA X

Le présent résumé analytique expose les principales conclusions et recommandations de la dixième édition du rapport sur l'état de l'intégration régionale en Afrique, *Libéralisation et intégration du commerce des services en Afrique dans le cadre de la ZLECAf (ARIA X)*, à l'intention des décideurs de premier plan. Ces décideurs et autres parties prenantes de la sphère du développement sont encouragés à lire cette publication afin de découvrir et d'examiner les difficultés et les défis associés au commerce des services prioritaires : transport, communications, services financiers, tourisme et services aux entreprises.

CHAPITRE 1

Le chapitre 1, intitulé « État de l'intégration régionale en Afrique », fait le point sur les progrès et les tendances en matière d'intégration régionale de chaque pays africain, des huit communautés économiques régionales (CER) reconnues par l'Union africaine et du continent. S'appuyant sur les réalisations exposées dans les précédentes éditions de l'ARIA, ce chapitre se concentre sur l'intégration commerciale, l'intégration sociale, l'intégration de la production, l'intégration macroéconomique, la libéralisation du commerce des services, la libre circulation des personnes, les infrastructures et l'énergie, ainsi que la gouvernance, la paix et la sécurité.

Les accords commerciaux régionaux sont essentiels pour permettre aux pays africains de renforcer leurs avantages comparatifs sur le marché mondial, d'affûter leur pouvoir de négociation et d'accroître l'efficacité industrielle pour améliorer la compétitivité. La signature en mars 2018 de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) par 44 chefs d'État et de gouvernement africains a été l'une des réalisations les plus remarquables de l'histoire récente de l'intégration en Afrique. À ce jour, 54 des 55 pays africains ont signé cet accord (tous sauf l'Érythrée). Celui-ci engage les pays africains à libéraliser 97 % des lignes tarifaires sur les marchandises. S'il est mis en œuvre avec succès, il créera un marché unique africain pour les biens et services de 1,3 milliard de consommateurs (et, selon les prévisions, 1,7 milliard d'ici à 2030), dont le produit intérieur brut (PIB) total s'élèverait à plus de 3 000 milliards de dollars. Il pourrait ouvrir une ère de croissance et de développement sans précédent pour le continent.

L'Afrique se classe actuellement parmi les derniers pour ce qui est de la compétitivité dans l'économie mondiale, principalement en raison de la fragmentation de ses économies, comme le montre l'analyse de ce chapitre. La croissance de la production a diminué, passant de 4,2 % en 2019 et de 5,4 % en 2018 à -3,4 % en 2020, conséquence directe de la pandémie. Malgré cela, les économies africaines ont fait preuve d'une grande résilience face à l'instabilité mondiale, dans un contexte d'incertitude croissante et d'escalade des guerres commerciales et tarifaires entre la Chine, les États-Unis et d'autres pays. Même à la suite du Brexit, l'Union européenne demeure le principal partenaire commercial de l'Afrique. Le score d'intégration productive de l'Afrique n'est que de 0,201 sur 1,000, selon le rapport sur l'indice d'intégration régionale en Afrique, 33 pays ayant un score inférieur à cette moyenne. La production n'est pas répartie uniformément sur le continent et les pays ne tirent pas profit de leur avantage comparatif. Pour que les pays africains améliorent leur intégration productive, le rôle des services et du commerce des services dans les chaînes d'approvisionnement, les chaînes de valeur régionales et les chaînes de valeur mondiales est primordial.

La convergence macroéconomique est essentielle à la mise en place d'unions monétaires par les CER. Certaines d'entre elles ont atteint des objectifs plus élevés, notamment une inflation annuelle de 3 % ou moins, un ratio déficit budgétaire/PIB de 3 % ou moins et un ratio dette publique/PIB de 60 % ou moins. À l'heure actuelle, cinq des huit CER reconnues par l'Union africaine disposent de critères de convergence macroéconomique, à savoir la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Trois des CER (CEEAC, CEDEAO et SADC) possèdent en leur sein des unions monétaires plus petites : la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, l'Union économique et monétaire ouest-africaine et la Zone monétaire commune. Malgré cela, certaines CER ont dû faire face à de nombreux défis pour atteindre leurs propres objectifs.

Des infrastructures solides, socle du développement, contribuent à la croissance économique, à la réduction de la pauvreté et à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies. Catalyseur fondamental de l'accroissement du commerce régional, elles réduisent le coût des transactions commerciales en créant des liens entre les pays africains. Les infrastructures jouent un rôle essentiel dans la réalisation de l'Agenda 2063, le plan de l'Afrique pour se transformer en une puissance mondiale de l'avenir. Néanmoins, le continent continue de souffrir d'un énorme déficit d'infrastructures qui menace la réalisation des objectifs sociaux et économiques généraux. Selon les estimations de la Banque africaine de développement (BAD), les besoins en infrastructures de l'Afrique seraient de l'ordre de 130 milliards à 170 milliards de dollars par an, et le déficit de financement de quelque 68 à 108 milliards de dollars.

L'intégration des soins de santé est fondamentale pour l'amélioration de la santé et du bien-être des populations africaines, notamment pour la réalisation de l'aspiration 1 et de l'objectif 1 de l'Agenda 2063. L'intégration des soins de santé est mise en œuvre aux niveaux continental, régional et national, mais la synchronisation et la coordination de ces initiatives diffèrent d'une région à l'autre. Ce constat s'est vérifié dans le cadre de la lutte contre la pandémie de COVID-19. Des efforts sont déployés pour améliorer les systèmes de santé en Afrique par l'intermédiaire de la Commission de l'Union africaine, les Centres africains de prévention et de contrôle des maladies jouant un rôle moteur louable et forgeant des partenariats avec les principaux partenaires et parties prenantes pour appuyer la lutte contre la pandémie. Sous la direction de ces centres, le continent a élaboré la plateforme africaine d'approvisionnement médical en ligne, qui permet la fourniture d'équipements médicaux cruciaux liés à la pandémie de COVID-19 en Afrique.

Le paysage de la gouvernance, de la paix et de la sécurité en Afrique continue de présenter une image très contrastée, faite de progrès dans certains pays et régions, de stagnation dans d'autres et de régression dans d'autres encore, ce qui a des répercussions néfastes pour la ZLECAf. La Commission de l'Union africaine et les CER, aux côtés des Nations Unies et d'autres parties prenantes, s'efforcent de donner la priorité aux systèmes de gouvernance et de les renforcer, ainsi que de promouvoir la paix et la sécurité sur le continent. Par exemple, en 2019, l'Union africaine a adopté comme thème de l'année, la devise « Faire taire les armes en Afrique d'ici 2020 », afin de créer des conditions propices à une Afrique sans conflit, intégrée et prospère, comme l'envisage l'Agenda 2063.

Le continent continue de faire progresser la libre circulation des personnes grâce à des initiatives telles que l'Agenda 2063. La libre circulation des personnes est une priorité des

dirigeants africains soulignée dans plusieurs cadres politiques, notamment les politiques et actions continentales et régionales de l'Afrique en matière de migration. Pourtant, la libre circulation des personnes reste problématique dans de nombreux pays africains.

Le secteur des services est de plus en plus crucial pour le développement économique et la transformation structurelle. En 2019, il représentait 65 % de la valeur ajoutée au PIB mondialⁱ et 51 % de la valeur ajoutée au PIB de l'Afrique, ce qui indique que des progrès sont encore possibles. Le secteur sera également primordial dans le cadre de la ZLECAf. Pourtant, la libéralisation du commerce des services reste un obstacle pour de nombreux pays africains.

Le chapitre 1 se conclut en prenant acte des progrès louables accomplis par les CER dans la mise en œuvre de leurs programmes d'intégration régionale. Néanmoins, il est nécessaire que les principaux partenaires et acteurs du projet d'intégration déploient des efforts collectifs supplémentaires. Ce chapitre contient d'**autres messages clés**, notamment les suivants :

- La ZLECAf peut contribuer à accroître les possibilités d'emploi, à générer davantage de revenus et à promouvoir la croissance économique. Elle devrait permettre à des millions de personnes de sortir de la pauvreté.
- Les CER continuent de commercer davantage avec le monde extérieur qu'entre elles, l'Union européenne se taillant la part du lion dans les exportations et les importations africaines, même si la position de numéro un de cette dernière en matière de commerce est susceptible de changer du fait de l'avènement du Brexit.
- Le secteur des services joue de plus en plus un rôle essentiel dans le développement économique et la transformation structurelle du continent. Il complète le secteur manufacturier en lui fournissant des services nécessaires tels que la logistique et le financement, tout en créant des emplois dans le tourisme, les transports, la santé et l'éducation.
- La promotion de la libre circulation des personnes sur le continent reste une priorité essentielle des dirigeants africains, comme le soulignent plusieurs cadres politiques, notamment l'Accord portant création de la zone de libre-échange continentale africaine et les cadres régionaux en matière de politique migratoire.
- La recherche de l'intégration régionale aux niveaux tant sous-régional que régional en Afrique continue d'être influencée par les réalités et la dynamique de la gouvernance, de la paix et de la sécurité sur le continent, dans le contexte du lien étroit entre gouvernance, paix et sécurité et développement. Compte tenu de l'énorme déficit d'infrastructures de l'Afrique, leur développement et leur financement sont essentiels pour l'intégration et le développement du continent. Les engagements en faveur des infrastructures en 2018 ont atteint 100,8 milliards de dollars, soit une augmentation de 24 % par rapport aux engagements déclarés pour 2017.
- Le secteur aérien africain fait vivre directement et indirectement plus de 6,2 millions de personnes en Afrique, notamment dans le tourisme et d'autres secteurs. Le tourisme représente à lui seul 8,5 % du PIB de l'Afrique, et jusqu'à 38 % dans certains petits États insulaires en développement. Or, la pandémie de COVID-19 a gravement perturbé ce secteur.

