DYNAMIQUES DU DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE

DES CHAÎNES DE VALEUR RÉGIONALES POUR UNE REPRISE DURABLE



Union Africaine

OCDE dev
CENTRE DE DÉVELOPPEMENT

2022

Dynamiques du développement en Afrique 2022

DES CHAÎNES DE VALEUR RÉGIONALES
POUR UNE REPRISE DURABLE

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE et du Président de la CUA. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des Membres de l'OCDE ou de son Centre de développement, ou des pays membres de la Commission de l'Union africaine.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Les noms des pays et territoires utilisés dans cette publication conjointe suivent la pratique de l'Union africaine.

Avertissements territoriaux spécifiques applicables à l'OCDE :

Note de la Turquie
Les informations figurant dans ce document qui font référence à « Chypre » concernent la partie méridionale de l'Ile. Il n'y a pas d'autorité unique représentant à la fois les Chypriotes turcs et grecs sur l'Ile. La Turquie reconnaît la République Turque de Chypre Nord (RTCN). Jusqu'à ce qu'une solution durable et équitable soit trouvée dans le cadre des Nations Unies, la Turquie maintiendra sa position sur la « question chypriote ».

Note de tous les États de l'Union européenne membres de l'OCDE et de l'Union européenne
La République de Chypre est reconnue par tous les membres des Nations Unies sauf la Turquie. Les informations figurant dans ce document concernent la zone sous le contrôle effectif du gouvernement de la République de Chypre.

Merci de citer cet ouvrage comme suit :
CUA/OCDE (2022), *Dynamiques du développement en Afrique 2022 : Des chaînes de valeur régionales pour une reprise durable*, CUA, Addis Ababa/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/f92ecd72-fr.

ISBN 978-92-64-63912-6 (imprimé)
ISBN 978-92-64-99551-2 (pdf)

Dynamiques du développement en Afrique
ISSN 2790-2781 (imprimé)
ISSN 2790-279X (en ligne)

Commission de l'Union africaine
ISBN 978-92-95119-73-4 (imprimé)
ISBN 978-92-95119-74-1 (pdf)

Crédits photo : Couverture © Illustration réalisée par Aida Buendia (Centre de développement de l'OCDE) à partir des images de Smilewithme, Taparong Siri, Sidhe, Tomiganka/Shutterstock.com.

Les corrigenda des publications sont disponibles sur : www.oecd.org/fr/apropos/editionsocde/corrigendadepublicationsdelocde.htm.

© CUA/OCDE 2022

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes : https://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation.

Avant-propos

Ouvrage de référence, *Dynamiques du développement en Afrique* présente chaque année les informations les plus récentes sur les politiques économiques mises en œuvre sur le continent africain et dans ses cinq régions. Il propose une nouvelle grille de lecture en évaluant les performances économiques, sociales et institutionnelles de l'Afrique au regard des objectifs fixés par l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Cette édition 2022 examine comment la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) peut consolider les chaînes de valeur régionales et permettre aux pays africains d'accélérer leur transformation productive et d'amorcer une reprise durable suite à la pandémie de COVID-19.

Véritable travail collaboratif, *Dynamiques du développement en Afrique* est le fruit d'un partenariat solide entre le Département des Affaires économiques de la Commission de l'Union africaine et le Centre de développement de l'OCDE, et réunit une équipe de chercheurs, d'économistes, de statisticiens et d'experts d'Afrique et d'ailleurs.

Les deux premiers chapitres examinent le développement des chaînes de valeur régionales en Afrique et les actions prioritaires à mettre en œuvre, proposant ainsi des enseignements à travers le continent et au-delà. Les cinq chapitres suivants sont consacrés respectivement aux cinq régions de l'Afrique telles que définies dans le traité d'Abuja – Afrique australe, centrale, de l'Est, du Nord et de l'Ouest – et proposent des recommandations adaptées à une chaîne de valeur spécifique de chacune d'elles.

Les projections sont établies à partir d'informations collectées jusqu'à la date du 5 février 2022, date du 35ème Sommet de l'Union africaine.

Une annexe statistique disponible en ligne permet d'accéder à des données actualisées tout au long de l'année. Elle présente les derniers indicateurs économiques, sociaux et institutionnels pour chacun des pays d'Afrique dont les données peuvent être comparées. La liste de ces indicateurs figure dans les dernières pages du rapport. Les données sont présentées par pays, région, communauté économique régionale et selon d'autres groupements pertinents pour l'analyse. La situation du continent africain est comparée à celles d'autres régions du monde et groupes de pays. Cette base de données vise à informer décideurs, conseillers, analystes des milieux d'affaires, investisseurs du secteur privé, journalistes, organisations non gouvernementales et citoyens engagés, partout dans le monde, qui s'intéressent aux trajectoires de développement des pays d'Afrique.

Le rapport complet est publié en anglais, français et portugais. Sa version électronique est également disponible en ligne sur les sites de la Commission de l'Union africaine (www.au.int/en/afdd2022) et du Centre de développement de l'OCDE (https://oe.cd/AFDD-2022-fr), accompagnée des tableaux et graphiques ainsi que de l'annexe statistique.

Remerciements

Le rapport économique *Dynamiques du développement en Afrique 2022 : Des chaînes de valeur régionales pour une reprise durable* a été préparé conjointement par la Commission de l'Union africaine (CUA) et le Centre de développement de l'OCDE. Il est publié sous la responsabilité du président de la Commission de l'Union africaine, S.E. Moussa Faki Mahamat, et du Secrétaire général de l'OCDE, S.E. Mathias Cormann. Sa rédaction a bénéficié des orientations données par S.E. Albert M. Muchanga, Commissaire au développement économique, au commerce, à l'industrie et aux mines de l'Union africaine, et Ragnheiður Elín Árnadóttir, Directrice du Centre de développement de l'OCDE. Nous tenons à remercier S.E. Victor Harison, ancien Commissaire aux Affaires économiques de l'Union africaine, et Mario Pezzini, ancien Directeur du Centre de développement de l'OCDE, pour avoir lancé cette édition. Le rapport a été supervisé par Dossina Yeo, Directeur par intérim de la Direction du développement économique, de l'intégration et du commerce, au sein du Département du développement économique, du commerce, de l'industrie et des mines de la CUA, et Patrick Ndzana Olomo, économiste au sein du même département, ainsi que par Federico Bonaglia, Directeur adjoint du Centre de développement de l'OCDE, et Arthur Minsat, Chef de l'unité Afrique du Centre de développement de l'OCDE et économiste principal.

L'**équipe de rédaction** de la CUA était dirigée par Dossina Yeo, Directeur par intérim de la Direction du développement économique, de l'intégration et du commerce (Département du développement économique, du commerce, de l'industrie et des mines), aux côtés de Patrick Ndzana Olomo, économiste, et Ndinaye Sekwi Charumbira, chargée de mission. L'équipe était composée de Désiré Avom (Université de Yaoundé II-Soa), Chrysost Bangaké (Université d'Artois), Aram Belhadj (Université de Carthage), Anthony Black (Université du Cap), Arnold Blondel Njike (Université Paris-Dauphine), Jude Eggoh (Université d'Abomey-Calavi), Kouadio Clément Kouakou (Université Félix Houphouët-Boigny), Vincent Leyaro (Université de Dar es Salaam), Yselle F. Malah Kuete (Université de Yaounde II), Eyerusalem Siba (consultant international) et John Stuart (Trade Law Center). L'équipe du Centre de développement de l'OCDE, dirigée par Arthur Minsat, Chef de l'unité Afrique, avec Thắng Nguyễn-Quốc et Bakary Traoré, économistes, comprenait Keiko Alvarez, Diana Ayoub, Adrien Corneille, Katharina Gugerell, Samantha Kunz, Mariana Lopes, Sébastien Markley, Francesco Napolitano, Clémence Pougue Biyong, Pierre-Léo Rouat, Elisa Saint-Martin et Samory-Robby Touré. Les chapitres 1 et 2 ont également bénéficié des contributions de Ji-Yeun Rim (Centre de développement de l'OCDE), Joseph Stead (Centre de politique et d'administration fiscales de l'OCDE), Rafal Méndez (consultant), Rana Roy (consultant) et José Pineda Salazar (Université de Colombie-Britannique).

Le rapport a été enrichi par les **réunions suivantes de la CUA et du Centre de développement de l'OCDE**, organisées en ligne tout au long de l'année 2021 : la réunion de lancement (mars), deux réunions d'examen par les pairs sur les versions préliminaires des différents chapitres (mai et juin) et la réunion du Comité scientifique de la CUA et du Centre de développement de l'OCDE (juin). Le rapport a en outre bénéficié de consultations menées lors du Comité technique spécialisé de l'UA sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration sur le thème « Développer des chaînes de valeur intégrées et complémentaires pour une reprise durable et renforcer l'opérationnalisation de la ZLECAf » (mai), ainsi que de consultations menées lors du Comité technique spécialisé de l'UA sur le commerce, l'industrie et les ressources minières sur le thème « Industrialiser l'Afrique grâce au développement durable des chaînes de valeur régionales dans le cadre de la ZLECAf » (septembre). Les conclusions préliminaires du rapport ont également été discutées au sein de l'OCDE et avec Kako

Nubupko, Commissaire à l'agriculture, à l'environnement et aux ressources en eau de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (septembre).

Les chapitres ont bénéficié des **commentaires** des experts ci-après : Grace Khoza et Themba Khumalo (Secrétariat de la ZLECAf) ; Barassou Diawara (African Capacity Building Foundation [ACBF]) ; Rob Floyd (African Center for Economic Transformation [ACET]) ; Martin Bwalya, Pamla Gopaul, Simon Kisira et Lukovi Seke (Agence de développement de l'Union africaine [AUDA-NEPAD]) ; Jeanne Lätt et Casjen Ohnesorge (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung [BMZ]) ; Jocelina Graça et Filipa Sousa (Camões – Instituto da Cooperação e da Língua, I.P) ; Guillaume Lescuyer (CIFOR) ; San Bilal et Bruce Byiers (ECDPM) ; Koffi Simeon (CDEAO) ; Gaëlle Doléans, Sonia Lopez-Villar, Michela Tomasella, Ilektra Tsakalidou, Paula Vazquez Horyaans et Paz Velasco-Velazquez (Commission européenne) ; Patrick Plane (FERDI) ; Anzetse Were (FSD Kenya) ; Jean-Baptiste Damestoy, Niklas Malchow, Arumugam Pillay, Lisa Roob, Karin Wedig et Nanny Wiechert (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit [GIZ]) ; Nadim Abillama et Ali Al-Saffar (AIE) ; Jakkie Cilliers (ISS) ; Tim Heinemann (KfW) ; Gonçalo Marques (Délégation permanente du Portugal auprès de l'OCDE) ; Larabi Jaïdi (Policy Center for the New South) ; Golvine De Rochambeau (Sciences Po) ; Zoubir Benhamouche et Andrew Mold (CEA) ; Michele Clara (UNIDO) ; Sami Bensassi (Université de Birmingham) ; David Kaplan (Université du Cap) ; Leila Baghdadi (Université de Tunis) ; Simon Kennedy et James MacGregor (Université de Surrey) ; Laurent Bossard et Sarah Lawan (CSAO/OCDE) ; et Mariya Aleksynska, Celia Becherel, Antoine Bonnet, Olivier Cattaneo, Claire Charbit, Pierre De Boisséson, Majda Eddaifi, Paul Horrocks, Benjamin Katz, Iza Lajarraga, Estelle Loiseau, Vasiliki Mavroeidi, Sébastien Miroudot, Luis Padilla, Lorenzo Pavone, Jan Rielaender, Rolf Schwarz, Henri-Bernard Solignac-Lecomte, Colin Webb et Gabrielle Woleske (OCDE). L'ensemble des chapitres a bénéficié d'un examen supplémentaire par José Pineda Salazar (Université de Colombie-Britannique). Julia Peppino (OCDE) et Yamrot Kifle (CUA) ont apporté un soutien précieux aux travaux de recherche, de production, de logistique et administratifs liés à ce rapport.

Le rapport a bénéficié de **consultations externes** tenues en 2021 dans le cadre des événements ci-après : événement de l'Institut sud-africain des affaires internationales (SAIIA) sur l'impact macroéconomique du COVID-19 en Afrique (février) ; conférence FP Connect sur les chaînes de valeur alimentaires et pharmaceutiques (mars) ; réunion technique de l'OCDE sur le financement et le renforcement des projets d'infrastructure de qualité en Afrique en vue du Sommet sur le financement des économies africaines (avril) ; événement de l'Institute for Security Studies (ISS) sur l'utilisation des prévisions de scénarios à long terme pour anticiper l'avenir post-crise de l'Afrique (mai) ; réunion annuelle sur l'investissement organisée par le ministère de l'Économie des Émirats arabes unis (juin) ; 61e réunion annuelle des organisations européennes de promotion du commerce organisée par Enterprise Greece (octobre) ; événement 2021 de la GIZ autour de l'Initiative spéciale sur la formation et la création d'emplois ; réunion du groupe d'experts de la CEA sur le potentiel des chaînes de valeur régionales en Afrique du Nord et session Pitch World Fast sur le développement des chaînes de valeur régionales pour la relance de l'Afrique (novembre) ; 8e sommet du groupe de réflexion de l'ACBF sur la transformation digitale dans l'Afrique post-COVID-19 : Opportunités et défis pour bâtir un avenir meilleur ; session EMnet de l'OCDE sur l'avenir des chaînes de valeur régionales en Afrique ; et réunion du groupe d'experts de la CEA sur le potentiel des chaînes de valeur régionales en Afrique du Nord (décembre).

L'implication de l'équipe de révision, traduction et relecture a été essentielle pour la production du rapport dans les délais prévus. Il a été édité par Sabine Cessou (pour les chapitres rédigés en français) et par Jill Gaston (pour les chapitres rédigés en anglais),

enrichi des contributions d'Elizabeth Holbourne, et traduit par Catherine Nallet-Lugaz, Marika Boiron et les services de traduction de l'OCDE. Delphine Grandrieux, Elizabeth Nash et Anne Thomas ont supervisé la production, et JOUVE a réalisé la mise en page. Aida Buendía a conçu la charte graphique et la couverture, et Irit Perry a créé les infographies.

L'Union africaine et le Centre de développement de l'OCDE sont reconnaissants envers l'ACBF, l'AUDA-NEPAD et le Secrétariat de la ZLECAf pour leur implication dans la préparation de ce rapport. Le Centre de développement de l'OCDE exprime sa gratitude à la Commission européenne (DG INTPA), l'Allemagne (BMZ/GIZ), l'Italie (ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale) et au Portugal (Camões – Instituto da Cooperação e da Língua, I.P., et ministère des Affaires étrangères) pour leur soutien supplémentaire renouvelé et leurs précieux commentaires dans le cadre de cette quatrième édition du rapport annuel *Dynamiques du développement en Afrique*.

Éditorial

Insérer les économies africaines dans « *Des chaînes de valeur régionales pour une reprise durable* », c'est renforcer les liens de production entre pays et régions pour une croissance verte plus forte, plus inclusive et plus durable. L'objectif est d'accélérer la transformation productive et créer davantage d'emplois de qualité. La promotion de chaînes de valeur africaines permet aux entreprises de se développer à travers des réseaux de production régionaux.

Pour une reprise durable, le continent africain a besoin d'une croissance dynamique et robuste. Sa croissance économique pourrait atteindre 3.9 % en 2022. Ce taux, supérieur à celui de l'Amérique latine et des Caraïbes, annonce la poursuite de la reprise des économies africaines après le creux mondial de 2020.

Les décideurs de l'Union africaine ont de plus grandes ambitions. Dans le cadre de l'Agenda 2063, les gouvernements africains se sont donné pour objectif d'atteindre une croissance d'au moins 7 % par an pour rattraper le reste du monde, créer des emplois et réduire les inégalités. La série *Dynamiques du développement en Afrique* rappelle l'importance de la transformation productive pour concrétiser les visions et les aspirations d'un continent intégré, pacifique et prospère, jouant un rôle de premier plan sur la scène internationale. À ce titre, les initiatives phares de l'Union africaine représentent des solutions pour soutenir une reprise durable.

Avec le début des échanges commerciaux dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) en 2021, les gouvernements africains ont créé une opportunité sans précédent pour développer des chaînes de valeur régionales. Cette zone de libre-échange continentale, potentiellement la plus grande du monde, permettra d'établir des positions communes sur les multiples aspects de l'intégration régionale comme le commerce, les investissements ou la réglementation des marchés publics afin de stimuler la production régionale. Les échanges de produits transformés représentent déjà 79 % des exportations intra-africaines. Produire davantage de biens au niveau régional permettra ainsi d'améliorer la résilience des économies africaines.

Pour la première fois, cette quatrième édition des *Dynamiques du développement en Afrique* analyse des études de cas présentant des politiques spécifiques pour chaque région du continent. Elle définit une feuille de route incluant le secteur privé, le rôle des ressources domestiques et celui du renforcement des liens productifs. Les pays africains doivent accroître leurs recettes intérieures pour investir de manière stratégique.

Pour suivre cette feuille de route, le rapport identifie deux domaines d'action prioritaires :

1. Soutenir la digitalisation de la production et du commerce intra-africains.
2. Adapter les stratégies nationales d'industrialisation au nouveau cadre établi par la ZLECAf.

Le soutien de la communauté internationale au développement des chaînes de valeur régionales africaines doit s'inscrire dans le cadre des efforts mondiaux pour assurer une reprise durable et une croissance partagée. Travailler ensemble, c'est renouveler notre engagement à mener des actions concrètes pour tenir les promesses de développement faites à l'Afrique.

La communauté internationale peut et doit faire mieux pour soutenir les efforts africains dans la sortie de la pandémie. Malgré les actions des États membres de l'Union africaine et le soutien international, seuls 14 % de la population africaine étaient entièrement vaccinés en février 2022. L'accès inégal aux vaccins révèle de profondes

inégalités économiques. Aujourd'hui, une personne sur six dans le monde vit en Afrique. Cependant, les Africains possèdent moins d'un vingtième de la richesse mondiale. La crise du COVID-19 amplifie ces inégalités.

Les recherches menées dans le cadre des *Dynamiques du développement en Afrique 2022* nourrissent les travaux et les réflexions du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration, ainsi que des responsables politiques des États membres de l'Union africaine, du secteur privé et des partenaires du développement, dans le cadre de leur participation au Centre de développement de l'OCDE. Ce rapport propose en effet des mesures stratégiques visant à accélérer le développement de l'Afrique, grâce à des investissements dans les réseaux de production régionaux – comme source de croissance, de diversification économique, de valeur ajoutée et d'emplois de qualité – pour une reprise durable et équitable.