CHAPITRE 2

Le chapitre 2 donne un aperçu conceptuel des principales caractéristiques du commerce des services et des politiques en la matière en Afrique. Il met l'accent sur les **principales conclusions** suivantes :

Dans 30 des 54 pays africains, le secteur des services a été un important moteur de la croissance. Dans 30 des 45 pays dans lesquels la part des services dans la production a augmenté, la part de l'industrie manufacturière s'est contractée.

Le secteur des services a été une source importante d'emplois, représentant 32,4 %, mais l'informalité prédominante de ce secteur reste un obstacle structurel à la croissance de l'emploi dans les économies africaines.

L'absence d'égalité de genre est notable dans le commerce des services ; les femmes ne bénéficiant pas de l'accès à l'ensemble des emplois et des professions de ce secteur au même titre que les hommes.

Bien que le secteur des services en Afrique ait connu une croissance plus rapide que la moyenne mondiale, le continent reste un acteur marginal dans le commerce mondial des services à valeur ajoutée. En outre, bien que les exportations de services des pays africains soient en augmentation, le rôle du continent dans l'exportation et l'importation de services est marginal.

Les CER ont fait des progrès modestes, mais continus et progressifs, dans le domaine de la libéralisation du commerce régional des services, conformément à l'objectif panafricain de promotion de la libre circulation des biens, des personnes, des capitaux et des services.

Le commerce continental des services a affiché des avancées importantes dans le cadre d'un programme plus large de l'Union africaine visant à réaliser les objectifs de l'Agenda 2063, de la Communauté économique africaine et de la ZLECAf. Le Protocole de la ZLECAf sur le commerce des services donne une idée importante du commerce des services et offre un cadre stratégique pour la poursuite des négociations.

Les **messages clés** qui se dégagent de ce chapitre sont les suivants :

Les effets sociaux et économiques de la pandémie de COVID-19 vont compromettre les progrès envisagés dans le cadre du développement du commerce des services. La croissance s'est contractée à -3,4 % en 2020, conséquence directe de la pandémie.

La mise en œuvre du Protocole sur le commerce des services sera importante pour atténuer les effets de la pandémie et créer une reprise post-pandémie propice à la croissance dans le secteur du commerce des services. Les négociations fondées sur le Protocole doivent tenir compte du passage au numérique et du commerce des services de mode 5, que représente l'exportation de biens tels que le design, les logiciels et l'ingénierie.

Les négociations pour la libéralisation des services dans les secteurs prioritaires et au-delà devraient permettre de supprimer les restrictions et les obstacles réglementaires, institutionnels et politiques afin de libérer les opportunités entre les pays et les régions d'Afrique.

Parmi les **recommandations** pertinentes, on peut citer les suivantes :

Le Protocole sur le commerce des services, importante plateforme de négociation, devrait permettre d'accroître la coopération sur le plan de la réglementation entre les pays africains et les CER dans un contexte mondial où les chaînes de valeur et les relations de production complexes ont pris beaucoup de poids.

Il convient de reconnaître la croissance et l'importance grandissante du commerce des services en Afrique, de relever les défis de l'informalité et de promouvoir une plus grande équité sociale et de genre dans le commerce des services ; de fait, ces derniers représentent une grande part du PIB et de l'emploi des pays africains et donnent une impulsion majeure à la transformation structurelle du continent.

L'utilisation croissante du commerce numérique et du commerce électronique pendant la pandémie de COVID-19, qui témoigne de la nécessité de promouvoir les opportunités à forte intensité de connaissances en Afrique, devrait être canalisée pour renforcer la participation des pays africains aux chaînes de valeur régionales et mondiales. À cette fin, il convient d'établir des liens stratégiques pour développer et étendre l'activité économique numérique aux niveaux national, régional et continental.

CHAPITRE 3

Le chapitre 3, « Effets sur le développement des restrictions au commerce de services : Les arguments en faveur de la libéralisation et de l'intégration », définit le cadre de la section thématique d'ARIA X. Il associe une analyse documentaire rigoureuse, une analyse empirique et une approche par étude de cas. Il explore en profondeur les éléments de preuve qui établissent un lien entre les restrictions au commerce des services et les résultats économiques, tant directement qu'indirectement, grâce au rôle du commerce des services dans la production efficiente de biens, ainsi que dans certains autres services. Le chapitre met également en évidence la contribution des services à l'adhésion aux chaînes de valeur régionales et mondiales et à l'amélioration de l'intégration dans ces dernières. Il met en outre l'accent sur le rôle et la place du numérique dans la relation entre les services et le développement.

Le secteur des services, qui contribue à environ la moitié du produit intérieur brut (PIB) de l'Afrique et fournit environ un tiers des emplois formels, est essentiel au développement économique durable et inclusif. Il contribue au secteur social de nombreuses manières, notamment par le biais des secteurs de la santé et de l'éducation. Bien que les soins de santé et l'éducation aient traditionnellement été dominés par les services publics, des évolutions récentes ont mis en évidence les possibilités de participation du secteur privé, notamment dans le cadre de partenariats public-privé. La plus grande contribution du secteur des services au développement économique apparaît indirectement sous la forme de services intégrés en tant qu'éléments constitutifs d'autres activités économiques.

Le secteur des services est tout aussi important pour la réalisation des objectifs de développement durable, en particulier le développement inclusif, en raison de la composition et de la structure des emplois de ce secteur et des groupes de parties prenantes. Le passage au numérique permet aux microentreprises et aux petites et moyennes entreprises ainsi qu'aux groupes vulnérables d'accéder et de participer de manière abordable au commerce des services.

Le fort potentiel du secteur des services dans le cadre du développement économique du continent ne s'est pas encore totalement concrétisé. En augmentant ses liens en amont et en

aval avec les secteurs primaire et secondaire et ses liens avec le commerce pour le renforcer, on peut favoriser une stratégie de développement globale pour tout pays. Le commerce des services est le nouveau défi à relever pour accroître la participation des pays en développement au commerce international. Pour obtenir des résultats optimaux, il faut tenir compte des facteurs liés à sa faible part dans le commerce mondial des services et exploiter la complémentarité latente entre le commerce des services et le commerce des biens. De même, un secteur des services efficient stimulerait la transformation structurelle du continent dans la mesure où les services favorisent la création de chaînes de valeur régionales et l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Pour que le secteur soit performant, il convient d'évaluer les obstacles au commerce des services.

Les réglementations sont essentielles à la performance optimale des services et du commerce des services en ce qu'elles garantissent le bon fonctionnement des marchés de services en remédiant à l'asymétrie de l'information et aux défaillances du marché. Les réglementations ciblent généralement des problèmes particuliers. Il s'agit par exemple de la réglementation du secteur financier, qui vise à garantir la stabilité financière et à protéger l'épargne des clients contre la prise de risques excessive par les institutions financières, de la réglementation des télécommunications, qui vise à garantir que le nombre de fournisseurs de services de télécommunications est suffisant, de la réglementation du tourisme, qui vise à prévenir la dégradation de l'environnement due à une utilisation excessive des ressources naturelles, etc.

Toutefois, les réglementations peuvent devenir lourdes et contraignantes et entraver le développement socio-économique. Pour contrer ces effets, souvent involontaires, il peut s'avérer nécessaire de mettre en place des politiques complémentaires, comme une politique en matière de technologie visant à promouvoir le recours au numérique dans le domaine des services. De même, la politique en matière d'infrastructures est essentielle pour les services de transport.

Il est possible d'optimiser les avantages de la libéralisation du commerce des services en adoptant des réglementations sur mesure intégrant divers paramètres, tels que l'avantage comparatif, les objectifs et les aspirations du pays en matière de développement, les niveaux de développement des autres secteurs de l'économie et, plus important encore, la nature et les caractéristiques des sous-secteurs des services. En d'autres termes, il ne saurait y avoir de politique universelle.

Les **principaux messages** qui se dégagent de cette analyse sont les suivants :

- Le secteur des services améliore les résultats des activités économiques en aval et est donc essentiel à une stratégie de promotion de la croissance et de réduction de la pauvreté.
- Les restrictions au commerce des services ont eu une incidence négative sur les exportations de services en 2016. Elles ont en particulier entravé les exportations de services financiers et les exportations de services de transport. Cette incidence a été plus prononcée pour les services de transport en 2016, et, pour les services financiers, en 2008.
- Les restrictions au commerce des services ont également eu une incidence négative en 2016 sur les importations globales de services. Elles ont freiné les importations de services financiers en 2008, mais pas en 2016. Leur effet sur les importations de

services de communication a été négatif en 2016, et les effets négatifs l'ont emporté sur les effets positifs en 2008. Ces restrictions ont entraîné un ralentissement des importations de services de transport tant en 2016 qu'en 2008, cet effet étant plus marqué en 2016.

- Les CER ont joué un rôle mineur en ce qui concerne les effets des restrictions au commerce des services sur les exportations et les importations de services aux niveaux global et ventilé. Les effets de ces restrictions dans les CER ont été plus importants en 2016 qu'en 2008.
- Les conséquences des restrictions au commerce des services sur la croissance sont négatives, ce qui laisse à penser qu'elles freinent la croissance économique.
- Le recours au numérique favorise la croissance car il permet de contourner les restrictions au commerce des services. Ce dernier sert de catalyseur de croissance dans les pays africains.