Moussa Faki Mahamat

Président
Commission de l'Union africaine



Mathias Cormann

Secrétaire général
Organisation de coopération
et de développement économiques

Table des matières

Avant-propos ... 3

Remerciements ... 5

Éditorial ... 9

Sigles et abréviations ... 19

Résumé ... 21

Synthèse ... 25

Le développement des chaînes de valeur régionales contribuera à une reprise durable après la crise sanitaire ... 25

Les politiques régionales sont cruciales pour développer les réseaux de production régionaux ... 29

Les responsables politiques doivent travailler avec le secteur privé pour développer les réseaux régionaux de production ... 32

Note ... 35

Références ... 35

Chapitre 1. **Pourquoi les chaînes de valeur régionales sont importantes pour la reprise économique en Afrique** ... 39

En bref ... 40

Profil continental de l'Afrique ... 42

L'Afrique risque d'être distancée par l'économie mondiale ... 43

Les responsables politiques peuvent profiter de la Zone de libre-échange continentale africaine pour développer des chaînes de valeur régionales et bénéficier de leurs retombées ... 51

Les politiques en faveur des chaînes de valeur régionales peuvent profiter des tendances auxquelles la pandémie a donné un coup d'accélérateur ... 60

Annexe 1.A1. Description technique de l'exercice de modélisation vectorielle autorégressive mondiale ... 71

Notes ... 72

Références ... 72

Chapitre 2. **Comment renforcer les chaînes de valeur régionales dans la Zone de libre-échange continentale africaine** ... 79

En bref ... 80

Les politiques de développement des chaînes de valeur régionales doivent se concentrer sur le secteur privé et la mobilisation des ressources nationales ... 82

Les responsables politiques et le secteur privé doivent collaborer afin de réduire le coût de la production et du commerce transfrontaliers ... 87

Des politiques proactives peuvent renforcer les relations industrielles dans les réseaux de production régionaux ... 92

Annexe 2.A1. Exemples de chaînes de valeur continentales et régionales prometteuses en Afrique ... 104

Annexe 2.A2. Exemples d'initiatives phares pour mobiliser les investissements en Afrique ... 109

Note ... 110

Références ... 110

Chapitre 3. **L'intégration des chaînes de valeur en Afrique australe et l'industrie automobile** ... 117
En bref ... 118
Profil régional de l'Afrique australe ... 120
La participation accrue de l'Afrique australe aux chaînes de valeur mondiales est conditionnée par l'amélioration des échanges, de la conjoncture économique et des flux financiers ... 121
La chaîne de valeur de l'industrie automobile peut soutenir la reprise économique en Afrique australe ... 129
Les politiques publiques peuvent renforcer la chaîne de valeur de l'automobile en Afrique australe ... 139
Notes ... 145
Références ... 146

Chapitre 4. **L'intégration des chaînes de valeur en Afrique centrale et l'industrie du bois** ... 151
En bref ... 152
Profil régional de l'Afrique centrale ... 154
L'Afrique centrale reste faiblement intégrée dans les CVM ... 155
Étude de cas : la promotion de la CVR du secteur bois s'impose ... 159
Plusieurs pistes de politique économique sont à explorer ... 170
Annexe 4.A1. Tableaux complémentaires ... 174
Notes ... 175
Références ... 175

Chapitre 5. **L'intégration des chaînes de valeur en Afrique de l'Est et l'industrie agroalimentaire** ... 181
En bref ... 182
Profil régional de l'Afrique de l'Est ... 184
L'Afrique de l'Est doit renforcer sa participation dans les chaînes de valeur mondiales ... 185
Les chaînes de valeur régionales dans l'agroalimentaire offrent un réel potentiel d'industrialisation et de création d'emplois, mais exigent des politiques de soutien ... 193
La coordination régionale est la clé du renforcement des chaînes de valeur agroalimentaires en Afrique de l'Est ... 200
Annexe 5.A1. Chaînes de valeur mondiales du textile et de l'habillement en Afrique de l'Est ... 206
Notes ... 207
Références ... 208

Chapitre 6. **L'intégration des chaînes de valeur en Afrique du Nord et le secteur de l'énergie** ... 213
En bref ... 214
Profil régional de l'Afrique du Nord ... 216
Le contexte macroéconomique rend difficile la progression des pays d'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur ... 217
L'énergie demeure prépondérante dans le positionnement de l'Afrique du Nord dans les CVM ... 222
Des contraintes persistent dans le développement de la CVE en Afrique du Nord ... 226
Des opportunités existent tout de même pour l'intégration de l'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur énergie ... 228
Des politiques publiques idoines sont indispensables pour la dynamisation des CVR énergétiques et l'intégration dans les CVM ... 231
Annexe 6.A1. Le commerce de biens intermédiaires pour l'Afrique du Nord ... 239
Références ... 239

Chapitre 7. **L'intégration des chaînes de valeur en Afrique de l'Ouest et l'industrie agroalimentaire** 245
En bref 246
Profil régional de l'Afrique de l'Ouest 248
L'Afrique de l'Ouest fait face à des problèmes structurels aggravés par la pandémie de COVID-19 249
Le fort potentiel agricole ouest-africain peut contribuer à favoriser une reprise économique durable et inclusive 256
Politiques publiques pour renforcer la chaîne de valeur agroalimentaire en Afrique de l'Ouest 263
Références 271
Annexe statistique 277

Graphiques

1. Part de la production de l'Afrique dans le produit intérieur brut mondial (en parité de pouvoir d'achat), 2000-26 25
2. Croissance des exportations africaines rapportée à la croissance de la demande mondiale, 2019-20 26
3. Modèle en étoile pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique subsaharienne 27
4. Part des chaînes de valeur régionales dans la contribution aux chaînes de valeur mondiales, 2019 28
5. Évolution des coûts des échanges intra-africains et avec le reste du monde, 2005-19 29
6. Bande passante Internet intra-régionale, par continent 33
7. Dépenses des administrations liées aux marchés publics en pourcentage du PIB, moyenne 2015-19 34
1.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique, exprimés en % du total 42
1.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 42
1.3. Part de la production de l'Afrique dans le PIB mondial, 2000-26 43
1.4. Croissance du PIB réel dans dix pays d'Afrique, 2015-22 44
1.5. Impact de la pandémie de COVID-19 sur le déficit de croissance dans dix pays d'Afrique, par facteurs domestiques et externes, deuxième trimestre de 2020 45
1.6. Croissance des exportations vs croissance de la demande mondiale, Afrique, 2019-20 46
1.7. Évolution de la part des importations de l'Union européenne et des Etats-Unis en provenance d'Afrique et de l'ALC, 2020 vs 2019 46
1.8. Participation en amont et en aval de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales, 2019 47
1.9. Participation en amont et en aval de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales, 2000-19 48
1.10. Commerce d'intrants intermédiaires par partenaire de l'Afrique, 2019 (milliards USD) 49
1.11. Principales étapes de négociation pour la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine 52
1.12. Afrique : évolution du coût des échanges intra-africains et avec le reste du monde, 2005-19 55

1.13. Évolution en pourcentage des décès prématurés liés à la pollution par les particules dans l'air ambiant en Afrique, en Chine, en Inde et dans le monde, 2010-19 60
1.14. Investissements directs étrangers en faveur de nouveaux projets en Afrique, Asie-Pacifique et Amérique latine et Caraïbes, en % des dépenses mondiales en capital, 2003-21 62
1.15. IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique, par secteur d'activité, 2015-21 63
1.16. Analyse des réseaux de bande passante Internet intra-africains, 2017-20 67
2.1. Bande passante Internet intrarégionale, par continent 90
2.2. Priorités des politiques en matière de compétences pour développer des chaînes de valeur 93
2.3. Dépenses des administrations liées aux marchés publics en pourcentage du PIB, moyenne, 2015-19 96
2.4. Évolution de l'intensité lumineuse nocturne dans une sélection de pôles industriels en Afrique, 2019-20 101
2.5. Évolution des émissions lumineuses nocturnes dans les pôles industriels et décisions gouvernementales, 4e trimestre 2019-4e trimestre 2020 102
3.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique australe, exprimés en % du total 120
3.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique australe, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 120
3.3. Participation totale en amont et en aval aux chaînes de valeur mondiales, Afrique et Afrique australe par rapport à d'autres régions du monde, 2019 (en pourcentage du PIB) 122
3.4. Total des échanges entre l'Afrique australe et le reste du monde, par région, 2000-19 124
3.5. Commerce intracontinental de biens intermédiaires en pourcentage du total des échanges de biens intermédiaires pour l'Afrique australe et pour les autres régions d'Afrique, 2000-19 125
3.6. Six premiers groupes de produits les plus échangés au sein de la SADC, 2013-19 (classification à deux chiffres, millions USD) 126
3.7. Total des exportations de la SADC pour certaines catégories de produits, 2018-20 (milliards USD) 127
3.8. Entrées nets d'IDE en volume, par pays d'Afrique australe, 2000-19 (milliards USD) 128
3.9. Modèle en étoile pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique subsaharienne 138
3.10. Modèle en étoile envisageable pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique australe 142
4.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique centrale, exprimés en % du total 154
4.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique centrale, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 154
4.3. Participation totale des sous-régions de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales en amont et en aval en 2019 (en pourcentage du PIB) 155
4.4. Valeur totale de la participation en amont et en aval aux CVM parmi les exportations pour l'Afrique centrale, millions USD, 2015 156
4.5. Emploi sectoriel en Afrique centrale en 2019 (pourcentage de l'emploi total) 157
4.6. Principales destinations des exportations et des importations de l'Afrique centrale, produits primaires et manufacturés, 2020 (milliards USD) 158
4.7. Perte de couverture forestière (en ha) en RD Congo et au Cameroun, 2001-20 163
4.8. État des lieux des infrastructures de communication dans les sous-régions d'Afrique et le reste du monde 169
5.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique de l'Est, exprimés en % du total 184

5.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique de l'Est, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 184
5.3. Participation de l'Afrique de l'Est aux chaînes de valeur mondiales, 2000-19 185
5.4. Participation en amont et en aval aux chaînes de valeur mondiales de certains pays d'Afrique de l'Est, 2019 186
5.5. Croissance du PIB réel en Afrique de l'Est, 2020-22 188
5.6. Croissance des exportations vs croissance de la demande mondiale, Afrique de l'Est, 2019-20 189
5.7. IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique de l'Est, par secteur (mars 2020-septembre 2021) 190
5.8. Commerce intracontinental de biens intermédiaires, moyenne, 2000-19 191
5.9. Intégration du commerce et des infrastructures : scores de performance intrarégionale 192
5.10. Modélisation de la hausse des exportations de l'Afrique de l'Est vers l'Afrique avec l'entrée en vigueur de ZLECAf, par secteur 193
5.11. Participation de l'Afrique de l'Est aux chaînes de valeur mondiales, par secteur, 2015 195
5.12. Chaîne de valeur mondiale et régionale des produits laitiers 196
5.13. Écarts de prix du maïs en Afrique de l'Est 197
6.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique du Nord, exprimés en % du total 216
6.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique du Nord, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 216
6.3. Répartition sectorielle de l'emploi en Afrique du Nord, 2000-20 217
6.4. Flux financiers entrants en Afrique du Nord en pourcentage du PIB, 2000-19 218
6.5. Participation de l'Afrique du Nord aux chaînes de valeur mondiales 219
6.6. Exportations totales par intensité manufacturière des produits 221
6.7. Participation sectorielle en amont et en aval aux CVM de l'Afrique du Nord, 2015 222
6.8. L'évolution du coût moyen mondial pondéré (LCOE) et des prix d'enchères/contrat d'achat d'électricité pour le solaire photovoltaïque, l'éolien terrestre et offshore et le CSP, 2010-23 223
6.9. Emplois directs tout au long de la chaîne de valeur du solaire photovoltaïque 226
6.A1.1. Commerce intracontinental de biens intermédiaires en pourcentage de l'ensemble des échanges de biens intermédiaires pour l'Afrique du Nord, 2000-19 . 239
7.1. Profils économiques et commerciaux de l'Afrique de l'Ouest, exprimés en % du total . 248
7.2. Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique de l'Ouest, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement 248
7.3. Focus pays : évolution des flux de biens et services sur la période 2019-20 249
7.4. Projection des niveaux de PIB par habitant dans les 15 pays d'Afrique de l'Ouest, 2019-24 (base 100 = année 2019) 250
7.5. Exportations cumulées par catégorie de produits, Afrique de l'Ouest, 2015-19 (millions USD) 251
7.6. Aperçu de l'intégration de l'Afrique de l'Ouest dans les chaînes de valeur mondiales (CVM), 1990-2019 252
7.7. Valeur totale de la participation en amont et en aval aux CVM par secteur en Afrique de l'Ouest, millions USD, 2015 253
7.8. Nouveaux projets d'investissements par secteur d'activité en Afrique de l'Ouest : part de l'intra-africain dans le cumul 2016-20, en % 254
7.9. Proportion des exportations intrarégionales réexportée vers des pays tiers, 2015 254
7.10. Destination des exportations des pays d'Afrique de l'Ouest, 2019 255

7.11. Contribution à l'emploi total de l'économie alimentaire en Afrique de l'Ouest, 2018 257
7.12. Détail des produits alimentaires importés par les pays de la CEDEAO par niveau de transformation, total cumulé sur la période 2016-20, en milliards USD 258
7.13. Usage agricole d'azote nutritif par superficie de terres cultivées (t/ha), de terres cultivées (t/ha), 2018 268

Tableaux

1. Recommandations de politiques de soutien à différentes chaînes de valeur dans les régions d'Afrique 30
2. Tendances mondiales : opportunités et défis pour les chaînes de valeur régionales 32
1.1. Initiatives digitales engagées par certains pays d'Afrique face à la crise du COVID-19 65
1.2. Face à la crise du COVID-19, certains pays d'Afrique tablent sur une relance verte 70
1.A1.1. Variables (exprimées en logarithmes) 71
2.1. Initiatives africaines pour favoriser le développement des chaînes de valeur mondiales et régionales, de 1980 à ce jour 82
2.2. Mécanismes réglementaires affectant les flux de données transfrontaliers 91
2.3. Performances et empreinte géographique de certaines multinationales africaines, 2019 98
2.4. Sélection d'indicateurs de suivi de l'avancement du cadre d'investissement de la SADC 99
2.A1.1. Aperçu des chaînes de valeur continentales et régionales prometteuses en Afrique 104
2.A2.1. Sélection d'initiatives phares pour mobiliser les investissements étrangers en Afrique 109
3.1. Participation aux chaînes de valeur mondiales du secteur des équipements de transport en Afrique australe, 2000-15 123
3.2. Participation aux CVM comparée aux exportations brutes et aux industries manufacturières en Afrique australe (hors Zimbabwe), 2015 123
3.3. Indicateurs de la participation aux chaînes de valeur mondiales du secteur des équipements de transport en Afrique australe (hors Zimbabwe), 2015 124
3.4. Évolution en glissement annuel du total des exportations dans le monde, en Afrique et au sein de la SADC 126
3.5. Ventes de véhicules à moteur, 2007-19 (unités) 130
3.6. Production de véhicules par les principaux producteurs africains, 2016-20 (unités) 131
3.7. Les exportations automobiles de l'Afrique du Sud vers le reste du monde et l'Afrique, 2010-20 (millions USD) 132
3.8. Exportations et importations automobiles de l'Afrique du Sud vers et depuis l'Afrique, 2020 (millions USD) 132
4.1. Analyse de quelques CV stratégiques en Afrique centrale 159
4.2. Taux de perte annuelle de couvert forestier en Afrique centrale 160
4.3. Contribution du secteur forestier au PIB et en emplois directs et indirects en Afrique centrale 161
4.4. Exportations des produits primaires en bois et des produits secondaires en bois transformé (meubles en bois) en Afrique centrale, 2018-20 (en milliers USD) 162
4.5. Quelques mesures politiques prises pour contrer l'impact de la pandémie dans le secteur forestier en Afrique centrale 164
4.6. Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces sur la filière bois en Afrique centrale 165

4.7. Exportations de grumes et de produits transformés de bois tropicaux dans le monde en 2020 (en millier de m³) ... 166
4.8. Les différents systèmes de certification existants en Afrique centrale ... 167
4.A1.1. Commerce selon l'intensité manufacturière en Afrique centrale en 2018 (millions USD) ... 174
4.A1.2. Production de grumes et de produits transformés de bois tropicaux dans le monde en 2020 (en millier de m³) ... 174
4.A1.3. Superficie de forêts, de terres et densité de population en Afrique centrale ... 174
5.1. Afrique de l'Est : instruments des politiques de pôles de compétitivité déployés pour retenir les IDE et promouvoir les exportations face à la pandémie de COVID-19 ... 203
5.A1.1. Performance du secteur du textile et de l'habillement, Afrique de l'Est, 2016 ... 206
6.1. Parts d'exportations par secteur en Afrique du Nord (2018, en pourcentage) ... 220
6.2. Capacité en énergies renouvelables en 2019 et objectifs d'ici 2030 dans les pays d'Afrique du Nord ... 224
6.3. Nombre d'emplois existants et potentiels dans le secteur des ER ... 225
7.1. Exemples de produits agricoles à fort potentiel en Afrique de l'Ouest ... 259
7.2. Place des produits agroalimentaires dans les 20 premiers produits d'exportation par pays en Afrique de l'Ouest (2016-19) ... 259
7.3. Quelques contraintes au développement des chaînes de valeur agroalimentaires en Afrique de l'Ouest ... 260
7.4. Quelques composantes technologiques de la compétitivité économique en Afrique de l'Ouest, 2019 ... 262
7.5. Compétences humaines, système financier et capacité technologique en Afrique de l'Ouest ... 265

Encadrés

1.1. Le réalignement du commerce mondial en fonction de l'équation gravitationnelle ... 54
1.2. Adopter des stratégies continentales et régionales pour développer des chaînes de valeur pharmaceutiques et médicales en Afrique ... 56
1.3. La ZLECAf et le commerce informel ... 58
1.4. Mise en œuvre du protocole sur les investissements de la ZLECAf ... 61
1.5. Recettes publiques : les implications de l'impôt minimum mondial sur les sociétés ... 64
1.6. Les chaînes de valeur agricoles dans les pays africains de langue portugaise face à l'arrivée du numérique ... 68
2.1. Améliorer l'évaluation de projets transfrontaliers en Afrique ... 86
2.2. Généraliser les systèmes de paiement régionaux intégrés ... 89
2.3. Aspirations des jeunes et réalité de l'emploi en Afrique ... 95
2.4. Harmoniser et renforcer les systèmes de normes de qualité en Afrique ... 97
2.5. Les pôles industriels en Afrique à l'heure de la pandémie de COVID-19 ... 101
2.6. Perception du respect des obligations fiscales des multinationales par les agents des impôts en Afrique ... 103
3.1. La participation aux chaînes de valeur mondiales ... 121
3.2. La politique automobile et de développement de la filière en Afrique du Sud ... 133
3.3. Les politiques régionales en matière de commerce et d'industrie doivent tenir compte de la spécificité du secteur automobile ... 141
4.1. Opportunités de la transformation des produits minéraux en Afrique centrale ... 158
4.2. Analyse de quelques chaînes de valeur stratégiques en Afrique centrale ... 159