On tirera de ces éléments certains **enseignements en termes d'action à mener**. Premièrement, étant donné que les restrictions au commerce des services freinent largement le commerce des services entre pays africains, ces derniers doivent assouplir leurs politiques dans ce domaine. La libéralisation des services passe par l'ajustement des réglementations commerciales, la réduction des obstacles et la promotion de mesures non discriminatoires au sein de la ZLECAf. Ces mesures profiteront au commerce des services et amélioreront la productivité sur le continent, stimulant le commerce des services financiers, des services aux entreprises et des services de communication et de transport.

Deuxièmement, le continent devrait tirer parti des services de transport en mettant en place des politiques commerciales visant à attirer des investissements importants dans ce secteur, et ce, dans tous les pays.

Troisièmement, le continent doit tirer parti du numérique pour accélérer la suppression des restrictions au commerce des services afin de renforcer l'efficacité de la politique en matière de technologies de l'information et de la communication (TIC), ce qui permettrait d'améliorer les résultats dans le domaine du développement et d'augmenter la productivité. La plupart des activités liées au commerce des services ne sont pas physiques, il est donc essentiel de renforcer au mieux la connectivité des TIC pour stimuler le commerce des services dans tous les secteurs. L'examen de ces stratégies contribuera grandement à stimuler le commerce des services en Afrique et le développement général du continent.

Enfin, il convient de déployer des efforts concertés pour faire en sorte que les pays africains participent pleinement à l'évolution des restrictions au commerce des services au niveau mondial.

CHAPITRE 4

Ce chapitre, qui traite du commerce intra-africain des services financiers en Afrique, présente l'état actuel de ce commerce en Afrique. Le chapitre explore ensuite les réglementations qui favorisent et entravent le commerce transfrontière des services financiers. Il plaide en faveur d'une intégration et d'une coopération plus étroites entre les États afin de créer un véritable secteur panafricain des services financiers, rendues possibles par un espace

de marché plus important au sein de la ZLECAf, et par la croissance du commerce numérique et des technologies financières sur le continent.

Le secteur des services financiers, qui est le fondement de l'accès de toute économie aux capitaux, permet aux banques centrales de mettre en œuvre leur politique monétaire, aux gouvernements d'adopter des politiques budgétaires et aux consommateurs d'effectuer des paiements. Un secteur des services financiers intra-africain interconnecté pourrait être la clé du développement économique et de l'intégration globale du continent, renforçant l'épargne et l'inclusion financière et facilitant le commerce international dans d'autres secteurs. Les dépôts moyens des systèmes financiers en pourcentage du PIB en Afrique sont relativement faibles (35 %), par rapport à la moyenne mondiale (60 %) et à ceux versés, en 2017, par le Brésil (62,3 %), l'Inde (64, %) et la Chine (54,7 %).

L'intégration régionale offre des avantages considérables pour l'inclusion des services financiers, notamment l'efficacité du marché, l'utilisation optimale des infrastructures, des normes et des cadres communs ainsi qu'une meilleure liquidité au niveau régional. L'intégration financière et les services bancaires transfrontières pourraient permettre de diversifier les portefeuilles et de réduire les risques, dans la mesure où les innovations et l'efficacité accrue sont le fait des centres financiers régionaux. Toutefois, la mise en place de conditions sur le plan de la réglementation, de systèmes de paiement, de la gestion de l'information et d'infrastructures de services financiers fonctionnels est une condition préalable à une intensification du secteur financier au sein de la ZLECAf de manière à réduire la vulnérabilité et à maintenir la stabilité et la résilience des milieux financiers.

La plupart des échanges transfrontières de services bancaires et financiers en Afrique sont internationalisés mais pas mondialisés, régionalisés mais pas intégrésⁱⁱ. Ces services ne fonctionnent que sur un mode autonome et ne sont pas parvenus à inclure les personnes financièrement exclues ni à assurer la liquidité et l'expansion des circuits financiers nécessaires au développement du continent sur le plan de la finance. Ces éléments sont préoccupants pour le commerce des services financiers de la ZLECAf, un continent financièrement diversifié peut promouvoir l'intégration souhaitée à l'échelle du continent, en particulier dans des situations bien synchronisées aux niveaux régional et national.

Les **principaux messages** de ce chapitre sont les suivants :

- En Afrique, le secteur financier a fait l'objet d'une multitude de réformes menées par les pays et les CER, notamment le développement des marchés financiers, la libéralisation des taux d'intérêt depuis les années 1990, la transition vers les opérations sur le marché libre, les réformes des banques commerciales avec une assise financière accrue pour garantir la solvabilité et le renforcement de la supervision des marchés financiers et des directives prudentielles. Ces mesures ont facilité les opérations bancaires transfrontières et les transactions financières sans frontière, alors même que les activités de services financiers en Afrique continuent d'évoluer lentement.
- Les cadres réglementaires relatifs au commerce des services financiers en Afrique sont peu harmonisés, bien qu'ils aient été institués pour promouvoir et protéger les transactions du secteur financier national et international. Cela explique l'existence de politiques commerciales disparates concernant la fourniture transfrontière de services, la consommation à l'étranger, la présence commerciale et le mouvement

des personnes physiques, tant pour l'accès au marché (législation en matière d'entrée) que pour le traitement national.

- De nombreuses CER ne disposent pas d'un cadre politique et réglementaire commun propre à diriger le commerce intra-africain des services financiers, se concentrant largement sur l'intégration commerciale sous-régionale et remettant les questions financières à plus tard.
- Dans de nombreux pays, les résultats du secteur des services financiers ne sont pas satisfaisants au regard de mesures telles que la rentabilité des banques, la solidité du système financier et le nombre d'agences bancaires par habitant. Les exportations et importations intra-africaines de services financiers, bien que relativement faibles, progressent. La plupart des pays africains doivent améliorer la technologie financière pour faciliter les opérations bancaires, par exemple en favorisant les paiements électroniques.
- Le commerce des services financiers est limité par les réglementations nationales, qui augmentent les coûts et réduisent la participation.
- La réduction des restrictions aux frontières permettrait d'améliorer l'ensemble du commerce des services financiers, des services d'assurance et des services bancaires, et une innovation numérique soutenue de modifier fondamentalement le secteur des services financiers.
- Une réglementation de meilleure qualité peut également favoriser le passage au numérique. Les États devraient donc envisager de réduire les restrictions commerciales et d'améliorer la qualité de la réglementation des services financiers afin de stimuler le commerce de ces services.
- L'augmentation du commerce des services bancaires, des services d'assurance et du développement du secteur financier peut stimuler les économies de l'Afrique centrale et australe ainsi que du Nord, de l'Est et de l'Ouest. Cela passe par une augmentation de l'épargne et de l'investissement, pouvant entraîner à terme une croissance économique du fait de l'amélioration de l'accès aux services financiers et de l'efficacité des intermédiaires financiers.

Les **recommandations** visant à réglementer et à faciliter le commerce intra-africain des services financiers sont notamment les suivantes :

- Le commerce des services financiers devrait être stimulé par un examen global des réglementations nationales visant à supprimer les contraintes aux frontières, qui augmentent les coûts et réduisent la participation des partenaires du commerce des services financiers.
- Le cadre réglementaire devrait envisager d'améliorer sensiblement la solidité du système financier, de rationaliser les réglementations et d'encourager les banques à tendre vers une croissance organique régionale sur les marchés africains en vue d'accroître la rentabilité et la compétitivité.
- Il faudrait en priorité adopter des lois équitables et fonctionnelles en matière d'accès aux marchés et de traitement national dans le domaine des services financiers, afin de permettre à un plus grand nombre de banques panafricaines

d'émerger et de se développer conformément à l'Accord portant création de la ZLECAf, qui souligne la nécessaire mise en place de règles claires, transparentes, prévisibles et mutuellement avantageuses entre les États parties pour régir les investissements, la politique en matière de concurrence, la propriété intellectuelle et le commerce des biens et des services.

- Les pays africains et les CER devraient considérer le commerce des services financiers comme un élément aussi important que le commerce des marchandises et devraient accélérer la mise en place de zones de libre-échange pour se rapprocher rapidement de l'union monétaire. Avant l'union monétaire, les réglementations nationales peuvent être modifiées de manière constructive pour générer des gains presque similaires grâce à une forte volonté politique et à une planification et une exécution méticuleuses.
- Il faudrait entreprendre une réforme des bourses des valeurs des pays avant de les intégrer par le biais de la cotation transfrontière et du partage des informations et des technologies, pour aboutir progressivement à un marché boursier africain intégré unique.
- Les pays africains doivent mieux promouvoir l'utilisation des technologies financières (moyens électroniques déployés pour faciliter les services financiers) en n'y investissant pas et en explorant les moyens de coopérer avec d'autres régions pour réglementer leur utilisation dans les transactions transfrontières d'une manière qui favorise l'acceptation du plus grand nombre.
- Pour que le commerce des services financiers stimule la croissance économique, les pays africains devraient réévaluer l'octroi de licences aux institutions financières, procéder à l'examen des besoins économiques avant de laisser des banques étrangères s'établir, utiliser des services bancaires à l'étranger et restreindre la propriété étrangère en vue d'exploiter le commerce intra-africain des services financiers pour contribuer ainsi au succès global de la ZLECAf.