4.3. Impact du COVID-19 sur la perte de couverture forestière en RD Congo et au Cameroun 163
4.4. Un mouvement en faveur de la certification 166
4.5. L'exemple de la zone économique spéciale (ZES) de Nkok au Gabon 169
5.1. Les chaînes de valeur des produits laitiers en Afrique de l'Est 195
5.2. Développer les compétences nécessaires au passage de l'Afrique de l'Est à l'ère numérique 205
6.1. Potentiel de création d'emplois de la CVER en Afrique du Nord 225
6.2. Plan de relance pour l'Europe et CVE pour l'Afrique du Nord 229
6.3. L'expérience des « corridors » de transport en Asie centrale 236
7.1. Le manioc, une chaîne de valeur à fort potentiel 260
7.2. L'ananas, un produit à forte croissance sous contrainte 262
7.3. La digitalisation du dernier maillon de la chaîne de valeur agroalimentaire est en marche 264
7.4. Agropoles intégrées et Domaines agricoles communautaires (DAC) au Sénégal 267
7.5. La filière cacao face au défi de l'adaptation climatique 269

Sigles et abréviations

ACBF	African Capacity Building Foundation (Fondation pour le développement des capacités en Afrique)
ACR	Avantage comparatif révélé
AIE	Agence internationale de l'énergie
ALC	Amérique latine et Caraïbes
ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
AUDA-NEPAD	Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau partenariat économique pour le développement de l'Afrique
BAfD	Banque africaine de Développement
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Ministère fédéral de la coopération économique et du développement)
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens
CER	Communauté Économique Régionale
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa (Marché commun de l'Afrique orientale et australe)
CSAO	Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest
CUA	Commission de l'Union africaine
CVA	Chaîne de valeur agroalimentaires
CVE	Chaîne de valeur des énergies
CVER	Chaîne de valeur des énergies renouvelables
CVF	Chaîne de valeur forestière
CVM	Chaîne de valeur mondiale
CVR	Chaîne de valeur régionale
EFTP	Enseignement et formation techniques et professionnels
ESG	Environnementaux, sociaux et de gouvernance
FEM	Forum économique mondial
FMI	Fonds monétaire international
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Agence allemande de coopération internationale)
IDE	Investissement direct étranger
IFC	International Finance Corporation (Société financière internationale)
ISO	International Standards Organisation (Organisation internationale de normalisation)
ITC	International Trade Center (Centre du Commerce International)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODD	Objectifs de développement durable
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
ONU	Organisation des Nations Unies

ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (Pays africains de langue portugaise)
PIB	Produit intérieur brut
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PME	Petites et moyennes entreprises
PPP	Partenariat public-privé
R&D	Recherche et développement
SACU	Southern African Customs Union (Union douanière de l'Afrique australe)
SADC	Southern African Development Community (Communauté de développement de l'Afrique australe)
STIM	Science, technologie, ingénierie et mathématiques
TEC	Tarif Extérieur Commun
TIC	Technologie de l'information et de la communication
UA	Union africaine
UE	Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UMA	Union du Maghreb Arabe
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
ZES	Zone économique spéciale
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine

Résumé

La pandémie de COVID-19 retarde la convergence des économies africaines avec le reste du monde. En 2022, la croissance économique du continent est attendue un point de pourcentage en dessous du taux mondial de 4.9 %. Selon les projections actuelles, les pays africains auront besoin de plus de cinq ans pour que leur part du produit intérieur brut (PIB) mondial retrouve son niveau d'avant la pandémie (environ 5 %). L'affaiblissement de la demande de matières premières, la désorganisation des chaînes d'approvisionnement et les mesures sanitaires imposées ont réduit les capacités productives de l'Afrique. Notre analyse de 127 pôles industriels africains, basée sur l'intensité lumineuse nocturne, semble indiquer une diminution de leur activité jusqu'à 7.2 % entre mars et août 2020. La faiblesse des taux de vaccination contre le COVID-19 freine la reprise. En décembre 2021, seuls 7.7 % de la population africaine avaient reçu une dose de vaccin, contre 69.5 % dans les pays à revenu élevé.

Accélérer la transformation productive de l'Afrique est une priorité des politiques de relance économique. La crise économique freine le développement du continent et a fait basculer plus de 29 millions de personnes dans l'extrême pauvreté. La création d'emplois de qualité est un moyen de faire reculer cette pauvreté, alors que les faibles marges de manœuvre budgétaire et l'importance de l'économie informelle limitent la portée et l'efficacité des systèmes de protection sociale. Nos prévisions pour dix pays africains disposant de statistiques à haute fréquence montrent qu'une forte reprise mondiale pourrait faire croître leur PIB de près de quatre points de pourcentage de plus qu'au deuxième trimestre de 2020. Ces prévisions dépendent toutefois de la capacité de reprise de la production locale. Les chiffres mensuels des balances commerciales indiquent que les exportations africaines restent à la traîne par rapport à celles des autres régions du monde. La part du continent dans les importations de l'Union européenne et des États-Unis est passée de 2.4 % en 2019 à 2.0 % en 2020, alors que celle de l'Amérique latine et Caraïbes (ALC) a légèrement augmenté.

Entrée en vigueur en janvier 2021, la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) crée de nouvelles opportunités pour accélérer la transformation productive en développant les réseaux régionaux de production. La production régionale de produits transformés ou semi-transformés a un fort potentiel de croissance, car elle ne représente que 2.7 % de la participation de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales. Soutenir la production régionale peut renforcer la diversification et la montée en gamme. En 2019, les produits transformés et semi-transformés représentaient 79 % des exportations intra-africaines, mais seulement 41 % des exportations africaines en dehors du continent. Augmenter la production régionale est également un moyen de créer davantage d'emplois de qualité. Les emplois dans les segments agroalimentaires en amont – tels que la transformation, le marketing, le transport et la distribution – génèrent jusqu'à huit fois plus de revenus que les emplois agricoles. Dans les industries dominées par de grandes entreprises, comme l'automobile, la ZLECAf peut faciliter la mise en place d'un réseau en étoile avec de nombreux sites d'assemblage approvisionnés par des fournisseurs locaux.

La coopération régionale est essentielle pour surmonter les défis et les risques associés à la création de réseaux régionaux de production au sein de la ZLECAf. Depuis 2012, le coût du commerce intra-africain est remonté à son niveau de 2007 principalement sous l'effet des barrières non tarifaires et de l'insuffisance des infrastructures de transport et des services commerciaux. Les institutions formelles et informelles doivent être renforcées pour attirer les entreprises de pointe et favoriser les activités transfrontalières. De nombreuses entreprises africaines rencontrent des difficultés pour exporter et tisser

des liens avec les multinationales. La coopération régionale est un moyen de s'attaquer simultanément à différentes contraintes par le biais d'une production transfrontalière. La montée des risques environnementaux doit également être prise en compte : ce rapport montre que, malgré un développement industriel limité, la mortalité due à la pollution de l'air en Afrique a dépassé de 30 % le niveau mondial et de 50 % celui de la Chine au cours de la période 2010-19. Faire le choix de « la croissance d'abord, le nettoyage ensuite », comme l'ont décidé d'autres régions du monde, aura un coût économique sans précédent pour l'Afrique.

La mise en place de nouvelles politiques pour soutenir les réseaux de production régionaux peut apprendre des expériences passées et s'inspirer des tendances plus récentes. Les chocs provoqués par la pandémie de COVID-19 ont eu des répercussions profondes sur la production et le commerce mondiaux. Les investissements directs étrangers en faveur de nouveaux projets (« greenfield ») en Afrique ont par exemple diminué en 2020-21 dans l'ensemble des secteurs à l'exception des TIC (technologies de l'information et de la communication) et d'Internet, où ils ont plus que doublé entre 2015 et 2021. Avec le recul, il apparaît que les difficultés de mise en œuvre et l'insuffisance des ressources mobilisées ont nui aux politiques déployées par le passé. Dans ce contexte, deux domaines d'action prioritaires se dégagent :

- **La digitalisation de la production et du commerce intra-africains nécessite une collaboration renforcée entre les secteurs public et privé.** Les innovations numériques permettent une efficacité renforcée dans la logistique, les douanes et les financements. Elles offrent de nouvelles opportunités aux petits producteurs et aux acteurs informels. Les responsables politiques peuvent soutenir la généralisation des solutions trouvées dans le secteur privé. Ils peuvent également faciliter la coordination, harmoniser les réglementations et les normes entre différents secteurs et pays, et moderniser l'administration des douanes. Les partenariats public-privé sont essentiels pour développer un réseau Internet régional et mettre en place des réglementations accommodantes pour renforcer les échanges de données transfrontaliers. En 2020, la bande passante Internet intra-régionale représentait 16 % de la bande passante totale en Afrique, contre 20 % en Amérique latine et Caraïbes, 56 % en Asie et 75 % en Europe. Davantage d'investissements seront nécessaires pour rattraper le niveau des pays à revenu élevé.
- **Les gouvernements africains doivent adapter leurs stratégies nationales d'industrialisation au nouveau cadre établi par la ZLECAf.** Encourager la mobilité des compétences dans la région et la création d'organismes régionaux de formation aidera à pallier les pénuries de main-d'œuvre qualifiée. Par ailleurs, les gouvernements peuvent conjuguer leurs efforts pour améliorer les infrastructures et orienter les investissements le long des principaux corridors de communication, notamment à travers le Plan d'action prioritaire 2021-2030 pour le Programme de l'UA pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA PAP 2). En outre, la mise en œuvre du Code panafricain d'investissements dans les pays membres nécessite une structure de suivi solide. Enfin, les marchés publics peuvent élargir les critères pour bénéficier d'un traitement préférentiel à l'ensemble des producteurs de la ZLECAf. Cette approche peut créer une demande pour la production régionale de biens et améliorer la qualité des marchés publics, qui représentent 8.7 % du PIB en Afrique, contre 8 % dans les pays asiatiques en développement et 6 % en Amérique latine et Caraïbes.

Recommandations de politiques de soutien à différentes chaînes de valeur dans les régions d'Afrique

Région	Chaîne de valeur	Recommandations
Afrique australe	Automobile	• Améliorer l'environnement des affaires et attirer les investissements des multinationales • Soutenir activement les entreprises pour qu'elles poursuivent leur production et préservent leurs liquidités pendant la pandémie • Adopter des politiques commerciales accommodantes en supprimant les droits de douane et autres barrières au commerce
Afrique centrale	Bois	• Améliorer l'environnement des affaires au moyen d'une politique macroéconomique stable, d'une harmonisation des réglementations et d'une libéralisation des marchés d'importation • Investir dans les transports et les infrastructures logistiques • Travailler avec les communautés locales et le secteur privé pour développer les capacités de transformation
Afrique de l'Est	Agroalimentaire	• Réviser le Tarif extérieur commun de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et supprimer les barrières non tarifaires • Coordonner les stratégies industrielles nationales et faciliter les interactions entre les pôles industriels de la région • Étendre l'initiative de partage de réseau « One Network Area » à d'autres pays au-delà de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)
Afrique du Nord	Énergie	• Améliorer l'environnement des affaires et cibler les pôles industriels pour attirer les multinationales • Créer des centres de formation et de recherche pour renforcer les compétences de la main-d'œuvre • Faciliter le commerce intra-régional de matières premières et de biens intermédiaires pour le secteur • Investir dans les transports et mettre en œuvre des plans intra-régionaux de connexion énergétique
Afrique de l'Ouest	Agroalimentaire	• Améliorer l'accès aux financements et fournir une assistance technique et financière aux coopératives • Faciliter la numérisation et l'adoption de pratiques soucieuses de l'environnement parmi les petits exploitants et producteurs informels • Mettre en œuvre les accords de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) pour faciliter le commerce et améliorer les normes de qualité • Cibler les zones économiques spéciales frontalières pour attirer les investissements et augmenter la compétitivité

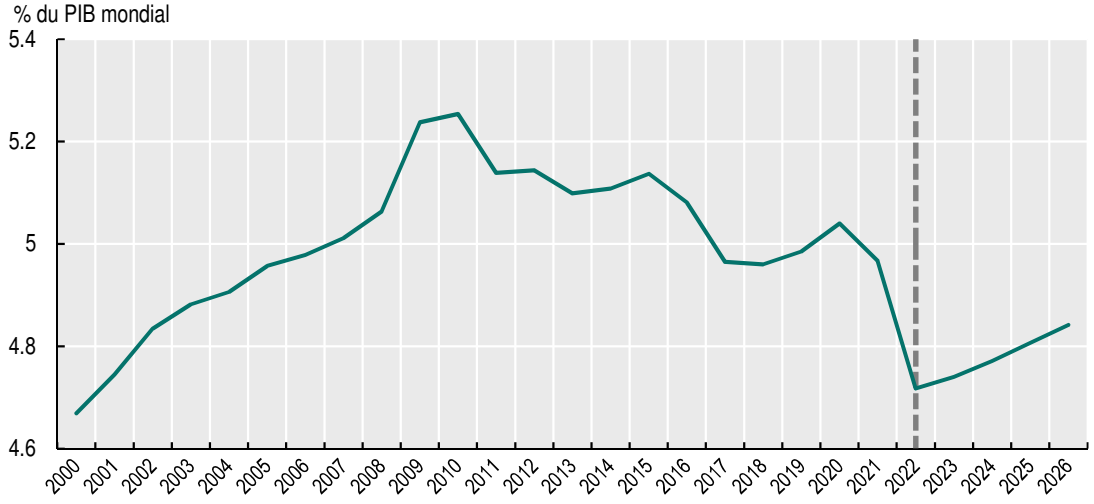
Synthèse

Le développement des chaînes de valeur régionales contribuera à une reprise durable après la crise sanitaire

Le renforcement des systèmes productifs des pays africains est essentiel à leur relance économique

La pandémie de COVID-19 freine la convergence économique de l'Afrique avec l'économie mondiale. La croissance économique du continent atteindra 3.9 % en 2022, soit un point de pourcentage de moins que le taux de croissance du reste du monde, de 4.9 %. En 2022, la part du produit intérieur brut (PIB) de l'Afrique dans le PIB mondial devrait tomber à 4.7 % – son niveau le plus faible depuis 2002 –, mettant ainsi un terme au processus de rattrapage qui s'était amorcé : entre 2000 et 2010, le poids économique mondial de l'Afrique n'a cessé d'augmenter, passant de 4.7 % à 5.3 % de la production mondiale (graphique 1). Le continent ne retrouvera pas dans un avenir proche la part qui était la sienne dans le PIB mondial avant le COVID. La pandémie a par ailleurs sapé les progrès réalisés sur le plan de la réduction de la pauvreté en Afrique, faisant basculer au moins 29 millions de personnes supplémentaires dans l'extrême pauvreté (Mahler et al., 2021).

Graphique 1. **Part de la production de l'Afrique dans le produit intérieur brut mondial (en parité de pouvoir d'achat), 2000-26**



Source : Calculs des auteurs d'après FMI (2021a), *Perspectives de l'économie mondiale* (base de données), prévisions d'octobre 2021, https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October.

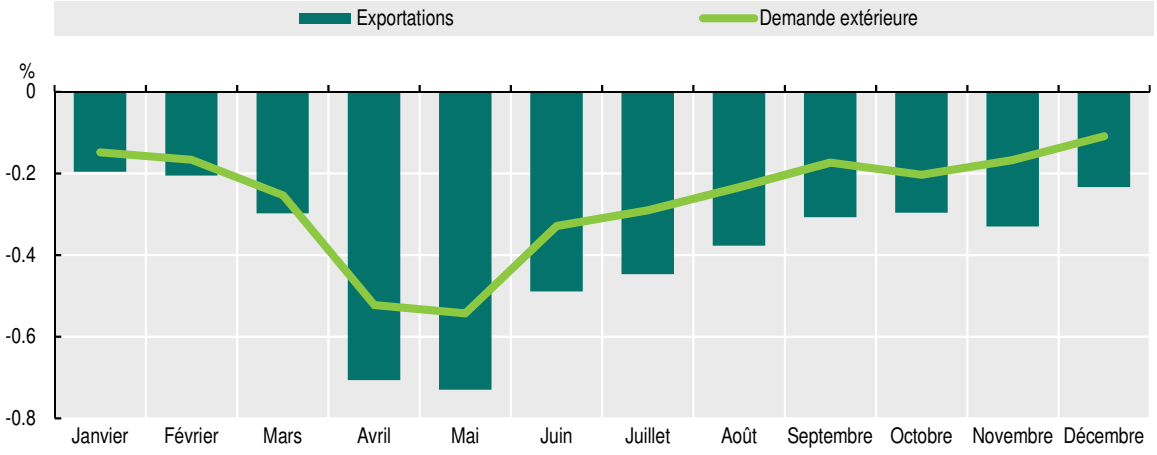
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299650

Les crises sanitaire et économique s'alimentent mutuellement. Les campagnes de vaccination doivent s'accélérer : au 11 janvier 2022, seuls 9.5 % de la population africaine avaient reçu un schéma vaccinal complet, contre 70.7 % dans les pays à revenu élevé. D'après les prévisions de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le continent pourrait devoir attendre août 2024 pour atteindre une couverture vaccinale de 70 % (OMS, 2021). Par ailleurs, l'affaiblissement de la demande mondiale, la perturbation des approvisionnements et les mesures sanitaires imposées ont freiné l'activité économique. Notre analyse de 127 pôles industriels africains met ainsi en évidence une baisse de leur intensité lumineuse nocturne (un indicateur de l'activité économique) jusqu'à 7.2 % entre mars et août 2020.

La faible marge de manœuvre budgétaire des gouvernements africains nuit à leur capacité de débloquer des plans de relance de grande ampleur. Nos calculs indiquent que le total des dépenses publiques en Afrique a atteint 25.2 % du PIB en 2020-21. À titre de comparaison, les dépenses publiques représentaient 26.9 % du PIB en 2009-10, lorsque de nombreux gouvernements africains avaient consenti d'importants investissements dans les infrastructures pour lutter contre la crise financière mondiale. La baisse des dépenses est liée aux ressources limitées dont disposent les gouvernements africains pendant la pandémie. Les derniers chiffres montrent qu'en Afrique, le ratio moyen impôts/PIB a augmenté de 1.8 point de pourcentage entre 2010 et 2019. Toutefois, l'augmentation des coûts du service de la dette a absorbé les deux tiers de cette hausse des recettes (OCDE/CUA/ATAF, 2021).

Les freins à la production limitent la capacité des producteurs africains à bénéficier du rebond de la croissance mondiale. D'après les données disponibles, la forte croissance mondiale en 2022 fera probablement progresser de 3.9 points de pourcentage, en moyenne, le PIB de dix pays africains par rapport au creux du deuxième trimestre 2020[1]. Cette performance dépendra toutefois de la capacité des producteurs africains à relancer leur production et à restaurer leur compétitivité. Les chiffres mensuels des balances commerciales montrent que les exportations de produits africains ont rebondi moins fortement que les importations mondiales de ces mêmes produits entre 2019 et 2020, signe d'importants freins à la production (graphique 2). La part du continent dans les importations de l'Union européenne et des États-Unis a diminué, passant de 2.4 % en 2019 à 2.0 % en 2020, alors que celle de l'Amérique latine et Caraïbes a légèrement augmenté.

Graphique 2. **Croissance des exportations africaines rapportée à la croissance de la demande mondiale, 2019-20**



Note : Les chiffres sur les exportations africaines incluent tous les biens exportés par des pays africains vers l'Europe et les États-Unis, lorsque des données mensuelles fiables sont disponibles. La demande mondiale de produits africains est estimée au moyen du total des importations européennes et américaines de produits également importés d'Afrique. Le graphique compare les exportations de chaque mois de 2020 aux exportations du même mois en 2019.

Source : Calculs des auteurs d'après les chiffres mensuels du commerce extérieur de l'ONU (2021), *UN COMTRADE* (base de données), https://comtrade.un.org/.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299574

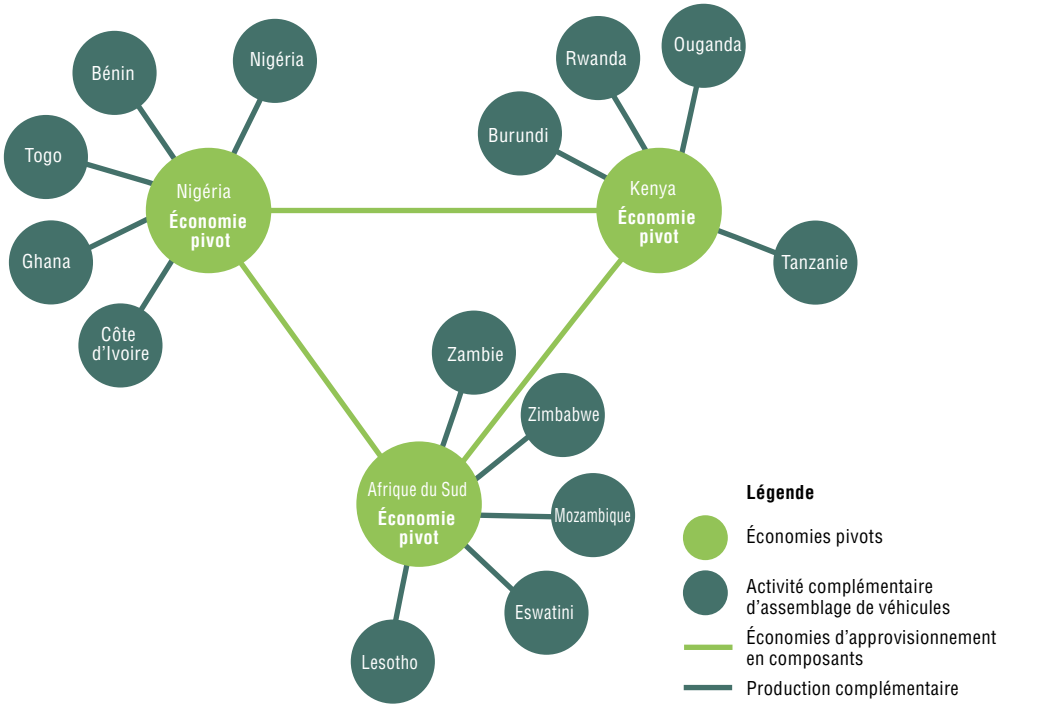
L'accélération de la transformation productive sera déterminante pour créer des emplois de qualité, réduire la pauvreté et renforcer la résilience économique de l'Afrique (CUA/OCDE, 2019). En premier lieu, la création d'emplois de qualité peut aider à faire reculer la pauvreté dans un contexte où le manque de ressources budgétaires et l'importance de l'économie informelle réduisent la portée et l'efficacité des systèmes de protection sociale.

Le renforcement des capacités de production locale dans le secteur pharmaceutique et alimentaire peut également aider les pays africains à réduire leur vulnérabilité face aux crises futures. Les pays du continent importent 90 % de leurs produits pharmaceutiques, ce qui les fragilise en cas de perturbation des chaînes mondiales d'approvisionnement. En 2020, près des deux tiers des pays africains étaient importateurs nets de produits alimentaires de base, alors que le nombre de personnes souffrant de la faim atteignait 250.3 millions, soit environ un cinquième de la population du continent (FAO/CEA/CUA, 2021).

Déployer la Zone de libre-échange continentale africaine pour renforcer les chaînes de valeur régionales et accélérer la transformation productive

La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) offre de nouvelles opportunités d'intégration des chaînes de valeur régionales. Il s'agit, à ce jour, de l'accord continental le plus abouti en Afrique. Il aborde des questions importantes comme les normes sanitaires et phytosanitaires, les obstacles techniques au commerce, la propriété intellectuelle et l'investissement (Banque mondiale, 2020a). Il vise à accroître le commerce intra-africain dans un continent fort d'une population de 1.2 milliard d'habitants et dont le PIB dépasse les 3 000 milliards USD. L'essor des marchés intérieurs, alimenté par la croissance démographique, l'urbanisation et une nouvelle catégorie de travailleurs et de consommateurs, offre de nouvelles opportunités dans de nombreux secteurs comme l'alimentation, l'industrie pharmaceutique et le digital. Pour les secteurs comme l'automobile, l'existence d'un marché continental peut faciliter la mise en place d'un modèle en étoile avec de nombreux sites d'assemblage approvisionnés par des fournisseurs locaux (graphique 3).

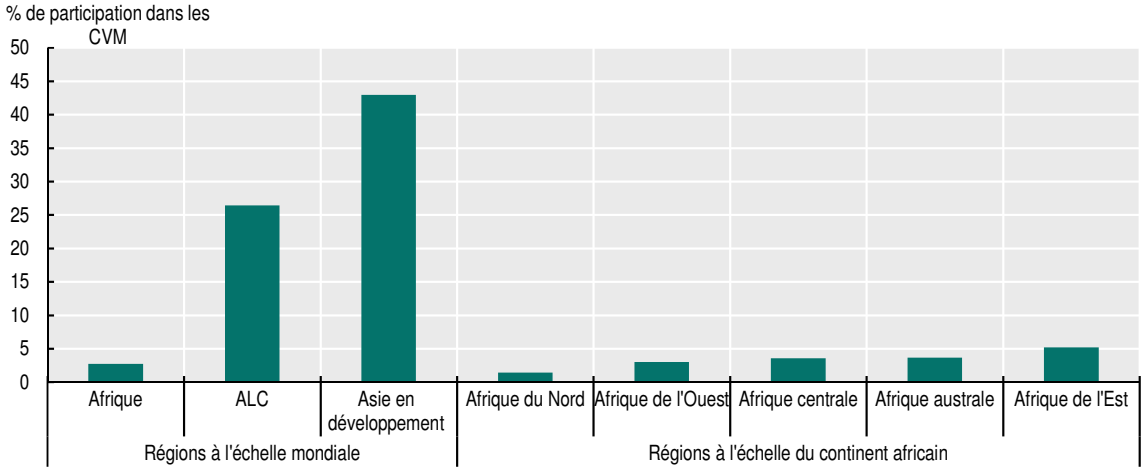
Graphique 3. **Modèle en étoile pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique subsaharienne**



Source : Barnes, Erwin et Ismail (2019), « Realising the potential of the sub-Saharan African automotive market: The importance of establishing a sub-continental automotive pact ».

Les chaînes de valeur régionales peuvent accompagner l'intégration de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales et faciliter la transformation productive. Les producteurs africains restent pour l'essentiel des acteurs marginaux de la production mondiale, représentant seulement 1.7 % des chaînes de valeur mondiales en 2019, contre 1.5 % en 2000. Selon nos calculs, les chaînes de valeur régionales ne représentent que 2.7 % de la participation de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales, contre 26.4 % pour l'Amérique latine et Caraïbes, et 42.9 % pour l'Asie en développement (graphique 4). Le renforcement des réseaux régionaux de production pourra aider les pays africains à diversifier leur base économique et à augmenter leurs capacités productives. Les produits transformés ou semi-transformés représentaient 79 % des exportations intra-africaines en 2019, contre 41 % des exportations africaines vers d'autres destinations. Les entreprises africaines peuvent en outre tirer parti de leur proximité géographique, sociale, culturelle et institutionnelle pour diversifier et renforcer leurs capacités productives lorsqu'elles s'addressent aux marchés régionaux et continental. Cette montée en puissance en termes de capacités et d'intrants leur permettrait de se lancer à l'assaut de marchés plus exigeants.

Graphique 4. **Part des chaînes de valeur régionales dans la contribution aux chaînes de valeur mondiales, 2019**



Source : Calculs des auteurs d'après Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299593

Actuellement, les pays africains participent essentiellement aux chaînes de valeur mondiales en exportant des matières premières brutes et des produits agricoles qui seront ensuite transformés dans d'autres pays. Ce type de participation en aval aux chaînes de valeur représente 5.9 % du PIB de l'Afrique, un niveau similaire à celui d'autres régions en développement. En revanche, l'utilisation d'intrants étrangers transformés localement – la participation en amont – représente seulement 2.1 % du PIB africain, moins qu'en Amérique latine et Caraïbes (4.5 %) et que dans les pays d'Asie en développement (3.3 %).

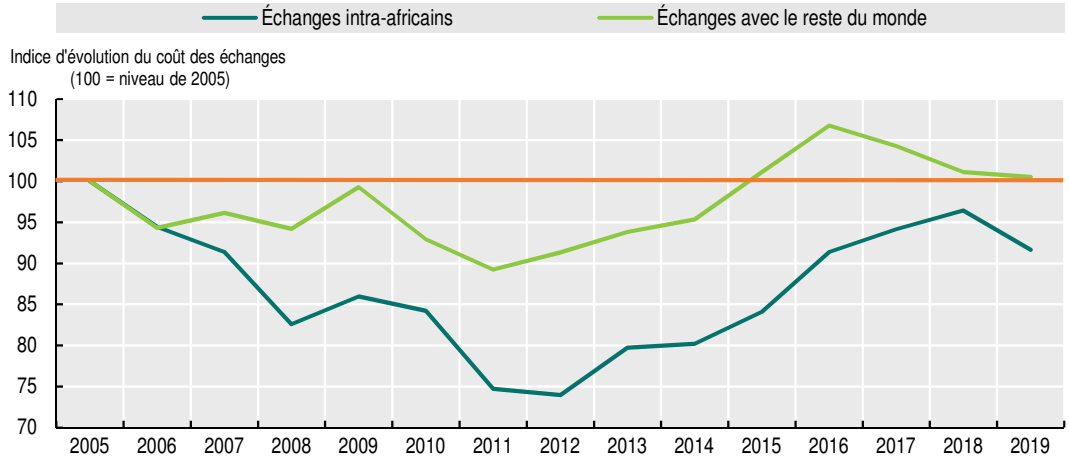
Le renforcement de la production régionale pour les marchés locaux peut améliorer la participation en amont aux chaînes de valeur et créer des emplois de qualité. Une transformation sur place pour satisfaire la demande locale peut aider les producteurs à se spécialiser dans certains segments en amont – notamment la transformation des aliments, le marketing, le transport et la distribution – en tirant parti de leur proximité avec les consommateurs finaux. Par exemple, dans les chaînes de valeur agroalimentaires, les segments en amont contribuent à créer des emplois non agricoles à la fois dans les zones rurales et urbaines. Ces emplois peuvent générer jusqu'à huit fois plus de revenus que les emplois agricoles (Tschirley et al., 2015).

Les politiques régionales sont cruciales pour développer les réseaux de production régionaux

Surmonter les contraintes et les risques structurels de la production régionale nécessite des politiques régionales d'accompagnement

L'augmentation des coûts du commerce intra-africain freine les réseaux de production régionaux. Comme l'illustre le graphique 5, les coûts du commerce intra-africain ont retrouvé leur niveau de 2007, malgré un recul significatif des droits de douane intra-africains. Ces coûts élevés nuisent aux réseaux de production car ils s'accumulent chaque fois qu'un article traverse une frontière. Ce constat s'explique par des infrastructures de transport déficientes, l'existence de barrières non tarifaires et l'insuffisance des services commerciaux dans les domaines de la logistique, du crédit à l'exportation et des systèmes de paiement. Selon certaines estimations, les coûts logistiques en Afrique seraient jusqu'à quatre fois supérieurs à la moyenne mondiale (Plane, 2021). La crise sanitaire a encore augmenté les coûts du commerce, sous l'effet de la désorganisation des transports, des politiques commerciales restrictives et des incertitudes sur la conjoncture mondiale.

Graphique 5. **Évolution des coûts des échanges intra-africains et avec le reste du monde, 2005-19**



Source : Calculs des auteurs d'après UN ESCAP/Banque mondiale (2021), *ESCAP-World Bank Trade Cost Database*, www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934299802*

Le renforcement de la gouvernance économique est nécessaire pour accroître la compétitivité des entreprises africaines, tisser des liens avec les économies locales et surmonter les barrières à l'investissement. La plupart des entreprises africaines n'ont pas les niveaux de productivité, de compétences et de capacités organisationnelles requis pour être compétitives à l'exportation. Les rares entreprises présentes dans les chaînes de valeur mondiales sont souvent des firmes anciennes, de grande taille, et qui ont peu de liens avec l'économie locale. De plus, attirer et conserver des investissements dans des chaînes de valeur stratégiques nécessite des institutions solides (stabilité politique et macro-économique, respect de la propriété et de la propriété intellectuelle) et des cadres informels facilitant l'activité (réseaux d'affaires, partenariats).

Les réseaux de production internationaux présentent également des risques qui nécessitent des politiques d'accompagnement. Les entreprises et travailleurs locaux, en particulier les groupes vulnérables comme les femmes et les travailleurs non déclarés, risquent d'être exclus de la production internationale et de ses retombées. D'autres

risques existent, comme les conditions de travail précaires et dangereuses, ou encore le travail forcé et le travail des enfants (OIT/OCDE/OIM/UNICEF, 2019).

Les pays africains doivent relever les défis environnementaux tout en se développant. Cela les distingue des économies plus développées, qui ont pu répondre successivement à la nécessité de se développer et de protéger l'environnement. Malgré un développement industriel limité, l'augmentation de la mortalité liée à la pollution de l'air a été 30 % plus élevée en Afrique qu'ailleurs dans le monde et a dépassé de 50 % le niveau de la Chine sur la période 2010-19, selon une étude menée pour ce rapport (Roy, à paraître).

La réponse politique devra s'adapter aux chaînes de valeur et aux contextes locaux. La structure d'une chaîne de valeur et les rapports de pouvoir entre entreprises chefs de file et fournisseurs locaux dépendent de la capacité des acteurs à codifier et à partager l'information ainsi que de la volonté des entreprises chefs de file à développer des liens. Les différentes régions et les pays d'Afrique sont très diversement dotés en ressources naturelles et en capital humain, et les compétences des fournisseurs locaux peuvent varier. Les politiques doivent prendre en compte ces particularités, qui influent sur le développement des entreprises et leur capacité à participer et à évoluer dans les systèmes de production internationaux. Les chapitres régionaux de ce rapport mettent en lumière les opportunités et défis à cet égard, ainsi que les politiques nécessaires au développement de cinq chaînes de valeur régionales spécifiques (voir le tableau 1 et les chapitres 3 à 7).

Tableau 1. **Recommandations de politiques de soutien à différentes chaînes de valeur dans les régions d'Afrique**

Région	Chaîne de valeur	Recommandations
Afrique australe	Automobile	• Améliorer l'environnement des affaires et attirer les investissements des multinationales • Soutenir activement les entreprises pour qu'elles poursuivent leur production et préservent leurs liquidités pendant la pandémie • Adopter des politiques commerciales accommodantes en supprimant les droits de douane et autres barrières au commerce
Afrique centrale	Bois	• Améliorer l'environnement des affaires au moyen d'une politique macroéconomique stable, d'une harmonisation des réglementations et d'une libéralisation des marchés d'importation • Investir dans les transports et les infrastructures logistiques • Travailler avec les communautés locales et le secteur privé pour développer les capacités de transformation
Afrique de l'Est	Agroalimentaire	• Réviser le Tarif extérieur commun de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et supprimer les barrières non tarifaires • Coordonner les stratégies industrielles nationales et faciliter les interactions entre les pôles industriels de la région • Étendre l'initiative de partage de réseau « One Network Area » à d'autres pays au-delà de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)
Afrique du Nord	Énergie	• Améliorer l'environnement des affaires et cibler les pôles industriels pour attirer les multinationales • Créer des centres de formation et de recherche pour renforcer les compétences de la main-d'œuvre • Faciliter le commerce intra-régional de matières premières et de biens intermédiaires pour le secteur • Investir dans les transports et mettre en œuvre des plans intra-régionaux de connexion énergétique
Afrique de l'Ouest	Agroalimentaire	• Améliorer l'accès aux financements et fournir une assistance technique et financière aux coopératives • Faciliter la numérisation et l'adoption de pratiques soucieuses de l'environnement parmi les petits exploitants et producteurs informels • Mettre en œuvre les accords de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) pour faciliter le commerce et améliorer les normes de qualité • Cibler les zones économiques spéciales frontalières pour attirer les investissements et augmenter la compétitivité

Les précédentes initiatives pour intégrer les chaînes de valeur fournissent de précieux enseignements pour l'action publique

Depuis les années 1980, les institutions africaines ont pris de nombreuses initiatives pour renforcer les chaînes de valeur régionales et mondiales. Diverses stratégies continentales ont cherché à développer les chaînes de valeur régionales dans le cadre

d'une stratégie plus large d'industrialisation et de transformation structurelle. Les Communautés économiques régionales (CER) comme la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), la CEDEAO et la CAE ont adopté des stratégies régionales pour certaines chaînes de valeur clés. Toutefois, la plupart des initiatives n'ont pas atteint les résultats escomptés jusqu'à présent, faisant redouter une « crise de mise en oeuvre » (UA, 2017).

Ces expériences passées illustrent l'importance de l'implication du secteur privé dans le développement des chaînes de valeur régionales. Donner un rôle moteur au secteur privé en prenant en compte la réalité du terrain conforte la dynamique politique. Ce choix permet aux gouvernements d'identifier les priorités d'action comme la suppression des barrières non tarifaires, la construction d'infrastructures, le développement des compétences et l'amélioration de l'accès aux financements. Les Communautés économiques régionales continueront à jouer un rôle important dans ce processus. En gage d'inclusivité, les gouvernements doivent œuvrer pour améliorer la représentaion institutionnelle des petites et moyennes entreprises dans les associations professionnelles, aux côtés des grandes firmes nationales, des entreprises publiques et des multinationales.

Une meilleure mobilisation des ressources nationales est importante pour assurer une bonne mise en œuvre des politiques. Plusieurs initiatives passées n'ont pas bénéficié des ressources adéquates. De nombreux pays n'ont par exemple pas respecté leur engagement dans le cadre de la Déclaration de Maputo, qui appelle à réserver au moins 10 % des budgets nationaux au développement de l'agriculture (UA, 2016). Ils ont souvent dépendu d'aides extérieures, ce qui nuisait à la coopération et à la prévisibilité. À l'échelle nationale, des réformes fiscales sont nécessaires pour mobiliser les ressources intérieures et lutter contre les flux financiers illégaux. Des instruments financiers innovants, comme le financement mixte (« blended finance »), les partenariats public-privé et les obligations vertes, peuvent permettre de profiter de l'intérêt croissant pour les projets durables et d'accéder à des financements privés. De plus, la méthodologie d'évaluation des projets d'infrastructure régionaux doit tenir compte des avantages supranationaux et utiliser le taux d'actualisation approprié pour calculer la valeur actuelle des projets (voir le chapitre 2).