CHAPITRE 5

Le chapitre 5 porte essentiellement sur la libéralisation et la réglementation du commerce des services de transport. La libéralisation des services de transport permettra de réduire le coût des transports, d'améliorer la connectivité, de créer des emplois et de stimuler la contribution du secteur au PIB des pays africains. Le chapitre présente l'état des services de transport en Afrique, en mettant l'accent sur les défis et les opportunités liés à la jeunesse et au genre, la situation des pays enclavés et les tendances émergentes en matière de transport. Il aborde la question de la pandémie de COVID-19 dans le contexte de la facilitation du commerce et des transports en Afrique. Il plaide en faveur de la libéralisation des services de transport et explore les progrès en matière de libéralisation dans le cadre de la ZLECAf, en soulignant les principaux enseignements tirés de la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique dans le cadre de la Décision de Yamoussoukro et du Marché unique du transport aérien africain (SAATM).

Le succès de la ZLECAf dépend de la mise en place d'un secteur des services de transport efficace et rentable. L'expédition de biens et de services à des prix compétitifs favorisera la croissance du commerce intra-africain. En 2017, un tiers de la valeur du commerce mondial des transports (529 milliards de dollars) était directement lié au coût de l'expédition

des marchandises entre les économies, par voie maritime ou aérienne. Les services de transport sont des intrants essentiels de la production de biens et de la fourniture de services de vente et d'après-vente. Les services logistiques sont essentiels au développement et au fonctionnement optimal des chaînes de valeur régionales et des chaînes de valeur mondiales, toutes deux en expansion depuis les 30 dernières années.

Les **principaux messages** de ce chapitre sont notamment les suivants :

- Le secteur des services de transport en Afrique reste fragmenté et coûteux. Les réseaux routiers, ferroviaires et portuaires du continent sont généralement mal adaptés à ses aspirations en matière de développement économique.
- Sur les 44 États membres de l'Union africaine qui sont membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), 17 se sont engagés à accroître les investissements dans au moins un mode de transport.
- Le continent ne dispose pas d'une connectivité aérienne efficace et abordable. Malgré la forte détermination à libéraliser les services de transport aérien dans le cadre de la décision de Yamoussoukro et du SAATM, le Protocole de la ZLECAf sur le commerce des services (comme l'Accord général [de l'OMC] sur le commerce des services), exclut les droits de trafic aérien et les services directement liés à l'exercice des droits de trafic aérien. Le Protocole s'applique aux mesures touchant les services de réparation et d'entretien des aéronefs et la vente et la commercialisation des services de transport aérien.

Les **recommandations** du chapitre sont les suivantes :

- La Commission de l'Union africaine, les CER, les États membres et les autres parties prenantes concernées devraient renforcer les cadres réglementaires et institutionnels faibles aux fins de la facilitation du transport et du commerce aux niveaux continental, régional et national, en prenant les mesures suivantes :
 - Renforcer les capacités des États membres à appliquer les politiques régionales de transport.
 - Traiter les questions fondamentales auxquelles le secteur des transports doit faire face, telles que la mesure dans laquelle il convient d'encourager les marchés concurrentiels dans les infrastructures et les opérations de transport et l'objet et l'ampleur des contrôles réglementaires et d'octroi de licences par le biais d'organes de réglementation.
 - Participer à des programmes de facilitation des transports et du transit.
 - Accélérer la mise en œuvre des accords en matière de corridors et appliquer les instruments de facilitation du transit, tels que la facilitation du traitement rapide des marchandises et l'harmonisation des documents avec les partenaires commerciaux.
- La Commission de l'Union africaine, les CER, les États membres et les autres parties prenantes concernées devraient harmoniser les cadres réglementaires continentaux des différents modes de transport – routier, ferroviaire, maritime et

fluvial – et créer des organes de suivi et d'exécution des réglementations continentales. Ils devraient également élaborer des outils pour évaluer la performance des gouvernements et des prestataires de services dans la mise en œuvre des réglementations continentales des différents modes de transport.

- La Commission de l'Union africaine et le secrétariat de la ZLECAf doivent travailler en collaboration avec les CER et les autres parties prenantes concernées pour intégrer les services de tous les modes de transport dans la ZLECAf en incluant leurs cadres réglementaires en tant qu'annexes au Protocole de la ZLECAf sur le commerce des services.
- Tous les États membres de l'Union africaine devraient signer l'Engagement solennel envers le SAATM et mettre pleinement en œuvre ses dispositions.
- La Commission de l'Union africaine, les CER, la BAD, l'Agence de développement de l'Union africaine, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, les partenaires de développement et les autres parties prenantes concernées devraient faciliter l'intégration physique, économique et sociale de l'Afrique à l'appui de la ZLECAf en prenant les mesures suivantes :
 - Accélérer la mise en œuvre des projets d'infrastructure régionaux en Afrique, notamment les autoroutes transafricaines, le [Programme de développement des infrastructures en Afrique](#) et les projets phares de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.
 - Mobiliser des financements publics et privés pour les projets d'infrastructure régionaux.
 - Associer le secteur privé aux investissements et à la mise en œuvre des projets d'infrastructure.
 - S'attaquer aux problèmes de gouvernance et créer un cadre réglementaire favorable aux investissements dans les infrastructures.
 - Instaurer des procédures régionales ou continentales d'octroi de licences pour faciliter la circulation des personnes, des marchandises et des véhicules en Afrique.
- Les pays africains devraient ratifier les conventions des Nations Unies sur la facilitation des transports transfrontières et améliorer la coopération entre les autorités gouvernementales. Ils devraient notamment :
 - Mettre en place des mécanismes de transit cohérents et des contrôles frontaliers efficaces sur l'ensemble du continent.
 - Encourager la dématérialisation des procédures commerciales et douanières pour rendre l'échange de données plus efficace et accroître le dédouanement sans contact.
 - Adopter une approche fondée sur le risque pour rétablir la connectivité aérienne, terrestre et maritime avec un minimum de restrictions.

CHAPITRE 6

Ce chapitre concerne le secteur des communications en tant que priorité dans le cadre des négociations de la ZLECAf. Il présente brièvement le secteur, ses tendances et ses problèmes fondamentaux et propose une stratégie de réforme du cadre réglementaire afin que la ZLECAf puisse libérer le secteur pour qu'il devienne plus dynamique et permette à d'autres secteurs qui en sont tributaires de se développer. Le secteur des communications peut ainsi motiver le continent à évoluer vers des sociétés et des économies numériques. Ce chapitre met l'accent sur la connectivité et le rôle des services de communication dans le renforcement de la croissance et de la transformation économiques alors que les pays poursuivent leur intégration dans le cadre de la ZLECAf dans le contexte d'une économie mondiale en voie de numérisation. Le chapitre analyse également le commerce des services de communication en Afrique, la réglementation en vigueur dans ce domaine et les possibilités d'amélioration et d'harmonisation en la matière par le biais de la ZLECAf. Le lien entre le commerce numérique, la dématérialisation des prestations et la communication laisse entrevoir des moyens d'utiliser le processus de la ZLECAf pour tendre vers un continent plus intégré et plus prospère.

La question la plus importante pour libérer le commerce des services de communication, ainsi que les effets multiplicateurs des communications pour d'autres secteurs commerciaux, est d'élaborer ou de mettre à jour les cadres réglementaires pour les interrelations entre l'industrie et le gouvernement. Ces cadres sont essentiellement nationaux, mais doivent également être harmonisés au niveau régional entre États membres, dans la perspective d'une zone de libre-échange à l'échelle du continent. Ce chapitre définit les principes de base tant pour l'ensemble du secteur que pour tel ou tel sous-secteur, comme les télécommunications et la radiodiffusion. Il relève des domaines d'harmonisation réglementaire qui ne sont pas suffisamment pris en compte, tels que les restrictions en matière de propriété étrangère (courantes dans le secteur de la radiodiffusion et également présentes dans celui des télécommunications) et les quotas et restrictions de contenu fondés sur la distinction entre origine nationale et étrangère. Pour élargir l'espace d'investissement et de commerce intra-africain, les États parties à la ZLECAf devraient reconnaître une catégorie supplémentaire, à savoir « Africain mais non national ».

Le processus de la ZLECAf s'est déroulé dans le contexte de la pandémie de COVID-19, qui a affecté la vie de chacun sur le continent et bouleversé l'activité économique et commerciale. Cette situation d'urgence met en évidence la nécessité de disposer de communications fiables à un coût abordable – le nerf de l'activité économique des pays soumis à des restrictions liées à la pandémie – et a, de fait, entraîné la croissance du secteur malgré une récession générale. Si la ZLECAf parvient à créer un marché des services de communication plus dynamique à l'échelle du continent, le commerce et l'activité économique augmenteront dans de nombreux autres secteurs et favoriseront les mesures de réduction de la pauvreté et de développement social, qui font cruellement défaut.

Les prochaines étapes de la réalisation de la ZLECAf concernent les « demandes d'accès au marché » adressées aux États participants. Les décideurs, en plus de tenir compte des principes du cadre réglementaire énoncés dans ce chapitre, devraient prendre des mesures d'accompagnement pour aider les États à créer des marchés et des environnements réglementaires conformes aux objectifs de la ZLECAf et à attirer les investissements et le commerce étrangers et intra-africains dans les services de communication. Ces mesures sont notamment les suivantes :

- Organiser des audits des réglementations suffisamment détaillés et approfondis pour fournir une base de référence aux États parties à la ZLECAf, afin d'analyser l'ampleur des réformes juridiques et réglementaires nécessaires à la mise en place d'un cadre de bonnes pratiques harmonisées. Cette analyse pourrait également tenir compte des différentes périodes de transition avant que lesdits États ne puissent mettre en œuvre des engagements sectoriels.
- Dispenser une formation au niveau sectoriel en vue de former des négociateurs de haut niveau et des experts techniques dans les États parties au cours des six mois restants avant la soumission des propositions commerciales aux représentants des États parties à la ZLECAf.