À l'avenir, les politiques devront tenir compte de l'évolution régionale, mondiale et sectorielle des investissements. La ZLECAf pourrait accroître l'attractivité du continent auprès des investisseurs et créer de nouvelles opportunités pour les investissements intra-africains. En parallèle, l'attractivité de l'Afrique auprès des investisseurs mondiaux pourrait bénéficier de l'introduction à l'échelle mondiale d'un impôt minimum sur les sociétés, qui a fait l'objet d'un accord en juillet 2021 et devrait entrer en vigueur en 2023. Dans de nombreux secteurs, les chocs provoqués par la pandémie de COVID-19 ont eu des répercussions profondes et variées. Les investissements directs étrangers (IDE) annuels de création en Afrique ont par exemple chuté, passant de 78.4 milliards USD en 2015-19 à 32.3 milliards USD en 2020-21. Tous les secteurs ont attiré moins d'investissements, à l'exception des TIC (technologies de l'information et de la communication) et d'Internet, où les IDE en faveur de nouveaux projets sont passés de 2.6 milliards USD par an en 2015-19 à 6.2 milliards USD en 2020-21.

Le COVID-19 a également accéléré la digitalisation et accru l'intérêt des entreprises et des gouvernements pour le développement durable. Dans 13 pays africains, plus d'une entreprise sur cinq a adopté ou accru son utilisation des technologies numériques en réponse au choc du COVID-19 (Davies et al., 2021). De même, depuis le début de la pandémie, 48 % des multinationales interrogées en activité dans des pays en développement ont davantage mis l'accent sur le développement durable et la décarbonisation des chaînes d'approvisionnement. Plusieurs gouvernements africains ont alloué des ressources pour

investir dans les TIC, les énergies renouvelables et les chaînes de valeur vertes dans le cadre de leurs plans de relance post-pandémie. Ces tendances créent de nouvelles opportunités mais aussi des défis pour les responsables politiques dans le développement des chaînes de valeur régionales (tableau 2).

Tableau 2. **Tendances mondiales : opportunités et défis pour les chaînes de valeur régionales**

Tendances	Opportunités	Défis
Modification du paysage d'investissement	• Attirer les investissements pour s'adresser aux marchés locaux (par exemple agroalimentaire et industrie pharmaceutique) • Attirer les investissements des pays voisins (particulièrement en Afrique du Nord) • Encourager l'investissement intra-africain	• Ralentissement des flux financiers vers les pays émergents en raison de l'incertitude des perspectives économiques et de la hausse des taux d'intérêt dans les pays à revenu élevé • Risques accrus d'automatisation et de relocalisation
Transformation digitale	• Adapter les innovations digitales pour réduire le coût de la production et du commerce • Renforcer l'efficacité de la production grâce aux technologies numériques • Exploiter de nouvelles niches dans le segment des services • Intégrer les acteurs informels dans les chaînes de valeur	• Risque d'exclusion de certains travailleurs et producteurs en raison des obstacles à l'adoption du numérique • Demande plus forte d'infrastructures digitales • Concurrence faussée par des plateformes digitales qui évincent les autres acteurs • Risque d'emplois de faible qualité
Généralisation des modèles durables	• Augmenter la demande d'activités à forte valeur ajoutée • Accroître la pression sur les multinationales pour le respect des normes environnementales, sociales et de bonne gouvernance (ESG) • Attirer les financements durables • Investir dans la lutte contre le changement climatique et l'économie verte dans le cadre des plans de relance post-COVID-19	• Pression sur les producteurs locaux pour atteindre des normes plus élevées, notamment chez les petits exploitants et les acteurs informels • Exigences plus strictes en matière de qualité et de certification

Les responsables politiques doivent travailler avec le secteur privé pour développer les réseaux régionaux de production

Les partenariats public-privé dans l'économie numérique peuvent contribuer à réduire le coût de la production et du commerce régionaux

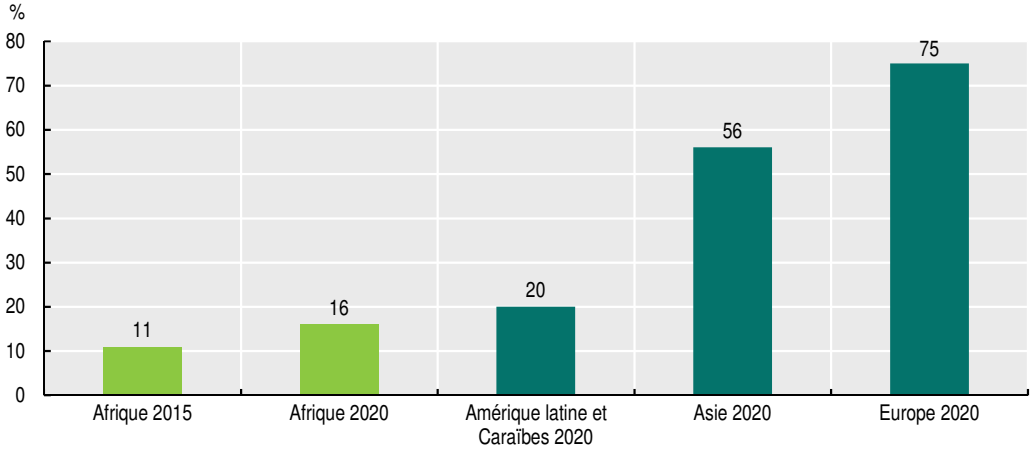
L'innovation numérique, accélérée par le COVID-19, peut renforcer l'efficacité des chaînes logistiques, des douanes et des systèmes financiers. Les technologies de registre distribué (« blockchains ») peuvent par exemple rendre plus efficaces les paiements transfrontaliers et le crédit à l'exportation par le biais de contrats intelligents. D'autres innovations peuvent faciliter la traçabilité en générant, conservant et partageant des données. Les innovations digitales permettent de vérifier en temps réel et à moindre coût la provenance d'un produit. Les procédures dématérialisées et les technologies de vérification intelligentes accélèrent également les procédures douanières.

Les solutions innovantes peuvent stimuler la participation et l'évolution au sein des réseaux internationaux de production, particulièrement pour les acteurs de petite taille ou informels. Elles peuvent aider les multinationales et leurs petits fournisseurs à établir des relations de confiance, à mieux communiquer, à se coordonner et à mieux contrôler les différentes étapes des chaînes de valeur. Les contrats intelligents et les indicateurs de réputation des plateformes numériques sont de nouveaux méchanismes pour intégrer les entreprises informelles dans les chaînes d'approvisionnement.

Les partenariats public-privé sont également essentiels pour étendre les réseaux Internet régionaux et mettre en place des réglementations efficaces en matière de flux de données transfrontaliers. Les échanges d'information entre vendeurs et acheteurs

sous-tendent toutes les prises de décisions et les processus de production et de création de valeur à l'heure de l'industrie 4.0. La mise en place d'infrastructures pour connecter les marchés numériques nationaux facilite les économies d'échelle, les investissements et les gains de productivité. Pour ce qui est des infrastructures physiques, les responsables politiques doivent continuer à favoriser les investissements privés permettant d'augmenter le trafic Internet intra-africain. En 2020, seulement 16 % de la bande passante totale en Afrique était intra-régionale, contre 20 % en Amérique latine et Caraïbes, 56 % en Asie et 75 % en Europe (graphique 6). Pour ce qui est des infrastructures immatérielles, les pays peuvent renforcer leur coopération réglementaire à travers le protocole de la ZLECAf sur le commerce électronique et d'autres accords multilatéraux. Les gouvernements devraient également envisager la création d'autorités de protection des données (APD) et partager leurs meilleures pratiques pour faire respecter la législation sur la protection des données en coopération avec le secteur privé.

Graphique 6. **Bande passante Internet intra-régionale, par continent**



Note : Les valeurs correspondent au trafic et aux connexions à Internet via la bande passante internationale. Données à mi-année.

Source : Compilation des auteurs d'après les données tirées de Telegeography (2021), *Telegeography Database*, www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299878

Les politiques industrielles nationales doivent s'adapter au nouveau cadre établi par la ZLECAf

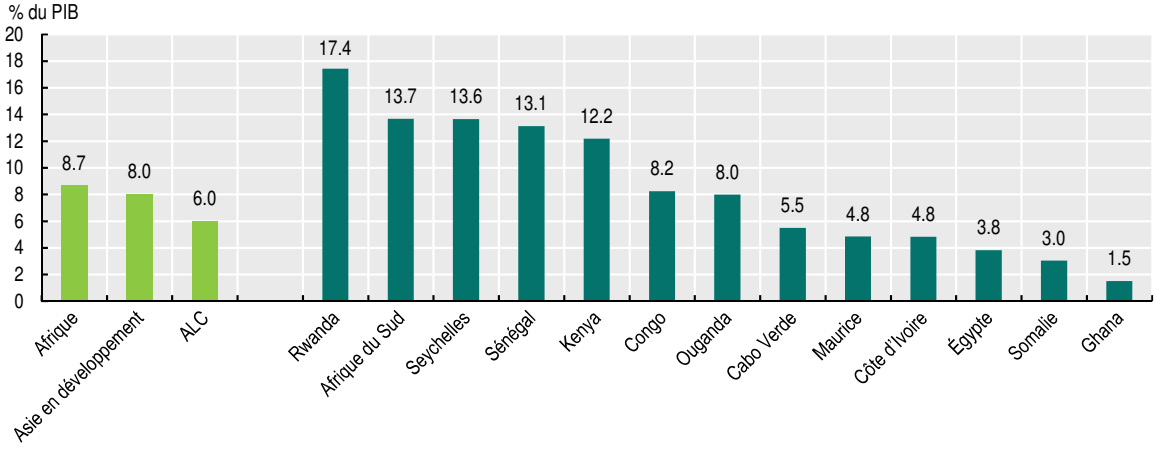
Établir des politiques de formation adaptées aux besoins techniques et aux tendances émergentes est crucial pour attirer les investissements et renforcer les liens avec les entreprises de pointe. Les talents et les compétences figurent parmi les quatre principaux facteurs déterminant les investissements directs étrangers à destination des économies en développement (Banque mondiale, 2020b). La formation continue et les reconversions seront essentielles pour répondre aux besoins spécifiques de chaque secteur et aux nouvelles exigences de la transformation verte et digitale de l'Afrique. Les responsables politiques de la ZLECAf peuvent envisager les pistes d'action suivantes :

- Le renforcement du dialogue entre la sphère politique, le secteur privé et les organismes de formation permettra d'identifier les compétences recherchées et de mettre en place les programmes de formation appropriés dans chaque secteur. Les gouvernements et le secteur privé peuvent également mettre leurs ressources en commun pour créer des centres régionaux d'excellence, comme l'African Masters in Machine Intelligence, qui forme les ingénieurs et chercheurs africains.

- Le soutien à la mobilité intra-régionale des compétences peut pallier les pénuries de main-d'œuvre qualifiée dans certains secteurs. Les initiatives régionales prises par la CAE et la SADC fournissent des exemples de la manière de lever les restrictions à la mobilité des travailleurs qualifiés.

La modernisation et l'élargissement des critères d'éligibilité aux marchés publics peuvent permettre d'attirer de nouveaux producteurs au sein de la ZLECAf. Les gouvernements africains peuvent tirer parti de l'importance relative de leurs marchés publics d'achat de biens et de services pour orienter les producteurs locaux vers les chaînes de valeur stratégiques. Au cours de la période 2015-19, les marchés publics représentaient en moyenne 8.7 % du PIB en Afrique, contre 8 % dans les pays d'Asie en développement et 6 % en Amérique latine et Caraïbes (graphique 7). En mettant en place des appels d'offre électroniques, les gouvernements peuvent améliorer la transparence du processus et assurer un paiement dans les temps. Ils peuvent également élargir les critères d'éligibilité et étendre le statut de traitement préférentiel aux acteurs régionaux de la ZLECAf, au lieu de le réserver aux producteurs nationaux. L'harmonisation des normes et les accords de reconnaissance mutuelle peuvent réduire les coûts des fournisseurs africains qui souhaitent se développer dans la région.

Graphique 7. **Dépenses des administrations liées aux marchés publics en pourcentage du PIB, moyenne 2015-19**



Note : Ce graphique a été élaboré selon la méthodologie employée par l'OCDE pour calculer les dépenses des administrations liées aux marchés publics. Les moyennes pour l'Afrique, les pays en développement d'Asie et la région Amérique latine et Caraïbes (ALC) sont pondérées. L'échantillon asiatique comprend 11 pays : Afghanistan, Indonésie, Jordanie, Kirghizistan, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Philippines, Thaïlande et Timor-Leste. La région ALC comprend 9 pays : Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Mexique, Paraguay et Pérou.

Source : Calculs des auteurs d'après la méthodologie de l'OCDE et des données du FMI (2021b), *Government Finance Statistics* (base de données), https://data.imf.org/?sk=a0867067-d23c-4ebc-ad23-d3b015045405.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934299897*

L'harmonisation des environnements d'investissement nationaux par le biais du Code panafricain d'investissements nécessite une solide structure de suivi. Jusqu'à présent, les gouvernements africains ont signé 854 accords bilatéraux d'investissement (512 sont entrés en vigueur), dont 169 accords intra-africains (44 sont en vigueur). L'harmonisation des législations nationales d'investissement permettrait d'unifier un paysage fragmenté à l'échelle du continent et d'augmenter les investissements panafricains de 14 % par rapport à leurs niveaux de 2018. L'adoption dans chaque pays de procédures unifiées à l'échelle régionale, comme le Code panafricain d'investissements, devrait être une priorité. Les expériences menées en Afrique, comme le Cadre des politiques d'investissement de la

SADC, suggèrent que de solides structures de suivi et d'évaluation, basées sur une série d'indicateurs adoptés en commun, contribuent à une mise en œuvre efficace.

L'ensemble des pôles industriels existant actuellement en Afrique constituent un socle pour développer les infrastructures et promouvoir l'investissement. L'investissement dans les infrastructures de transport peut cibler les corridors régionaux reliant les pôles de différents pays, comme le corridor LAPSSET (Kenya-Éthiopie), le corridor central (Dar es Salaam-RDC), le corridor de Maputo (Mozambique-Afrique du Sud) et le corridor de Walvis Bay (cinq pays d'Afrique australe). Les agences de promotion des investissements (API) peuvent en outre encourager les investissements des multinationales dans les segments clés d'une chaîne de valeur. Plusieurs conditions doivent être réunies pour mettre en place des API : i) s'assurer d'un soutien gouvernemental fort ; ii) fixer des objectifs clairs de promotion de l'investissement ; iii) consulter les parties prenantes locales publiques et privées afin de s'assurer de l'alignement stratégique ; iv) faciliter la coopération avec d'autres institutions et fonds d'investissement ; et v) mettre à disposition des ressources financières suffisantes et pérennes (OCDE, 2021).

Note

1. Nous avons réalisé un exercice de modélisation vectorielle autorégressive globale en utilisant les données de 10 pays d'Afrique pour lesquels des données trimestrielles sont disponibles depuis au moins 20 ans : Afrique du Sud, Botswana, Cameroun, Égypte, Ghana, Kenya, Maroc, Maurice, Namibie et Tunisie. Voir le chapitre 1 et l'annexe 1.A1 pour plus d'informations.

Références

Banque mondiale (2020a), *The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf.

Banque mondiale (2020b), *Global Investment Competitiveness Report 2019/2020: Rebuilding Investor Confidence in Times of Uncertainty*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33808.

Barnes, J., A. Erwin et F. Ismail (2019), « Realising the potential of the sub-Saharan African automotive market: The importance of establishing a sub-continental automotive pact », in *A Report for Trade & Industrial Policy Strategies (TIPS) and the African Association of Automotive Manufacturers (AAAM)*.

Casella, B. et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1er décembre 2021).

CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Éditions OCDE, Paris/Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba, https://doi.org/10.1787/291046f7-fr.

Davies, E. et al. (2021), « Firms through the Covid-19 pandemic: Evidence from sub-Saharan Africa », in *Shaping Africa's Post-Covid Recovery*, VoxEU, CEPR Press, Londres, pp. 19-30, https://voxeu.org/content/shaping-africa-s-post-covid-recovery.

FAO/CEA/CUA (2021), *Vue d'ensemble régionale de la sécurité alimentaire et de la nutrition en Afrique 2020 : Transformer les systèmes alimentaires pour une alimentation saine et abordable*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Accra, https://doi.org/10.4060/cb4831fr.

FMI (2021a), *Perspectives de l'économie mondiale (base de données)*, prévisions d'octobre 2021, www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October (consulté le 1er novembre 2021).

FMI (2021b), *Statistiques de finances publiques (base de données)*, April 2021, https://data.imf.org/?sk=a0867067-d23c-4ebc-ad23-d3b015045405 (consulté le 1er novembre 2021).

Mahler, D.G. et al. (2021), « Updated estimates of the impact of COVID-19 on global poverty: Turning the corner on the pandemic in 2021? », blog de la Banque mondiale, https://blogs.worldbank.org/opendata/updated-estimates-impact-covid-19-global-poverty-turning-corner-pandemic-2021.

OCDE (2021), « Improving public finance, boosting infrastructure: Three priority actions for Africa's sustainable development after COVID-19 », OCDE, Paris, www.oecd.org/dev/africa/Financing-Summit-for-Africa_Background-paper.pdf.

OCDE/CUA/ATAF (2021), *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2021*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/c511aa1e-en-fr.

OIT/OCDE/OIM/UNICEF (2019), *Mettre fin au travail des enfants, au travail forcé et à la traite des êtres humains dans les chaînes d'approvisionnement mondiales*, Organisation internationale du travail, OCDE, Organisation internationale pour les migrations et Fonds des Nations Unies pour l'enfance, Genève, www.oecd.org/corruption/ending-child-labour-forced-labour-and-human-trafficking-in-global-supply-chains.htm.

OMS (2021), « Africa clocks fastest surge in COVID-19 cases this year, but deaths remain low », Organisation mondiale de la santé, www.afro.who.int/news/africa-clocks-fastest-surge-covid-19-cases-year-deaths-remain-low.

ONU (2021), « Monthly trade data » in *UN Comtrade* (base de données), Organisation des Nations Unies, New York https://comtrade.un.org/ (consulté le 1er novembre 2021).

ONU CESAP/Banque mondiale (2021), *ESCAP-World Bank Trade Cost Database*, Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique, Bangkok, www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database (consulté le 4 octobre 2021).

Plane, P. (2021), « What factors drive transport and logistics costs in Africa? », *Journal of African Economies*, vol. 30/4, pp. 370-388, Oxford University Press, https://dx.doi.org/10.1093/jae/ejaa019.

Roy, R. (à paraître), « The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment », document de référence pour *Dynamiques du développement en Afrique 2022*.

Telegeography (2021), *Telegeography Database*, www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database (consulté le 21 septembre 2021).

Tschirley, D. et al. (2015), « Africa's unfolding diet transformation: Implications for agrifood system employment », *Journal of Agribusiness in Developing and Emerging Economies*, vol. 5/2, pp. 102-136, https://doi.org/10.1108/JADEE-01-2015-0003.

UA (2017), *Report on the Proposed Recommendations for the Institutional Reform of the African Union* (rapport Kagame), Union africaine, Addis-Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/33273-doc-report-_institutional_reform_of_the_au.pdf (consulté le 1er novembre 2021).