CHAPITRE 7

Le chapitre 7 concerne le tourisme. Il définit de manière empirique les interventions stratégiques, réglementaires et politiques propres à faciliter le tourisme intra-africain dans le contexte du programme de libéralisation du commerce des services dans la ZLECAf. Le tourisme est devenu un secteur de services prioritaire sur l'ensemble du continent africain, susceptible de promouvoir la diversité et la résilience économiques du continent. Il est constitué de composantes matérielles, telles que les systèmes de transport et les services d'accueil (hébergement, nourriture et boissons, excursions et souvenirs, etc.) et de composantes immatérielles, telles que la culture, l'évasion, l'aventure, le repos et la relaxation. Fortement orientée sur un développement panafricain, l'approche de l'Agenda 2063 pour le développement du tourisme se concentre sur son potentiel interne largement inexploité en termes de produits et de marchés. L'Agenda prévoit que la contribution de l'industrie du tourisme au PIB sera multipliée par cinq d'ici à 2063.

Au cours des dix dernières années, de nouvelles destinations touristiques ont enregistré les taux de croissance les plus élevés, notamment le Lesotho, Sao Tomé-et-Principe et le Togo, les destinations dont la croissance moyenne annuelle est la plus faible étant l'Afrique du Sud (0,9 %), l'Égypte (1,3 %), Maurice (1,8 %) et le Nigéria (1,9 %).

En tant que secteur orienté vers l'exportation, le tourisme est une source importante de recettes en devises et un contributeur positif à la balance des paiements de plusieurs pays. Il attire 6 % du total des investissements sur le continent, ce qui donne d'immenses opportunités aux chaînes hôtelières mondiales.

L'investissement dans le tourisme, un secteur à forte intensité de main-d'œuvre, génère environ 40 % d'emplois de plus qu'un investissement similaire dans le secteur agricole et 50 % de plus qu'un investissement dans le secteur minier. Il possède un coefficient multiplicateur, générant des emplois indirects 3,2 fois supérieurs à ceux générés par le secteur de l'éducation, des communications ou des services financiers. Son taux de croissance moyen a été de 4 % au cours des vingt dernières années, tant pour l'emploi direct que pour l'emploi total.

Les autres **messages clés** de ce chapitre sont les suivants :

- Le secteur du tourisme est une source majeure d'emplois directs, indirects et induits sur le continent, en particulier pour les femmes, qui représentent plus de 65 % des employés du secteur.
- La part de l'Afrique dans le tourisme mondial est faible (seulement 1,9 %) et devrait le rester, malgré un fort potentiel. Le rythme actuel de développement du

tourisme en Afrique n'est pas non plus au même niveau que celui du reste du monde.

- Les dépenses moyennes par touriste en Afrique (626 dollars) sont inférieures à la moyenne mondiale (plus de 1 000 dollars), ce qui témoigne du sous-développement du secteur en matière d'activités propres à encourager à la dépense.
- La gamme de produits touristiques proposés en Afrique est peu étendue, et ces produits sont quelque peu homogènes sur le continent – principalement les safaris et les ressources côtières – bien que l'on puisse considérer les villes africaines comme des opportunités de croissance potentielles.
- Le tourisme intra-africain est inférieur à la norme mondiale du tourisme régional – 80 % du tourisme mondial est régional, contre 48 % en Afrique. L'explication se trouve sans doute dans la facilité de circulation des personnes, des biens et des services, le coût des voyages et la nature des produits touristiques dans le reste du monde.
- Le développement du tourisme intra-africain pourrait stimuler le commerce intra-africain. En général, plus le trafic touristique entre deux pays d'une même région est élevé, plus la proportion d'échanges commerciaux est importante. Investir dans l'industrie du tourisme pourrait donc être un moyen d'atteindre les objectifs de la ZLECAf.
- L'Afrique possède un énorme marché touristique inexploité. La croissance économique et le développement soutenus du continent au cours des dernières décennies ont donné naissance à une classe moyenne en pleine expansion, dont les revenus disponibles ont augmenté. Ce marché est actuellement estimé à plus de 300 millions d'Africains – une grande opportunité pour l'industrie du tourisme.
- La participation aux chaînes de valeur mondiales du tourisme des États parties à la ZLECAf est faible, et les chaînes de valeur régionales du tourisme sont pour la plupart peu performantes. En raison des problèmes liés aux économies sous-développées, la participation des pays africains aux chaînes de valeur mondiales du tourisme a été minime. Aussi, compte tenu du faible niveau du commerce intra-africain, les chaînes de valeur touristiques régionales sont elles aussi presque inexistantes.
- L'adoption des TIC pourrait stimuler le tourisme intra-africain. Des investissements massifs dans les infrastructures relatives aux TIC sur le continent, la pénétration rapide d'Internet et l'augmentation massive du nombre de propriétaires de téléphones mobiles et intelligents offrent aux fournisseurs de services touristiques la possibilité d'exploiter le marché touristique africain émergent.

Les **recommandations** issues de ce chapitre sont les suivantes :

- Élaborer des produits touristiques adaptés au marché touristique africain. Étant donné l'homogénéité des produits touristiques existants, il est urgent de développer des produits susceptibles d'avoir un attrait continental. Le continent dispose de

suffisamment de ressources naturelles et culturelles pour permettre une réorientation des approches existantes.

- Formuler une stratégie de marketing du tourisme continental. Parallèlement au développement de produits touristiques et aux recommandations du Cadre stratégique pour le tourisme en Afrique, il convient de formuler une stratégie de marketing continentale ciblant le marché touristique africain.
- S'attaquer à la pénurie de capital humain dans l'industrie du tourisme. Le manque général de compétences et de connaissances est un défi majeur que doit relever l'industrie du tourisme en Afrique ; le renforcement du capital humain sera donc essentiel pour garantir sa compétitivité. Une approche continentale est recommandée pour recenser les centres d'excellence existants et, si nécessaire, en créer de nouveaux.
- Établir des normes touristiques pour garantir la qualité des produits touristiques sur le continent. Il importe d'insister sur la garantie d'un bon rapport qualité-prix pour améliorer la compétitivité du continent en matière de prix. Les efforts régionaux déployés par des CER telles que la CAE et la SADC pour établir des critères de classification des établissements d'hébergement pourraient être étendus au niveau continental.
- Promouvoir des travaux de recherche pour éclairer le développement du tourisme. Dans d'autres secteurs, comme l'agriculture, où des investissements appréciables dans la recherche ont permis, par exemple, la mise au point de nouvelles variétés de plantes adaptées à certains types d'environnement. Mais l'industrie du tourisme en Afrique a bénéficié d'un faible volume de fréquentation, produisant peu d'innovations. Les données sur le tourisme sont également limitées, ce qui rend difficile l'évaluation du niveau des investissements nécessaires pour réaliser le plein potentiel de ce secteur. Pour résoudre les problèmes de données, la mise en place d'un compte satellite du tourisme continental sera nécessaire pour mesurer les contributions économiques de la consommation touristique à l'économie.
- Établir un cadre continental de gestion des crises touristiques. Le secteur du tourisme s'est heurté à la crise financière mondiale, à l'épidémie d'Ebola et à la pandémie de COVID-19, il faut donc s'attendre à d'autres crises à l'avenir.
- Encourager la pleine mise en œuvre des politiques et protocoles continentaux relatifs au tourisme. Plusieurs instruments continentaux, concernant directement ou indirectement l'industrie du tourisme, pourraient stimuler le tourisme intra-africain s'ils étaient pleinement mis en œuvre.
- Mettre en place un mécanisme de coordination à l'échelle du continent, ce que les recommandations susmentionnées appellent de leurs vœux. La création d'une organisation africaine du tourisme devrait être une priorité. L'absence de leadership bien défini au niveau continental pendant la pandémie de COVID-19 démontre combien il est urgent de créer une telle organisation.

CHAPITRE 8

Ce chapitre passe en revue le secteur des services aux entreprises en Afrique et examine les cadres réglementaires qui facilitent ou limitent le commerce des services aux entreprises. Du point de vue des pays et des CER, il évalue les restrictions au commerce des services aux entreprises dans certains pays, leur effet sur la composition du commerce, et l'impact du contexte réglementaire et institutionnel ainsi que de la politique commerciale sur le commerce des services aux entreprises et des sous-secteurs de services aux entreprises. Le chapitre porte essentiellement sur la facilitation du commerce des services aux entreprises, les difficultés rencontrées par les pays africains et les meilleures pratiques dans le cadre de la politique des services, en s'appuyant sur des exemples de pays et d'entreprises.

On ne saurait trop insister sur l'importance et le rôle du secteur des services aux entreprises. À l'échelle mondiale, le marché des services aux entreprises était estimé à 5 700 milliards de dollars en 2018, affichant une croissance de 7,4 % par an depuis 2014. Avec une croissance prévue de 13,6 % au cours de la prochaine décennie, le secteur est l'un des trois principaux secteurs qui a reçu des investissements directs étrangers, avec ceux de l'immobilier et des logiciels et services informatiques. En Afrique, le marché des services aux entreprises devrait connaître une croissance annuelle de 13,1 %. La demande croissante de professionnels et de spécialistes dans les domaines du droit, de la comptabilité, de l'ingénierie et du conseil aux entreprises a stimulé l'activité transfrontière de nombreuses entreprises de services aux entreprises, dont environ 16 % se sont déjà engagées dans des activités d'exportation.

Les **principaux messages** tirés de ce chapitre sont notamment les suivants :

- L'hétérogénéité des réglementations, la capacité limitée de former des professionnels et la rigidité des règles d'immigration ont contribué au sous-développement du secteur des services aux entreprises en Afrique, malgré les efforts importants déployés par les gouvernements et les politiques en faveur de ce secteur aux niveaux national et régional.
- Les pays africains ont des politiques commerciales différentes en matière de services aux entreprises du fait de la diversité des orientations politiques et des visions stratégiques du développement du secteur. Cela occasionne également des différences entre les CER, dont certaines n'ont pas de protocoles communs pour les services aux entreprises, et dont les États membres ont des cadres de politique commerciale distincts.
- Des inégalités telles que les disparités de genre existent dans les services aux entreprises, en particulier parmi les professionnels des médias, et ce malgré la facilité d'accès à des contenus médiatiques d'ordre démographique liés au genre, à la religion et à l'ethnicité destinés à des publics ciblés.
- La plupart des pays africains sont des importateurs nets de services aux entreprises. Font exception à la règle le Ghana, le Lesotho, le Maroc, Maurice et la Tunisie. Les cinq premiers importateurs de services aux entreprises en Afrique sont l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et le Nigéria, et les cinq premiers exportateurs de services aux entreprises sont l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Ghana et le Maroc.

- Les services informatiques et d'ingénierie représentent une part importante des exportations et importations de services aux entreprises dans pratiquement tous les pays africains, y compris l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Maroc, où les services informatiques constituent également une part importante des exportations de services aux entreprises. Les services juridiques comptent également parmi les exportations importantes en Égypte, les services de comptabilité au Lesotho et les services de publicité en Algérie.
- Une corrélation positive entre le commerce des services aux entreprises (exportations et importations) est visible dans certains pays africains. Les exportations et les importations de services aux entreprises dans les pays à revenu élevé et intermédiaire sont plus hétérogènes. L'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Lesotho, le Maroc et Maurice ont des exportations plus élevées, et l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Congo, l'Égypte, le Ghana, le Maroc et le Nigéria ont des importations supérieures à la moyenne. De nombreux pays d'Afrique ont de faibles taux d'importation et d'exportation de services aux entreprises par rapport à leur niveau de développement.
- Certaines activités de services aux entreprises contribuent davantage au développement que d'autres, qui n'ont pas la même corrélation avec le développement. Le commerce des services juridiques, comptables et publicitaires, ainsi que celui des services de recherche-développement, semblent moins importants à mesure que le niveau de revenu d'un pays augmente. En revanche, le commerce des services d'architecture, d'informatique et d'ingénierie est positivement corrélé au développement.
- En 2016, l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Kenya ont réduit leurs restrictions globales au commerce des services aux entreprises. Les restrictions au commerce des services aux entreprises ont diminué en Afrique du Sud d'environ 14 points de pourcentage sur l'indice de restriction du commerce des services, contre 2,4 points au Kenya et 1,5 point en Égypte, soit des réductions de 22 % en Afrique du Sud, 3 % au Kenya et 2 % en Égypte. Les restrictions de la Tunisie ont augmenté de 3,7 points en 2016, soit 5 % de plus qu'en 2008, tandis que le score de l'indice de restriction du commerce des services aux entreprises du Nigéria a augmenté de 24,1 points en 2016, soit 67 % de plus qu'en 2008, ce pays étant l'un des plus restrictifs dans le domaine du commerce des services aux entreprises.
- L'Afrique du Sud, l'Égypte et le Kenya se distinguent par la réduction des restrictions associées aux services de comptabilité dans leur pays. Au Nigéria et en Tunisie, les services de comptabilité font l'objet de restrictions plus importantes. Des niveaux élevés de restrictions commerciales réduisent la capacité des entreprises des pays ayant un score plus élevé à s'engager dans des services productifs.
- Le contexte de la politique commerciale en Afrique, tel que mesuré par l'indice de restriction du commerce des services, a un effet négatif important sur l'ensemble du commerce des services aux entreprises et sur cinq de ses sous-secteurs : services informatiques, d'architecture, d'ingénierie, de marketing et de publicité, ainsi que de recherche-développement.

- Les restrictions au commerce des services réduisent considérablement la circulation transfrontalière des personnes physiques travaillant dans les secteurs de l'informatique, de la publicité, de l'ingénierie, de l'architecture, des services juridiques et comptables, et de la recherche-développement.
- L'adoption du numérique a un impact significatif et positif sur les services juridiques et comptables pour la fourniture de prestations de mode 1 (commerce transfrontière) et sur le service de publicité pour la fourniture de prestations de mode 4 (mouvement temporaire des personnes physiques).
- Le commerce total des services aux entreprises, les services informatiques, les services d'ingénierie, les services juridiques et comptables et les services d'architecture ont des effets positifs notables sur l'économie du continent africain.

Certaines **recommandations** ressortent de ce chapitre, notamment :

- Les gouvernements africains devraient s'efforcer d'en finir avec l'hétérogénéité réglementaire, d'accroître la capacité de formation des professionnels et d'assouplir les règles d'immigration afin de développer le secteur des services aux entreprises aux niveaux national et régional. Les négociations sur le commerce des services de la ZLECAf devraient viser l'harmonisation, la synchronisation et la coopération des cadres réglementaires des services, en particulier dans les sous-secteurs considérés comme prioritaires par les chefs d'État.
- Bien que l'hétérogénéité des pays, les trajectoires politiques variées et les diverses conceptions du développement de secteurs stratégiques puissent limiter l'ambition en matière d'harmonisation des réglementations en Afrique, la nécessité d'accélérer l'intégration sur le continent devrait susciter l'intérêt des gouvernements africains. Ils devraient se lancer dans un processus d'harmonisation des règles afin de garantir un cadre politique cohérent et homogène pour le commerce des services aux entreprises. Ils devraient rechercher un équilibre entre la libéralisation et les services publics/biens publics, notamment dans les domaines de la santé, de l'approvisionnement en eau et de l'assainissement. Des enseignements devraient être tirés de l'expérience vécue pendant la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne les capacités, les infrastructures et la nécessité d'encourager les investissements dans ces secteurs critiques, notamment pour en assurer l'accès, tout en reconnaissant le rôle qu'ils jouent en tant que biens publics.
- Un cadre d'apprentissage par les pairs pour le commerce des services aux entreprises devrait être élaboré dans des domaines où certains pays africains ont déjà des exportations importantes, comme ceux de la publicité, des services juridiques et comptables, ainsi que des services informatiques et d'ingénierie. Une approche similaire devrait être adoptée pour les services aux entreprises importants pour le développement, tels que les services d'architecture, d'informatique et d'ingénierie, dont le commerce est corrélé de manière positive au développement. Le commerce de la publicité, des services juridiques et comptables, et de la recherche-développement semble moins important pour le développement de l'Afrique, mais devrait être analysé pour éclairer la façon dont il y contribue.
- Certains pays, comme l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Kenya, ont réduit l'ensemble des restrictions au commerce des services aux entreprises. D'autres pays, comme

la Tunisie et le Nigéria, devraient apprendre comment la réduction des restrictions peut contribuer au développement. L'indice de restriction du commerce des services présente une corrélation négative importante avec le développement pour le commerce des services aux entreprises dans son ensemble et pour cinq sous-secteurs (informatique, architecture, ingénierie, recherche-développement, et services de publicité et de marketing), ainsi que pour le mode de fourniture transfrontière et le mouvement des personnes physiques.

- Les gouvernements africains devraient améliorer le commerce des services de santé entre eux par le biais de stratégies de promotion des exportations dans des domaines tels que l'attraction de patients étrangers, la fourniture de services de santé de haute qualité à des prix concurrentiels, le développement de l'investissement étranger direct dans le secteur de la santé du pays, l'envoi de personnel de santé à l'étranger pour un travail rémunéré à court terme, la fourniture d'une éducation médicale de qualité aux étudiants étrangers dans des cliniques spécialisées, et des investissements réfléchis dans les infrastructures du système de santé telles que les cliniques, les laboratoires, la recherche biotechnologique, les technologies de télémédecine et les services d'information sur la santé. Les gouvernements africains devraient également offrir des prestations de sécurité sociale, en particulier aux moins privilégiés, et créer des emplois rémunérateurs pour la classe moyenne afin qu'elle puisse bénéficier, à tout le moins, de services minimaux en matière de soins de santé et d'un mode de vie sain.
- Pour une meilleure pratique du commerce des services aux entreprises dans le domaine de la publicité et de la communication médiatique, il convient d'établir un cadre de formation et d'initiation aux médias de qualité afin de tirer le meilleur parti de la communication numérique. Les gouvernements africains devraient renforcer leur surveillance des fournisseurs d'accès à Internet afin de garantir le caractère abordable de l'infrastructure et de l'abonnement aux données pour supprimer les obstacles à l'accès à Internet. Il faut que le principe de neutralité du réseau soit adopté pour éliminer les inégalités dans le cadre de la communication numérique.