UA (2016), *CAADP Country Implementation under the Malabo Declaration*, Union africaine, Addis-Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/31251-doc-the_country_caadp_implementation_guide_-_version_d_05_apr.pdf (consulté le 1er novembre 2021).

Chapitre 1

Pourquoi les chaînes de valeur régionales sont importantes pour la reprise économique en Afrique

Ce chapitre appelle les responsables politiques africains à soutenir l'essor de chaînes de valeur régionales afin d'accélérer la transformation productive du continent et créer des emplois de qualité. L'analyse commence par justifier la nécessité de repenser la participation de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales pour accroître la production locale et rattraper le rythme de la reprise économique mondiale post-pandémie. Elle souligne ensuite le potentiel de la Zone de libre-échange continentale africaine pour consolider les chaînes de valeur régionales, tout en mettant en lumière les principaux obstacles à leur développement et les menaces qu'elles représentent pour le développement durable. Le chapitre se conclut en identifiant trois tendances, renforcées par la crise du coronavirus, à intégrer dans les politiques publiques de soutien aux chaînes de valeur régionales : l'évolution du paysage de l'investissement, la transformation digitale de l'Afrique et l'élan mondial en faveur de la durabilité.

EN BREF

Le renforcement de la production locale à travers des chaînes de valeur régionales sera la clé du rebond économique de l'Afrique après les chocs infligés par la pandémie de COVID-19. La Zone de libre-échange continentale africaine peut contribuer à l'essor de ces chaînes de valeur régionales en s'attaquant aux coûts des échanges intra-africains, aux obstacles à l'investissement et à l'absence de compétitivité. Le niveau d'intensité manufacturière des exportations intra-africaines est deux fois supérieur à celui des exportations du continent vers le reste du monde. Cependant, les exportations intra-africaines ne représentent que 15 % du total des exportations de l'Afrique et doivent être davantage développées.

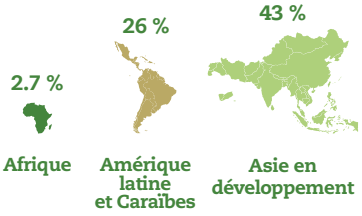
La constitution de chaînes de valeur régionales exige de bien connaître les risques et de s'adapter aux nouvelles tendances. Pour renforcer leur production, les pays d'Afrique sont confrontés à des problèmes de résilience économique et de durabilité sociale et environnementale. Les responsables politiques doivent tenir compte de ces aspects en plus des trois tendances auxquelles la crise du COVID-19 a donné un coup d'accélérateur :

- l'évolution du paysage mondial de l'investissement nécessite une coordination à l'échelle du continent afin d'accroître son attractivité aux yeux des investisseurs, en particulier intrarégionaux ;
- la transformation digitale peut favoriser l'essor des chaînes de valeur régionales mais également augmenter les risques d'exclusion et d'inégalité ;
- l'élan mondial en faveur de la durabilité ouvre de nouveaux débouchés et de nouvelles perspectives de financement pour des chaînes de valeur plus inclusives et respectueuses de l'environnement.

Pourquoi les chaînes de valeur régionales sont importantes pour la reprise économique en Afrique

La ZLECAf peut accélérer la transformation productive de l'Afrique et la reprise durable après la pandémie de COVID-19

Chaînes de valeur régionales en % de la participation aux chaînes de valeur mondiales



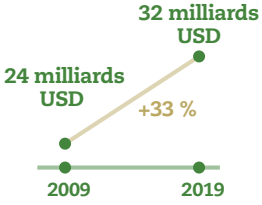
En 2019, les biens transformés et semi-transformés représentaient

79 % des exportations intra-africaines

et **41 %** des exportations vers d'autres destinations



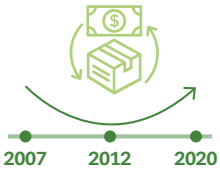
Importations de produits alimentaires des ménages africains



Le coût du commerce intra-africain, le manque de compétitivité et les freins à l'investissement ralentissent l'essor des chaînes de valeur régionales

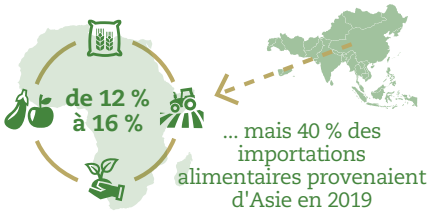
Coût du commerce élevé

Le coût du commerce intra-africain a retrouvé un niveau comparable à celui de 2007



Manque de compétitivité

L'approvisionnement intrarégional en denrées alimentaires a augmenté au cours de la dernière décennie ...



Paysage d'investissement fragmenté

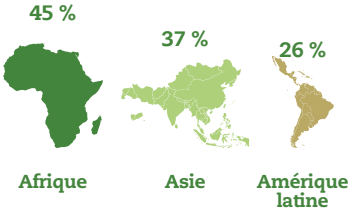


Les gouvernements africains ont **854** traités bilatéraux d'investissement, dont **169** concernent des relations intra-africaines

Les décideurs doivent tirer parti des nouvelles tendances mondiales

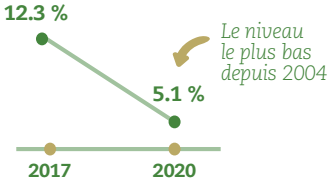
Transformation digitale

Taux de croissance annuel composé du trafic Internet transfrontalier entre 2017 et 2021



Évolution du paysage d'investissement

Investissements en faveur de nouveaux projets en Afrique en % de part du marché mondial



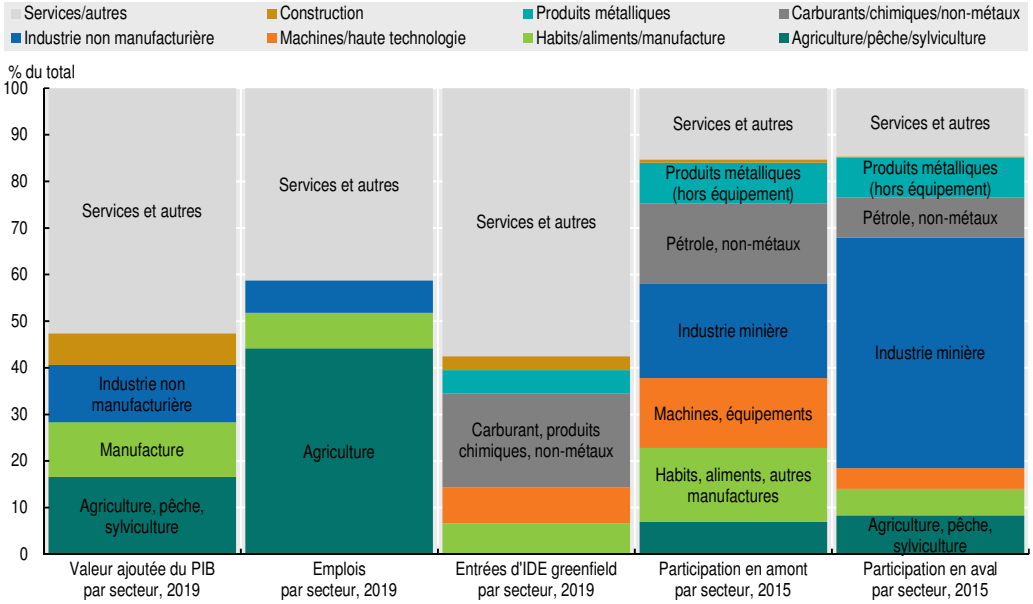
Élan en faveur de la durabilité

Au cours de la période 2010-19, le nombre de décès dus à la pollution atmosphérique en Afrique a dépassé celui **du monde de 30 %** et celui **de la Chine de 50 %**



Profil continental de l'Afrique

Graphique 1.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique, exprimés en % du total**

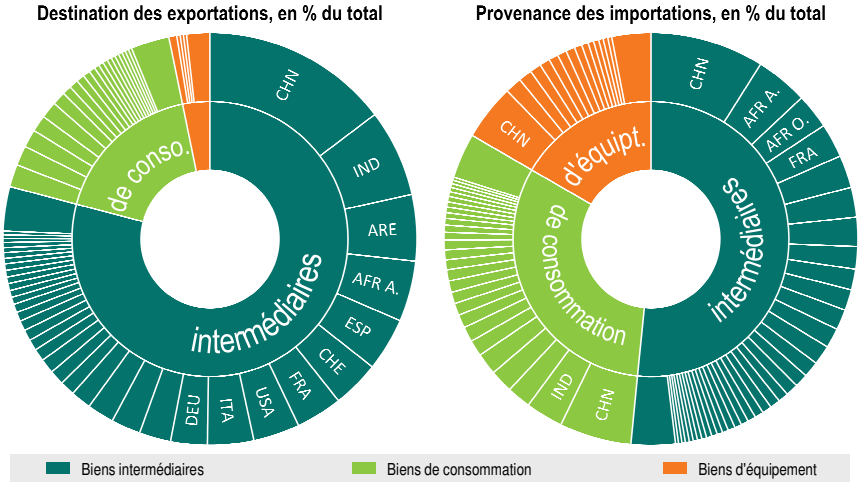


Note : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets ; et Banque mondiale (2021a), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299612

Graphique 1.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Note : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-régions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

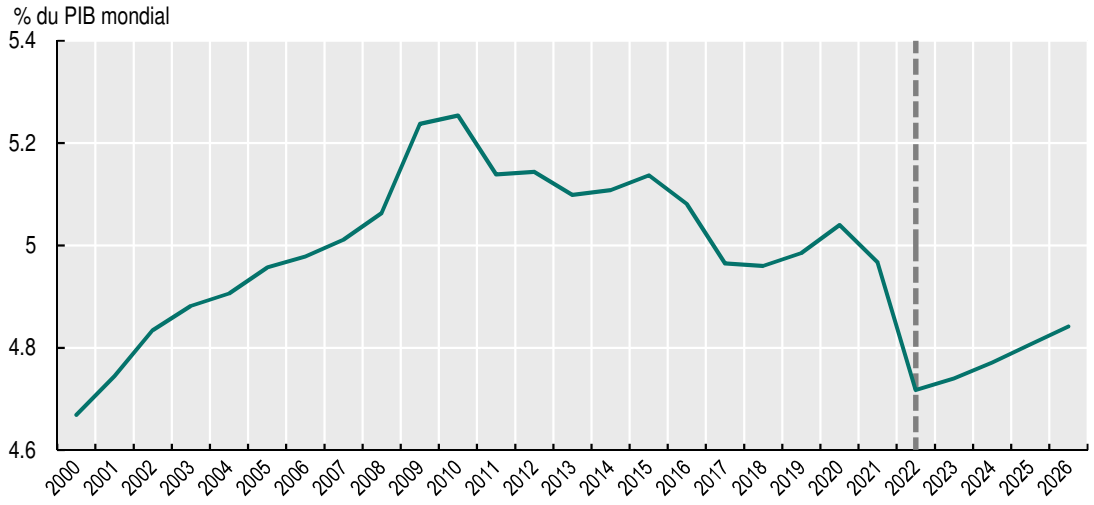
Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299631

L'Afrique risque d'être distancée par l'économie mondiale

La pandémie de COVID-19 freine la convergence économique de l'Afrique avec l'économie mondiale. La croissance économique africaine atteindra 3.9 % en 2022, soit un point de pourcentage de moins que le taux de croissance du reste du monde, qui s'élève à 4.9 %. En 2022, la part de la production du continent dans le produit intérieur brut (PIB) mondial devrait tomber à 4.7 %, le niveau le plus bas depuis 2002. Cette évolution marque l'interruption du processus de convergence du continent qui était en cours : entre 2000 et 2010, la part de l'Afrique dans la production mondiale n'a cessé d'augmenter, passant de 4.7 à 5.3 % (graphique 1.3).

Graphique 1.3. **Part de la production de l'Afrique dans le PIB mondial, 2000-26**



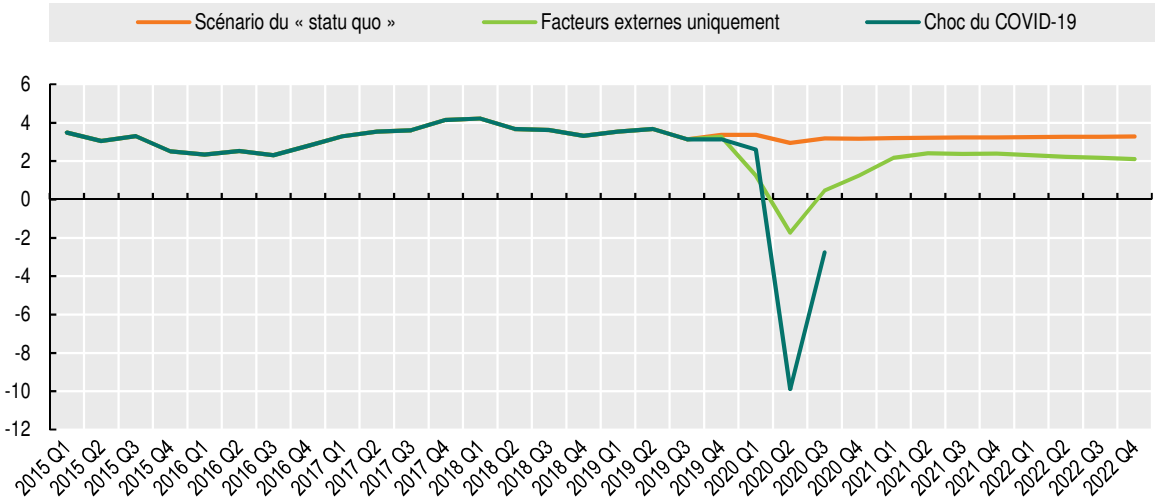
Source : Calculs des auteurs d'après FMI (2021a), *Perspectives de l'économie mondiale* (base de données), prévisions d'octobre 2021, https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299650

Plus que jamais, l'Afrique doit s'attaquer aux freins à la production intérieure

Les efforts consentis pour surmonter la crise sanitaire, accélérer les campagnes de vaccination et lever les obstacles à la production africaine seront déterminants pour assurer une reprise à court terme. Les facteurs intérieurs – dont les indispensables mesures de distanciation sociale et les inévitables perturbations de la production locale – expliquent les deux tiers (64 %) du déficit de croissance dans un échantillon de dix pays africains (graphique 1.4). Ces résultats soulignent l'importance stratégique de la demande intérieure et de la production locale pour la croissance de l'Afrique, comme le démontrait la première édition de ce rapport (CUA/OCDE, 2018). La reprise du mouvement de convergence économique nécessitera d'endiguer la pandémie et d'accélérer le déploiement de la vaccination sur le continent (ailleurs dans le monde, des campagnes massives de vaccination ont favorisé le redémarrage de l'activité). Au 19 octobre 2021, 5 % seulement de la population africaine était pleinement vaccinée, alors que le continent représente 18 % environ de la population mondiale (Mathieu et al., 2021).

Graphique 1.4. **Croissance du PIB réel dans dix pays d'Afrique, 2015-22**



Note : Les dix pays pour lesquels les données trimestrielles disponibles ont permis d'élaborer ce graphique sont l'Afrique du Sud, le Botswana, le Cameroun, l'Égypte, le Ghana, le Kenya, le Maroc, Maurice, la Namibie et la Tunisie ; les données ont été ajustées en fonction du poids respectif de chaque pays dans le PIB du continent. Le graphique compare trois scénarios de croissance trimestrielle pour ces pays : i) la croissance du PIB originellement prévue jusqu'au quatrième trimestre de 2022, sans tenir compte de l'impact économique du COVID-19 (scénario du « statu quo ») ; ii) la croissance du PIB jusqu'au quatrième trimestre de 2022, en fonction uniquement des prévisions de la croissance mondiale (scénario des « contributions des effets extérieurs »), basée sur les prévisions de l'OCDE pour la Chine, l'Union européenne et les États-Unis ; et iii) la croissance effective du PIB jusqu'à la publication des dernières données disponibles au troisième trimestre de 2020 (scénario du « choc lié au COVID-19 »).

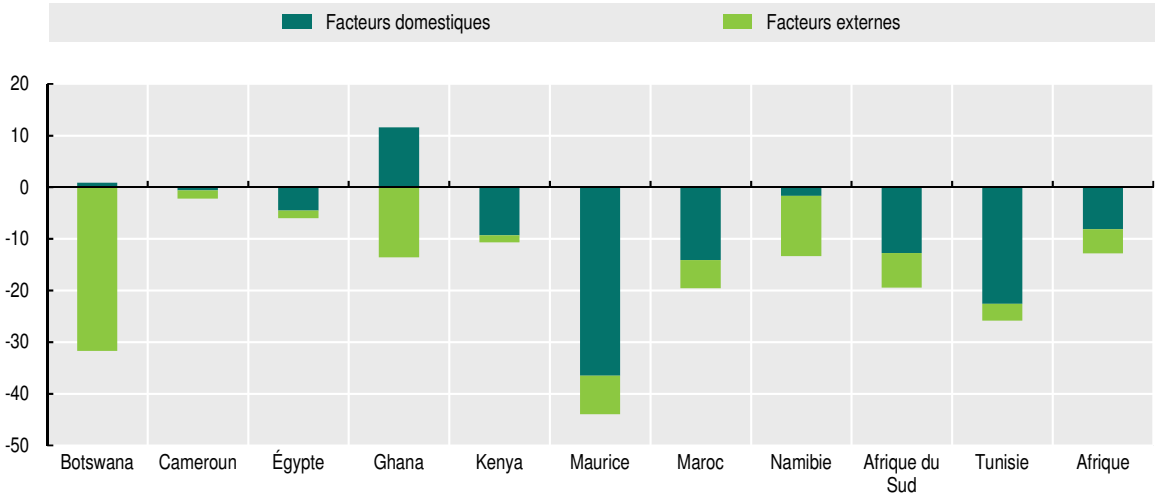
Source : Calculs des auteurs d'après le modèle vectoriel autorégressif global pour l'Afrique conçu pour ce rapport (voir l'annexe 1.A1 pour plus d'informations).

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934299669*

La reprise mondiale stimulera la croissance de l'Afrique à condition que les politiques intérieures lèvent les freins à la production locale. La reprise en Chine, en Europe et aux États-Unis peut aider l'Afrique à atteindre un taux de croissance de 2.25 % en 2022, selon nos prévisions pour dix pays africains. Pour autant, ces prévisions sont inférieures d'un point de pourcentage à celles établies avant la pandémie, qui tablaient sur un taux de 3.25 % (graphique 1.4). Des politiques intérieures complémentaires, y compris concernant des solutions visant à augmenter la production domestique et à restaurer la compétitivité des exportations aux échelles régionales et mondiales, sont cruciales pour atteindre le taux de croissance de 3.55 % attendu en 2022.

L'importance relative des facteurs domestiques et externes sur le déficit de croissance varie selon les pays. En Afrique du Sud, au Cameroun, en Égypte, au Kenya, au Maroc, à Maurice, en Namibie et en Tunisie, les facteurs domestiques ont représenté en moyenne 66 % du déficit de croissance au deuxième trimestre de 2020. Inversement, ils ont été source de croissance du PIB au Botswana et au Ghana, alors que les facteurs externes étaient responsables d'une baisse de l'activité économique (graphique 1.5). Ces deux pays pourraient se redresser plus rapidement, puisque les facteurs externes renouent avec leurs niveaux pré-pandémie – à condition de maintenir un contexte domestique favorable.

Graphique 1.5. **Impact de la pandémie de COVID-19 sur le déficit de croissance dans dix pays d'Afrique, par facteurs domestiques et externes, deuxième trimestre de 2020**

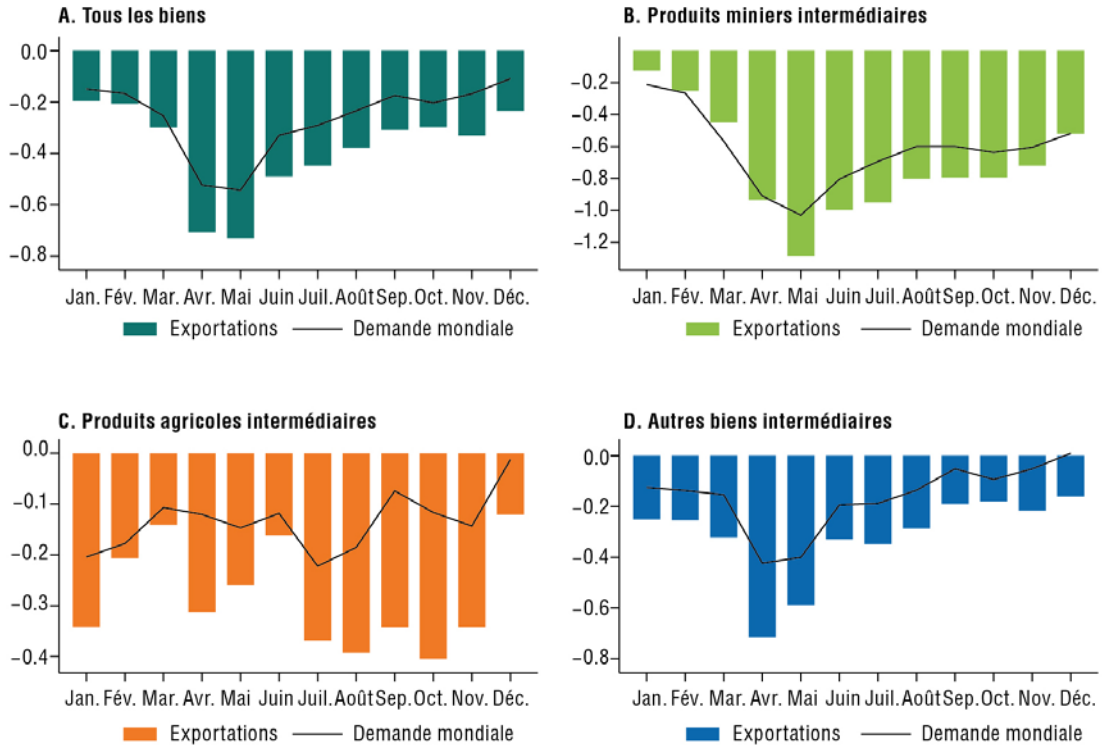


Source : Calculs des auteurs d'après le modèle vectoriel autorégressif global pour l'Afrique conçu pour ce rapport (annexe 1.A1).
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299688

Les exportations africaines ne suivent pas la reprise de la demande mondiale. Les données relatives aux échanges bilatéraux de 49 pays d'Afrique montrent que la demande mondiale pour leurs produits d'exportation a connu un sérieux ralentissement au deuxième trimestre de 2020 (graphique 1.6.A). Alors que la demande mondiale a rebondi au second semestre de 2020, les exportations africaines ont été distancées. Les produits miniers intermédiaires, qui représentaient 33.9 % des exportations totales de l'Afrique en 2019, illustrent cette tendance (graphique 1.6.B). Ils ont fait face à la plus forte baisse parmi toutes les catégories de biens jusqu'en mai 2020. Avec le redressement des cours internationaux des produits miniers et des matières premières, ils ont rebondi depuis, mais à un rythme moins soutenu. L'évolution observée pendant le ralentissement de l'économie mondiale en 2020 traduit l'exposition du secteur extractif africain aux chocs exogènes. D'autres biens intermédiaires ont eu encore plus de mal à suivre le rythme de la demande mondiale (graphique 1.6.D), notamment les biens agricoles (graphique 1.6.C).

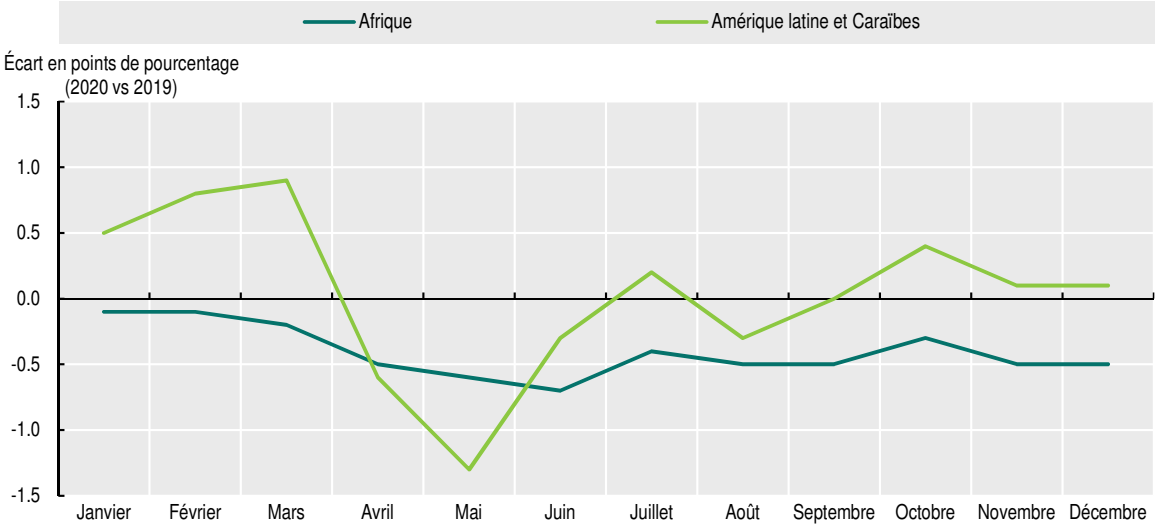
Les pays africains risquent de perdre des parts de marché dans les réseaux mondiaux de production au profit de régions comme l'Amérique latine et Caraïbes. L'Afrique et la région Amérique latine et Caraïbes (ALC) représentent chacune environ 2 % des importations de l'Europe et des États-Unis. Mais, par rapport à l'ALC, les exportations de l'Afrique vers l'Union européenne (UE) et les États-Unis marquent le pas depuis 2020 sans signe de redressement. Les exportations de l'ALC vers l'UE et les États-Unis ont connu une reprise en V, avec un recul de 1.3 point de pourcentage en mai 2020 par rapport à mai 2019 mais un rattrapage en septembre 2020 du niveau de septembre 2019. À l'inverse, les exportations de l'Afrique vers l'UE et les États-Unis étaient déjà inférieures à leur niveau de l'année précédente au premier trimestre de 2020. La pandémie n'a fait qu'accentuer cette tendance, avec un repli d'environ -0.5 point de pourcentage, stable jusqu'à la fin de 2020 et aucun signe de redressement (graphique 1.7).

Graphique 1.6. **Croissance des exportations vs croissance de la demande mondiale, Afrique, 2019-20**



Note : Ce graphique compare les exportations mensuelles de 2020 aux exportations de 2019 aux mêmes mois.
Source : Calculs des auteurs d'après Nations Unies (2021), *UN COMTRADE* (base de données), https://comtrade.un.org/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299707

Graphique 1.7. **Évolution de la part des importations de l'Union européenne et des Etats-Unis en provenance d'Afrique et de l'ALC, 2020 vs 2019**



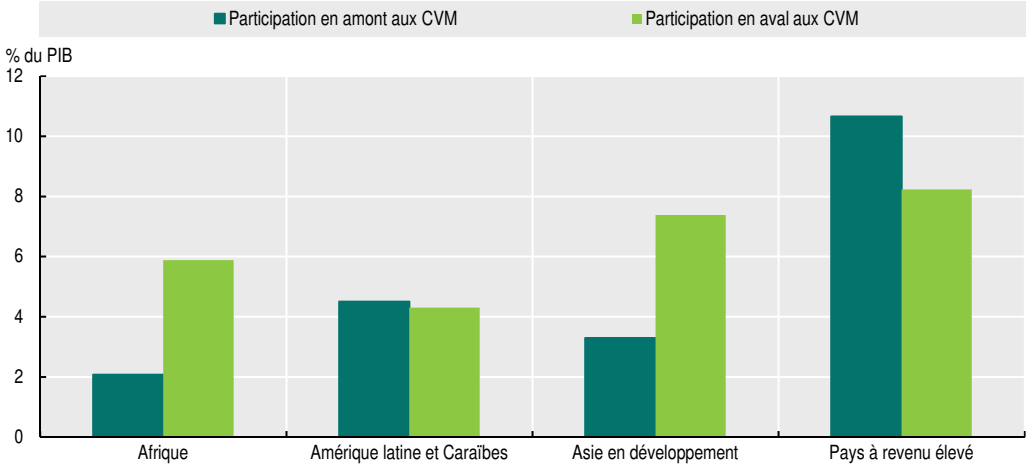
Note : Ce graphique compare la part des importations mensuelles de l'UE et des US en provenance de l'Afrique (respectivement de l'ALC) en 2020 à la part des importations de 2019 aux mêmes mois.
Source : Calculs des auteurs d'après les données mensuelles sur le commerce des Nations Unies (2021), *UN COMTRADE* (base de données), https://comtrade.un.org/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299726

La levée des freins à la production locale sera déterminante pour accélérer la reprise économique de l'Afrique, faire reculer la pauvreté et créer des emplois. L'analyse de ce rapport, qui s'appuie sur les enquêtes de conjoncture de la Banque mondiale au cours du premier mois de la pandémie de COVID-19 montre que les exportateurs africains étaient plus susceptibles de fermer temporairement leur entreprise et de subir une baisse de la fourniture d'intrants et de la demande pour leurs biens et leurs services (Banque mondiale, 2021b). En outre, le recours limité aux technologies de production empêche les exportations africaines de produits agricoles et autres biens intermédiaires de suivre le rythme du redémarrage de la demande mondiale (graphiques 1.6.C et 1.6.D). Ainsi, bon nombre d'exportateurs africains de produits agricoles n'avaient pas les capacités de production ni de chaînes d'approvisionnement pour gérer la désorganisation des échanges et respecter le durcissement des normes sanitaires et phytosanitaires par les importateurs pendant la crise. Enfin, le nombre de personnes extrêmement pauvres a probablement augmenté d'au moins 34 millions pour la seule année 2020 (Lakner et al., 2021). Pour créer des emplois de qualité et faire reculer la pauvreté, la transformation productive en Afrique apparaît plus importante que jamais, en particulier face à la diminution des dépenses sociales (CUA/OCDE, 2019).

La participation de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales n'a pas engendré une transformation productive créatrice d'emplois

Les modes actuels de participation de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales (CVM) n'ont pas été propices à une transformation productive à même d'accélérer la reprise économique et de créer des emplois. La participation en aval (part des intrants exportés utilisés dans la production d'autres pays) représente quasiment 6 % du PIB de l'Afrique, principalement du fait des exportations de ressources naturelles brutes et de produits agricoles (comme le cacao non transformé) dont les traitements successifs interviendront dans les pays partenaires (graphique 1.8). Inversement, la participation en amont (utilisation d'intrants venus de l'étranger dans l'activité locale de transformation, comme dans l'industrie de l'habillement à Maurice qui s'approvisionne en tissus en Asie) ne représente que 2 % du PIB africain. Résultat, la participation en aval est trois fois supérieure à la participation en amont – un ratio considérablement plus élevé que dans les autres régions du monde.

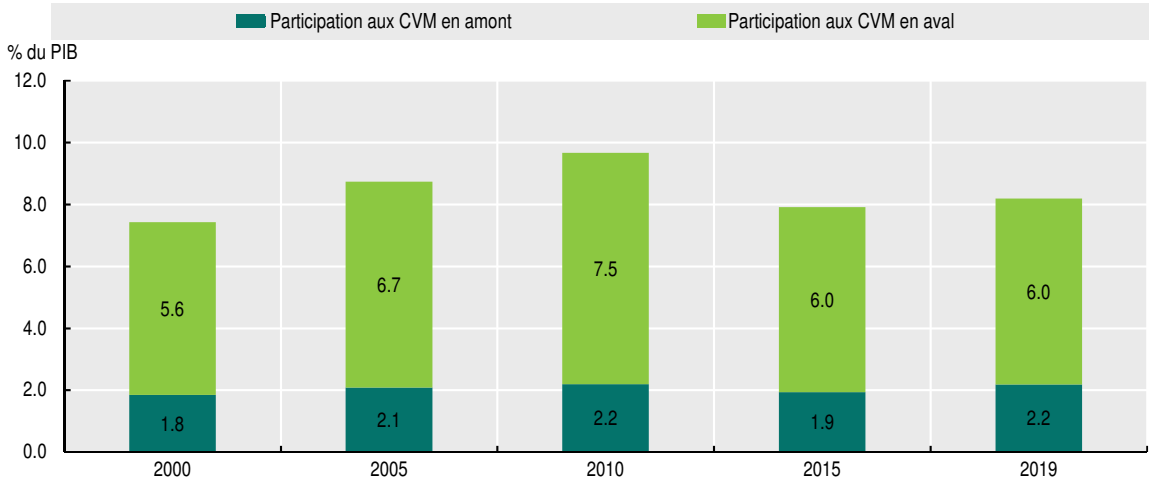
Graphique 1.8. **Participation en amont et en aval de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales, 2019**



Notes : La participation aux CVM en aval se réfère à la valeur totale des exportations nationales incluses dans les exportations étrangères. La participation aux CVM en amont se réfère à la valeur ajoutée étrangère totale intégrée aux exportations nationales.
Source : Calculs des auteurs d'après Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299745

Les modalités de participation de l'Afrique aux CVM demeurent inchangées depuis 20 ans. Depuis le début des années 2000, les liens en amont de l'Afrique, ténus, ressortent en moyenne à 2 % tandis que les liens en aval se sont maintenus autour de 6.3 % (graphique 1.9). Cette stagnation appelle à repenser les stratégies d'intégration en vue de tirer un meilleur parti de la participation aux CVM et d'accélérer la transformation productive. Plus qu'avec la participation en aval, la participation en amont permet aux entreprises locales de développer des capacités de production essentielles et d'acquérir une connaissance des marchés étrangers et, ce faisant, d'améliorer leur compétitivité et de progresser dans les chaînes de valeur.

Graphique 1.9. **Participation en amont et en aval de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales, 2000-19**



Notes : La participation aux CVM en aval se réfère à la valeur totale des exportations nationales incluses dans les exportations étrangères. La participation aux CVM en amont se réfère à la valeur ajoutée étrangère totale intégrée aux exportations nationales.

Source : Calculs des auteurs d'après Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/.

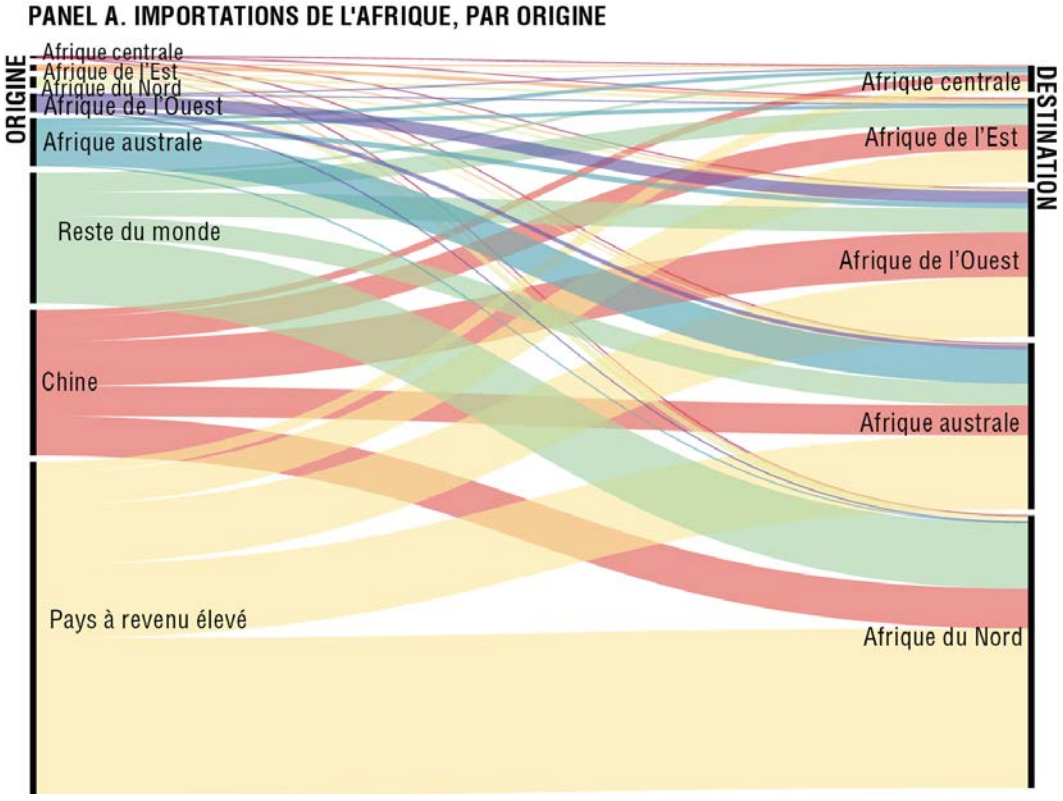
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299764

L'intégration de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales n'a pas vraiment rimé avec création d'emplois de qualité et valorisation sociale. D'une manière générale, une augmentation de 1 % de la participation aux CVM est estimée entraîner une augmentation du revenu par habitant supérieure à 1 %, cette hausse étant plus importante dans le cas de la participation en amont (Banque mondiale, 2020a). Néanmoins, dans les pays africains, l'emploi dans les chaînes de valeur manufacturières mondiales est à la traîne par rapport aux pays de comparaison, du fait essentiellement d'une faible compétitivité (Pahl et al., 2019). Des quatre pays africains étudiés[1] (Afrique du Sud, Éthiopie, Kenya et Sénégal), seule l'Éthiopie affiche une croissance de l'emploi grâce à une demande mondiale plus soutenue pour les produits finis textiles. Pour autant, les chaînes de valeur plus intensives en main-d'œuvre et façonnées par les acheteurs, comme l'habillement et le textile, n'offrent guère de perspectives de valorisation et de développement de long terme, d'où des inquiétudes quant à la qualité des emplois et des investissements « sans attaches » (Gereffi et Luo, 2014). L'intégration du Lesotho dans le secteur mondial du vêtement à la fin des années 1990 a créé plus de 50 000 emplois industriels – absorbant jusqu'à 10 % de la main-d'œuvre du pays. Mais la fin des préférences commerciales dont bénéficiaient les importations du pays sur le marché américain a entraîné une baisse brutale de l'activité (Fernandes et al., 2019).