CHAPITRE 9

Ces dernières années, on a constaté dans le monde entier un intérêt accru pour les chaînes de valeur mondiales. Plusieurs pays et régions ont fait des efforts considérables pour s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales afin d'accroître la capacité de leurs économies. L'intégration dans les chaînes de valeur mondiales permet aux économies de concentrer leurs actifs sur les activités pour lesquelles elles disposent d'un avantage compétitif sans avoir à construire une chaîne d'approvisionnement complète. Les entreprises y parviennent en achetant des biens intermédiaires dans différents pays, auxquels elles ajoutent de la valeur avant de les réexporter ou de les vendre sur les marchés nationaux.

La transition vers les chaînes de valeur mondiales ne saurait être efficace sans une libéralisation du commerce des services. Le chapitre 9 plaide en faveur d'une telle libéralisation aux fins de la réussite de la mise en œuvre de la ZLECAf. En s'appuyant sur l'exemple du secteur minier, qui a déployé des efforts pour s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales, mais a rencontré de nombreuses difficultés pour y parvenir, il analyse les mesures que devraient prendre les CER africaines en matière de chaînes de valeur, telles que l'harmonisation de leurs politiques et législations nationales et l'élaboration de normes communes afin de créer un

environnement commercial uniforme pour les investisseurs. Ce chapitre traite également de la nécessité de mettre en œuvre la ZLECAf de manière efficace, de créer des bases de données fiables sur les services et d'améliorer la capacité des gouvernements et du secteur privé à négocier la libéralisation des services, à établir des structures de réglementation et à réglementer les services.

Le Protocole de la ZLECAf sur le commerce des services peut contribuer au déploiement des TIC par l'établissement de listes d'engagements précis pris par les États parties. Ces derniers devront élaborer des cadres réglementaires pour faciliter la coopération et la coordination entre les secteurs et réduire la fracture numérique. Ainsi, il convient de formuler des politiques directrices dans les domaines suivants : investissements, infrastructures, entrepreneuriat, développement des entreprises locales, valorisation de la main-d'œuvre, commerce axé sur les chaînes de valeur mondiales, institutionnalisation du secteur et libéralisation du commerce des services. Si ces politiques sont harmonisées entre les États parties à la ZLECAf, ceux-ci pourront espérer créer des chaînes de valeur efficaces et performantes. Les pays africains doivent investir dans le renforcement de ces capacités au niveau local, régional et international pour faciliter la mise en œuvre de la ZLECAf.

Les **principaux messages** de cette analyse sont notamment :

- Bien qu'un nouvel accord commercial ne garantisse pas le commerce, il renforce les incitations pour rendre le commerce plus attractif. La ZLECAf a le potentiel nécessaire pour surmonter un grand nombre des difficultés auxquelles se heurte le commerce intra-africain. Une ZLECAf efficace apportera des avantages tels que des structures d'harmonisation, des règles et des procédures rationalisées, ainsi que la certitude et la prévisibilité propres à encourager la participation du secteur privé au commerce et aux investissements transfrontières. Dans la plupart des cas, une intégration plus poussée apportera des avantages tangibles sous la forme de stabilité et de croissance économique.
- Le commerce des services peut potentiellement profiter à toutes les parties prenantes sur le continent. La libéralisation des services en Afrique doit être entreprise de manière proactive, car le secteur des services offre des possibilités considérables pour la croissance de l'économie du continent. Cependant, le continent doit passer de la dépendance à l'égard des ressources de subsistance et non échangeables à la production de biens à valeur ajoutée porteurs de croissance. Cela nécessite la mise en œuvre de chaînes de valeur régionales efficaces dans certains secteurs, qui propulseront le continent vers un niveau de développement plus élevé.

Certaines **recommandations** ressortent de ce chapitre, notamment :

- Les statistiques commerciales conventionnelles ne permettant pas d'expliquer le rôle des services dans les chaînes de valeur, plusieurs techniques pourraient se révéler utiles pour leur évaluation, qu'il s'agisse des chaînes de valeur spécialisées dans la prestation de services ou de celles qui utilisent les services comme intrants intermédiaires. Parmi ces techniques on trouve des approches qualitatives, des analyses de l'avantage comparatif et de la valeur ajoutée nette par le commerce, des analyses entrées-sorties et des tableaux entrées-sorties harmonisés de différents pays.

- Le développement des chaînes de valeur mondiales doit s'accompagner d'une libéralisation des services. Par conséquent, il faut libéraliser le commerce des services pour faciliter le développement des chaînes de valeur et renforcer les capacités des principales parties prenantes sur le continent.
- Les processus doivent être intégrés aux technologies pour parfaire les systèmes actuels, créer de nouvelles possibilités de marché et modifier les chaînes d'approvisionnement et la géographie des échanges. Pour créer des chaînes de valeur plus résilientes et polyvalentes, il est primordial que les entreprises trouvent la meilleure combinaison de technologies, de ressources, de personnes et de solutions lorsqu'elles revoient leurs stratégies en vue de stimuler la visibilité, la résilience et la productivité de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement.
- Les États parties à la ZLECAf devront élaborer des cadres réglementaires pour faciliter la coopération et la coordination entre les secteurs, mais ils devront aussi formuler des réglementations en vue de résoudre les problèmes soulevés par la fracture numérique.
- Les pays africains ont déployé maints efforts pour intégrer les chaînes de valeur mondiales, mais des difficultés ont rendu ces chaînes inefficaces. La résolution de ces difficultés dépend des politiques publiques nationales et régionales consacrées à cet objectif. Elles doivent promouvoir un capital humain qualifié, une logistique et des télécommunications compétitives et de qualité, des infrastructures de transport rentables, un environnement commercial favorable et une protection adéquate de la propriété intellectuelle. Les CER pourraient jouer un rôle de premier plan dans la résolution des goulets d'étranglement dans les infrastructures de services financiers, de transport, de communication, de distribution et d'énergie, qui limitent la capacité de la chaîne de valeur.
- La ZLECAf devrait assurer l'harmonisation des politiques dans toute la région et la coordination à tous les niveaux de gouvernance pour résoudre les difficultés de la libéralisation des services dans les CER.
- Toutes les parties prenantes, aux niveaux national, régional et continental, devraient être associées à l'intégration afin de renforcer les institutions sous-régionales ou régionales, de consolider les capacités des organes de réglementation nationaux, de promouvoir la coordination et l'échange d'informations et d'obtenir le soutien des institutions intergouvernementales et autres institutions régionales.
- La ZLECAf, l'Union africaine et les États membres des CER devraient mettre en place des équipes de travail, des mécanismes de dialogue multipartites et des comités de coopération interministériels et législatifs pour créer une cohésion entre les principaux organismes. Ces organismes appuient les services et partagent avec les organes nationaux la responsabilité de la liaison et de la coopération avec des institutions locales telles que la société civile, les instances de réglementation nationales, les représentants du secteur privé et les représentants des universités et des groupes de réflexion. Les mécanismes et les comités devraient se mettre au travail rapidement et être intégrés dans l'ensemble du processus de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation des politiques.

- Pour créer des chaînes de valeur mondiales efficaces, le chapitre 10 propose de s'appuyer sur trois approches qui ont été prédominantes dans le cadre de l'élaboration pratique des chaînes de valeur mondiales, à savoir :
 - Libéraliser le commerce des biens et des services et promouvoir les investissements directs étrangers (sous l'égide de diverses organisations multilatérales) comme moyen de se rapprocher des entreprises multinationales.
 - Utiliser le cadre des chaînes de valeur mondiales pour examiner comment les acteurs vulnérables et défavorisés des pays africains, tels que les femmes et les groupes de minorités, peuvent intégrer les chaînes de valeur (par exemple, en étant soutenus par des organismes d'aide).
 - Adopter une approche globale et locale fondée sur la gouvernance et mettre à jour les concepts fondamentaux de la théorie des chaînes de valeur. Pour ce faire, il faut s'appuyer sur des considérations mondiales et locales, analyser le rôle actuel des pays en développement, y compris les pays africains, dans les chaînes de valeur mondiales et recenser les facteurs susceptibles de leur permettre d'être compétitifs dans ces chaînes.
- Ces approches ne sont pas figées. Les différences entre des facteurs tels que le produit, le type de service, les caractéristiques des entreprises et les caractéristiques des pays excluent la possibilité de recommander une solution unique en matière de politiques relatives aux chaînes de valeur mondiales. Mais il est nécessaire de formuler des politiques d'orientation pour soutenir les chaînes de valeur mondiales, notamment :
 - Des politiques commerciales axées sur les chaînes de valeur mondiales.
 - Des politiques d'investissement.
 - Des politiques commerciales.
 - Des politiques de développement des entreprises locales et de l'esprit d'entreprise.
 - Des politiques de valorisation de la main-d'œuvre.
 - Des politiques en matière d'infrastructures.
 - Des politiques d'institutionnalisation des différents secteurs.
- Il est capital de renforcer les capacités des acteurs étatiques et non étatiques, en particulier ceux qui négocient et mettent en œuvre les accords sur le commerce des services. Pour ce faire, il faut renforcer les capacités à diriger du secrétariat de la ZLECAf, de la Commission de l'Union africaine et des CER par une immersion dans l'élaboration d'une vision stratégique et la gestion du changement.

- Les pays africains doivent également veiller à adopter les mesures suivantes :
 - Investir dans le renforcement des compétences de la fonction publique, plus précisément, renforcer les capacités, les processus et les systèmes dans les organes directeurs notamment dans les domaines des finances, de la planification économique, des négociations commerciales et de la mise en œuvre.
 - Mettre en place des budgets consacrés au développement des capacités dans les différents secteurs du commerce des services afin d'obtenir des gains à long terme en matière de commerce et de développement en Afrique.
 - Mettre en place des mesures pour constituer un capital social et renforcer les réseaux commerciaux de services afin de se doter d'autorités de premier plan porteuses de transformation, notamment : dirigeants politiques, cadres supérieurs du secteur public, organisations de la société civile, syndicats, associations d'entreprises, organisations de normes professionnelles, instituts universitaires et de recherche et groupes de réflexion.
 - Mettre au point des initiatives visant à améliorer les qualifications des femmes et des jeunes par le biais de mesures inclusives de renforcement des capacités.

GUIDE DE PRÉSENTATION d'ARIA X

Les services jouent un rôle de plus en plus important dans la performance économique et du développement global des pays. Ils contribuent largement au produit intérieur brut (PIB)- 53 % du PIB de l'Afrique en 2017- et au commerce, à l'emploi, à la réduction de la pauvreté et même à l'investissement direct étranger (IDE). Un secteur des services fort et efficace est un précurseur-clé de la compétitivité de l'industrie manufacturière et de la réalisation d'un avantage comparatif latent dans la production de biens. Le commerce des services permet d'exporter des biens et des services. Les transports, les services financiers et les services d'information et de communication contribuent de manière déterminante à la facilitation des affaires et du commerce au-delà des frontières. L'accès à des services de qualité et à faible coût offre aux pays des possibilités d'intégration et de participation aux chaînes de valeur locales, régionales et mondiales. Elle accroît ainsi leurs chances de réaliser une transformation structurelle.

Malgré les efforts déployés à différents niveaux - l'Accord général sur le commerce des services sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce, les objectifs spécifiques aux services et liés au commerce dans le cadre des objectifs de développement durable des Nations Unies et diverses initiatives continentales et régionales, notamment le programme de l'Union africaine pour la dynamisation des échanges intra-africains et le Marché unique du transport aérien africain - les performances du secteur des services en Afrique restent en deçà de son potentiel. Le secteur reste confronté à des défis tels que les contraintes de capacité, la médiocrité des infrastructures, le manque de bonnes politiques, d'institutions fortes et de cadres réglementaires appropriés et la méconnaissance par les gouvernements et le secteur privé du potentiel du commerce des services. Pour libérer le potentiel du commerce des services, il faut qu'il soit compris et que sa capacité de contribuer à l'expansion de la production et de la croissance économique soit mieux appréciée et soutenue dans les processus d'élaboration des politiques africaines à tous les niveaux.

On ne saurait trop insister sur la nécessité d'harmoniser et d'intégrer les efforts. La signature de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et le début des échanges dans ce cadre le 1er janvier 2021 constituent une plateforme pour la libéralisation et l'intégration du commerce des services en Afrique. Compte tenu de la complexité du secteur des services, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine (UA), lors de son sommet de juillet 2018, a approuvé cinq secteurs de services prioritaires - transports, communications, services financiers, tourisme et services aux entreprises - pour un premier cycle de négociations, et des offres spécifiques concernant ces secteurs sont en cours de préparation par les États membres de l'UA.

La dixième édition de l'État de l'intégration régionale en Afrique (ARIA X) se concentre donc sur les questions de libéralisation et d'intégration du commerce des services en Afrique dans le contexte de la ZLECAf. Il s'appuie sur des travaux antérieurs connexes pour approfondir notre compréhension et notre appréciation des rôles essentiels des services - en particulier à l'ère numérique - dans le commerce, la production et l'économie en Afrique. Le rapport analyse

de manière critique les approches de la libéralisation du commerce des services et de la coopération régionale en matière de réglementation qui sont les plus à même de soutenir le développement de l'Afrique, notamment en renforçant le commerce intra-africain des services. La mise en place de chaînes de valeur régionales propres à améliorer l'efficacité de l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales et la compétitivité dans une économie mondiale en voie de numérisation du secteur des services est une préoccupation majeure.

Le rapport ARIA X comporte dix chapitres organisés en trois sections principales. La première est la section introductive et conceptuelle, comprenant un chapitre traditionnel qui retrace les progrès et les tendances de l'intégration régionale sur le continent depuis la dernière édition, ARIA IX (chapitre 1) ; un chapitre qui fait le point sur le commerce des services et les politiques de commerce des services en Afrique, et qui met en évidence les difficultés à saisir les données sur le commerce des services sur le continent et à renforcer le débat sur les différentes approches des politiques de commerce des services (chapitre 2) et un chapitre de transition qui passe en revue les enseignements tirés des publications consacrées aux incidences des restrictions au commerce des services sur le développement et examine à la fois les preuves directes liant les restrictions au commerce des services aux résultats économiques et les preuves indirectes sur les coûts des intrants de services coûteux et la manière dont ils affectent le développement. Il utilise des analyses quantitatives complétées par des études de cas pour évaluer ces incidences et plaide pour une plus grande libéralisation et intégration du commerce des services. Ce chapitre donne le ton et fournit un cadre pour la section thématique du rapport (chapitre 3). La seconde section est la section thématique, qui est centrée sur l'analyse de la libéralisation et de la réglementation dans cinq secteurs prioritaires de l'Accord portant création de la ZLECAf, à savoir les services financiers, les services de transport, les services de communication, le tourisme et les services aux entreprises.

Le commerce transfrontalier des services financiers fait l'objet du chapitre 4. Il présente l'état actuel du commerce international des services financiers en Afrique, explore les réglementations qui favorisent ou entravent le commerce transfrontalier des services financiers et présente des exemples d'autres États, dont certains hors du continent, qui ont intégré avec succès leurs secteurs de services financiers dans leurs régions respectives. Surmonter les défis liés aux transferts de fonds illicites, comme le permet l'espace de marché élargi au sein de la ZLECAf et la croissance du commerce numérique et de la fintech sur le continent, renforce les arguments en faveur d'une intégration et d'une coopération plus étroites entre les États pour créer un secteur des services financiers panafricain.

Le chapitre 5 sur le commerce des services de transport commence par une revue de la documentation sur les cadres de régulation et de facilitation de ce commerce dont il présente les principaux défis et opportunités. Le chapitre déploie des études de cas pour montrer comment la facilitation du transport et du transit au sein des groupements régionaux africains, notamment la libéralisation du transport aérien, a influencé le commerce international des marchandises en Afrique. Il examine l'impact de la Décision de Yamoussoukro - le traité Ciel ouvert de l'Afrique - sur la réglementation de la concurrence, la

protection des consommateurs et le règlement des différends. Les réformes réglementaires des transports routiers et ferroviaires en Afrique, en particulier les services ferroviaires transfrontaliers, sont également examinées.

Offrant un aperçu concis du secteur des communications tel qu'il est compris dans le contexte de la ZLECAf, le chapitre 6 esquisse les principaux faits nouveaux, en particulier dans les domaines des politiques et de la libéralisation juridique ou réglementaire. Il fait valoir l'importance des principes généraux de bonnes pratiques en matière de cadre réglementaire pour la libéralisation, plutôt que des engagements spécifiques concernant les services. Il met l'accent sur l'évolution ou l'actualisation nécessaires des cadres réglementaires pour les relations entre le secteur et les pouvoirs publics, principalement au niveau étatique (national), mais aussi sur l'harmonisation au niveau régional entre les États membres, dans le cadre de la mise en place d'une zone de libre-échange à l'échelle du continent.

Le chapitre 7 se concentre sur les moyens d'encourager le tourisme intra-africain, ce qui témoigne de l'importance de ce secteur en Afrique. Il présente une analyse quantitative des déterminants du tourisme intra-africain, y compris un examen de la documentation sur ses avantages potentiels. Il explique comment la formulation en cours de la stratégie continentale du tourisme et la création de l'Organisation africaine du tourisme peuvent être alignées sur le protocole de la ZLECAf relatif au commerce des services afin de garantir que l'Accord portant création de la Zone de libre-échange réponde aux réalités spécifiques des Africains.

S'agissant du commerce des services aux entreprises, le chapitre 8 examine les cadres réglementaires et de facilitation dans le secteur. Il passe en revue l'état du secteur des services aux entreprises en Afrique et analyse comment les réglementations peuvent soutenir la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles ou celle de la conformité réglementaire pour les prestataires de services professionnels.

La troisième section traite du développement des chaînes de valeur des services et du renforcement des capacités des secteurs public et privé, y compris dans la négociation de la libéralisation du commerce des services, ainsi que de l'établissement et de la mise en œuvre effective des structures et cadres réglementaires pour la ZLECAf (chapitre 9). La section comporte également un chapitre sur la conclusion et les recommandations générales (chapitre 10).

Le chapitre 9 s'appuie d'abord sur les analyses des chapitres 4 à 8 pour tracer les canaux de développement des chaînes de valeur régionales. Il préconise la libéralisation par le biais des listes tarifaires et de cadres réglementaires. Il aborde la mesure et la quantification des chaînes de valeur des services et traite des liens et de l'interdépendance entre les secteurs des services. Un examen des efforts et des initiatives des communautés économiques régionales (CER) en matière de chaîne de valeur des services, y compris les liens que les CER tentent d'établir entre le secteur des services et leurs stratégies d'industrialisation, et dégage des enseignements pour une libéralisation efficace et rentable du secteur des services au sein de la ZLECAf.

Références

Beck, T., M. Fusch, D. Singer et M. Witte. 2014. Making Cross-border Banking Work for Africa. Bonn

ⁱ Banque mondiale, base de données des indicateurs du développement dans le monde.
ⁱⁱ Beck *et al.*, 2014.