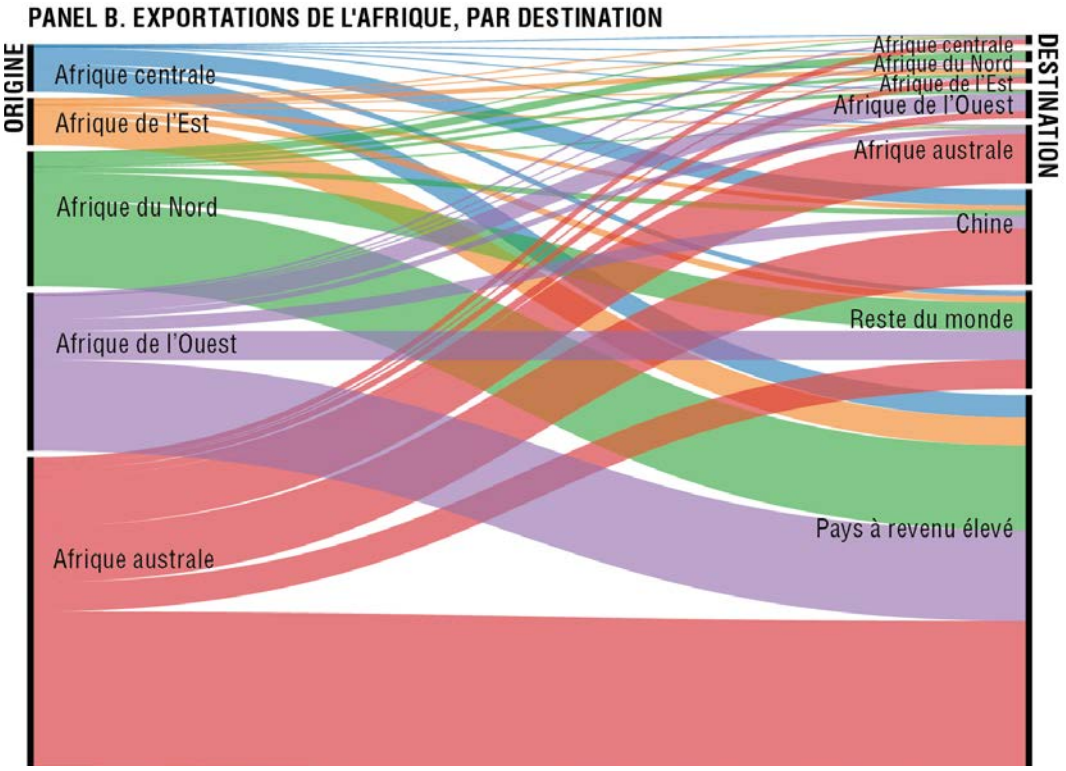
L'intégration des économies africaines se fait essentiellement dans les réseaux mondiaux de production en dehors du continent, où la progression dans les chaînes de valeur est difficile. Les régions d'Afrique s'approvisionnent en grande partie auprès de leurs partenaires commerciaux traditionnels (pays de l'OCDE, dont les membres de l'UE, et États-Unis), qui sont également un important débouché pour leurs exportations de biens intermédiaires (graphique 1.10). D'une manière générale, les profonds écarts de productivité entre entreprises africaines, l'application de normes d'importation plus strictes pour les produits et la qualité des procédés et des coûts du commerce supérieurs ont restreint les capacités de l'Afrique à progresser dans les chaînes de valeur mondiales. Cette capacité de progression dépend de plusieurs facteurs, propres à chaque chaîne de valeur – notamment ses structures de gouvernance et son ancrage dans l'économie locale.

L'intégration récente dans les réseaux de production d'Asie de l'Est n'a pas aidé l'Afrique à diversifier ou améliorer ses capacités de production. Avec le déplacement du centre de la production mondiale vers l'Asie de l'Est, la Chine et l'Inde font partie des plus importants partenaires commerciaux de l'Afrique, absorbant respectivement 15 et 6 % des exportations totales du continent en 2020 (CUA, 2020). En dépit d'une augmentation des flux commerciaux au sein des CVM, les producteurs africains continuent surtout d'approvisionner les chaînes de valeur asiatiques en matières premières et produits à faible valeur ajoutée n'exigeant que peu de compétences qualifiées (Tang et al., 2021). Les matières premières non transformées et les produits agricoles représentent respectivement 84 et 72 % des exportations africaines vers la Chine et l'Inde.

Graphique 1.10. **Commerce d'intrants intermédiaires par partenaire de l'Afrique, 2019 (milliards USD)**



Graphique 1.10. **Commerce d'intrants intermédiaires par partenaire de l'Afrique, 2019 (milliards USD) (*suite*)**



Note : Les chiffres ne comprennent pas les échanges d'hydrocarbures (chapitre 27 du Système harmonisé).
Source : Calculs des auteurs d'après Nations Unies (2021), *UN COMTRADE* (base de données), https://comtrade.un.org/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299783

Le développement de chaînes de valeur régionales va accélérer la transformation productive de l'Afrique

La constitution de nouvelles chaînes de valeur régionales peut étayer la participation actuelle du continent aux chaînes de valeur mondiales. Les marchés mondiaux conservent toute leur importance pour la transformation productive du continent, en lui donnant accès à des intrants de meilleure qualité et des perspectives d'amélioration. Le Maroc et l'Afrique du Sud ont réussi à faire monter en gamme leur filière automobile pour approvisionner des marchés, notamment européens, où la concurrence est féroce. Mais la constitution de chaînes de valeur régionales peut se révéler être une stratégie intéressante pour pénétrer peu à peu des chaînes de valeur mondiales hautement concurrentielles. Actuellement, les pays d'Afrique n'importent que 15 % de leurs biens intermédiaires auprès de fournisseurs du continent, à comparer au taux de 22 % en Asie du Sud-Est (CUA/OCDE, 2019). De toutes les régions d'Afrique, seule l'Afrique australe affiche un taux important de circulation intrarégionale des importations et des exportations.

L'activité régionale de transformation ouvre des perspectives de valeur ajoutée pour les matières premières et les produits agricoles de l'Afrique mais également pour augmenter la participation en amont aux chaînes de valeur mondiales. Les produits finis et semi-finis représentaient 79 % des exportations intra-africaines en 2019, contre 41 % des exportations vers d'autres destinations. Pour satisfaire la demande locale, les producteurs peuvent tirer parti de leur proximité avec les consommateurs finaux pour se

spécialiser dans les segments situés en amont de chaînes de valeur séquentielles (Antràs et de Gortari, 2020). La transformation régionale pour desservir les marchés mondiaux peut également bénéficier de la récente proposition « CVMs au service des PMAs ». Ce dispositif permet à la valeur ajoutée en provenance des pays les moins avancés intégrée dans les exportations des pays africains à revenu intermédiaire de bénéficier d'accords commerciaux préférentiels tels que le programme « Tout sauf les armes » de l'UE (Antimiani et Cernat, 2021).

L'exploitation des complémentarités régionales crée de nouveaux avantages compétitifs pour les pays africains. L'intégration dans les marchés assure la masse critique de consommateurs, de compétences, de fournisseurs et d'autres ressources indispensables pour développer et étendre des secteurs à forte intensité de connaissances que sont notamment l'automobile et l'industrie pharmaceutique. La mise en commun des ressources naturelles essentielles dont disposent les pays d'Afrique peut créer des avantages comparés uniques dans les activités à forte valeur ajoutée, à l'instar de la production de batteries (voir le chapitre 3 sur l'Afrique australe). Les petites économies auraient tout à gagner d'un accès à des marchés plus importants, les nouveaux investissements intra-africains renforçant les capacités productives locales tandis que la spécialisation leur permet de gagner en efficacité. Dans le secteur numérique, par exemple, les start-ups des petites économies africaines peuvent tirer parti de leur accès à des centres de données très performants, concentrés pour la plupart en Afrique du Sud, en Égypte, au Kenya et au Nigéria.

Les marchés régionaux sont plus propices au développement et à la découverte de nouvelles capacités productives. La proximité physique, culturelle et institutionnelle et l'accès à des réseaux de contact existants réduisent les coûts d'expérimentation des entreprises africaines sur les marchés régionaux et continentaux. Les exportations intrarégionales des entreprises africaines sont 4.5 fois plus diversifiées que leurs exportations en dehors de l'Afrique (CUA/OCDE, 2019). Les nouvelles capacités acquises sur les marchés régionaux peuvent les aider à se développer et à améliorer leur taux de survie quand elles abordent des marchés plus exigeants, notamment dans les pays à revenu élevé (Carrère et Strauss-Kahn, 2017).

Les responsables politiques peuvent profiter de la Zone de libre-échange continentale africaine pour développer des chaînes de valeur régionales et bénéficier de leurs retombées

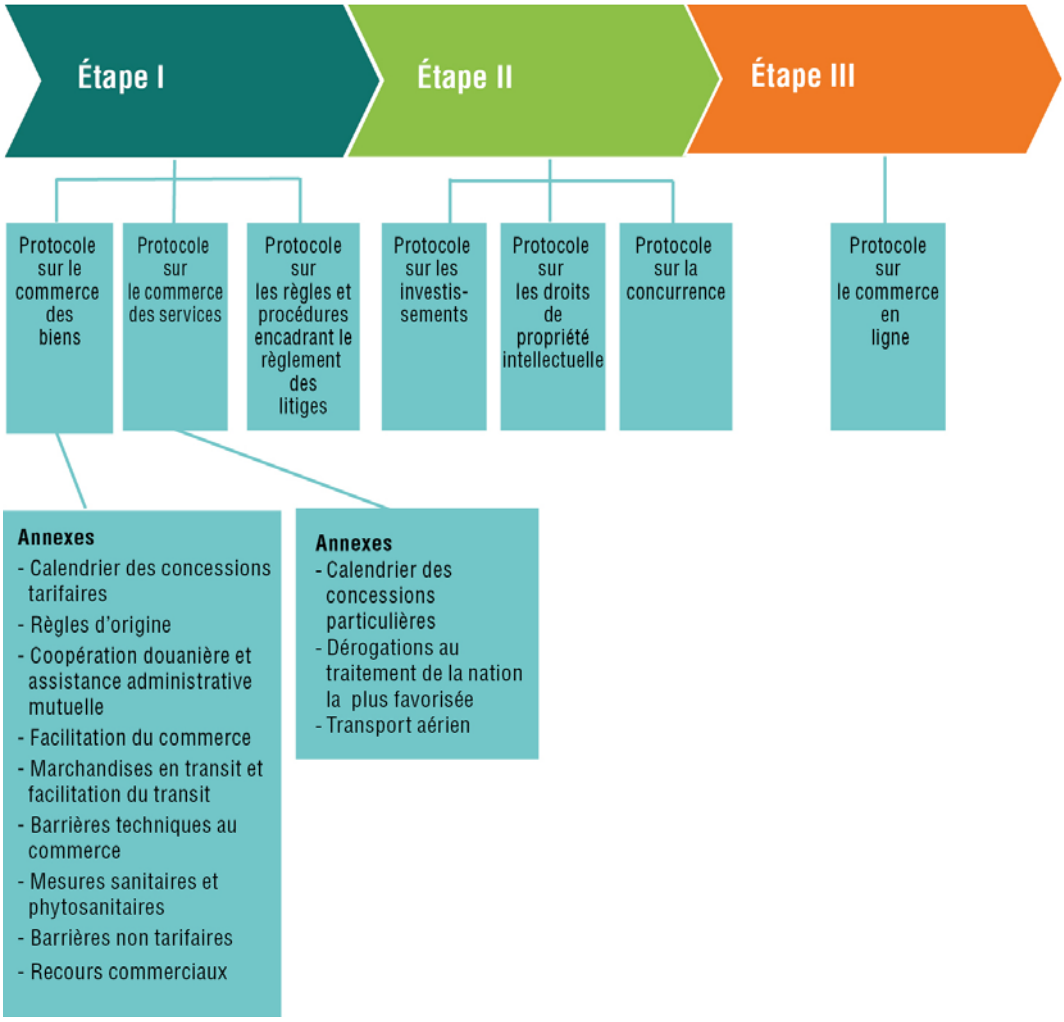
La Zone de libre-échange continentale africaine peut enclencher une dynamique propice aux chaînes de valeur régionales

En élargissant l'accès aux marchés, aux intrants, à la technologie et aux investissements, l'entrée en vigueur de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) en janvier 2021 ouvre de nouvelles perspectives d'intégration dans des chaînes de valeur régionales. Forte d'une population totale de 1.2 milliard d'individus et d'un PIB combiné supérieur à 3 000 milliards de dollars (USD), la ZLECAf a pour ambition de stimuler le commerce intra-africain. C'est à ce jour l'accord commercial régional le plus abouti d'Afrique, puisqu'il prévoit des engagements importants dans des domaines comme les normes sanitaires et phytosanitaires, les barrières techniques aux échanges, les droits de propriété intellectuelle et les investissements (Banque mondiale, 2020b).

Les négociations portant sur la mise en œuvre de la ZLECAf se déroulent en plusieurs étapes, avec pour finalité d'établir des positions communes sur de multiples aspects de l'intégration régionale. L'étape I couvre les échanges de biens et de services tandis que

l'étape II aborde la question des droits de propriété, d'investissement et de politiques de la concurrence et l'étape III le commerce en ligne (graphique 1.11). En décembre 2020, en réaction à la pandémie de COVID-19, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine (UA) a décidé d'accélérer les négociations autour du commerce numérique et fusionné les étapes II et III (UA, 2020).

Graphique 1.11. **Principales étapes de négociation pour la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine**



Source : Adaptation des auteurs d'après Signé et van der Ven (2019), *Keys to Success for the AfCFTA Negotiations* et Chidede, T. (2021), "AfCFTA Phase II and III Negotiations – Update".

D'autres initiatives continentales cherchent également à transformer les économies africaines par l'industrialisation et les chaînes de valeur régionales. Ainsi, le déploiement d'infrastructures de qualité sur le continent, le renforcement de la valeur ajoutée des ressources minérales et énergétiques de l'Afrique, la cartographie des chaînes de valeur en Afrique et l'élaboration d'une stratégie automobile pour le continent étaient au cœur de la troisième session ordinaire du Comité technique spécialisé sur le commerce, l'industrie et les mines, en septembre 2021. Plus récemment, le sommet sur l'industrialisation et la diversification économique de l'Afrique, organisé à Niamey (Niger) du 20 au 24 novembre

2021, a confirmé ces engagements. D'autres initiatives, à l'instar du programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), soutiennent le développement de corridors régionaux stratégiques. Le PIDA, piloté par la Commission de l'UA, la Banque africaine de développement et l'Agence de développement de l'Union africaine – Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (AUDA-NEPAD), donne la priorité à 69 projets d'infrastructure transfrontaliers dans les secteurs de l'énergie, le transport, les réseaux d'eau et les technologies de l'information et de la communication en vue d'approfondir l'intégration sur le continent (UA/AUDA-NEPAD/BAfD, 2021).

Le choc lié à la pandémie de COVID-19 oblige les entrepreneurs africains à s'adapter, ouvrant de nouvelles perspectives pour s'engager dans des activités à plus grande valeur ajoutée et créer des emplois. Confrontés à la crise du COVID-19, les entrepreneurs africains ont activement recherché de nouveaux débouchés : 53 % des exportateurs participant à l'enquête de la Banque mondiale ont soit ajusté, soit converti leur production ou services – contre 39 % des exportateurs dans les autres pays en développement (Banque mondiale, 2021b). Certaines activités se sont même renforcées pendant la crise et ont contribué à la création d'emplois inclusifs. En Afrique du Sud par exemple, le secteur de la délocalisation des relations commerciales a créé 17 354 emplois en 2020, principalement dans les services vocaux de première ligne pour la vente au détail (28 %), les entreprises de services publics et l'énergie (23 %) et le secteur des télécommunications (19 %). Les jeunes âgés de 18 à 35 ans représentent 87 % de ces nouveaux emplois et les femmes 65 % (BPESA, 2021).

La montée en puissance du régionalisme dans le monde accentue la nécessité de renforcer l'intégration intra-africaine. Les réseaux internationaux d'échanges et de production entre pays voisins se multiplient à mesure qu'ils se réalignent sur la théorie de la gravité du commerce international (encadré 1.1). Cette tendance reflète l'abandon progressif de l'intégration multilatérale née de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) au profit d'une balkanisation des accords commerciaux entre blocs géographiques plus restreints. Dans ce contexte, la coordination continentale entre pays africains prend tout son sens, non seulement pour garantir l'accès des producteurs africains aux intrants et aux marchés mais également pour augmenter le pouvoir de négociation collectif des pays africains dans l'économie mondiale.

En Afrique, l'essor des marchés intérieurs renforce la force gravitationnelle en faveur du commerce intracontinental. Les dynamiques de la démographie et de l'urbanisation du continent ouvrent des perspectives pour satisfaire la demande régionale de biens et de services essentiels, en particulier dans l'agroalimentaire, les matériaux de construction, l'industrie vestimentaire et les produits pharmaceutiques. Entre 2009 et 2019 par exemple, les importations vivrières pour la consommation des ménages africains sont passées de 24 à 32 milliards USD. Tandis que l'approvisionnement intrarégional a progressé de 12 à 16 % sur la même période, environ 40 % des importations vivrières enregistrées en 2019 provenaient d'Asie. La progression dans les chaînes de valeur sera vitale pour capter une demande régionale croissante et proposer aux producteurs de nouveaux débouchés. Les chapitres 5 et 7 reviennent sur le potentiel et les politiques connexes de la création de chaînes de valeur dans l'agroalimentaire en Afrique de l'Est et en Afrique de l'Ouest.

Le développement de chaînes de valeur figure également en bonne place dans les plans nationaux de développement. Un examen des stratégies industrielles actuelles des pays d'Afrique et des communautés économiques régionales révèle d'importants chevauchements dans les secteurs prioritaires (CUA/OCDE, 2019). Un réalignement des intérêts nationaux afin de développer des chaînes de valeur régionales pourrait permettre de mettre en commun les ressources et d'obtenir de meilleurs résultats en

termes de développement que la compétition pour les investissements et les transferts de technologies. Le chapitre 2 tire les enseignements des politiques suivies par les pays d'Afrique.

Encadré 1.1. **Le réalignement du commerce mondial en fonction de l'équation gravitationnelle**

L'équation de gravité du commerce suggère que le réseau des échanges internationaux est régi par un équilibre entre la force d'attraction de chaque pays (sa « masse » économique relative) et le coût des échanges entre chaque paire de pays (la « distance »). De tout temps, les pays ont commercé avec des destinations lointaines tout en privilégiant les échanges avec leurs voisins. Toutes choses égales par ailleurs, privilégier le commerce avec les pays voisins est susceptible de s'avérer plus avantageux en raison de : i) coûts de transport moindres ; ii) d'une meilleure capacité à se prémunir contre les risques ; iii) de volumes d'échanges potentiellement plus importants ; iv) d'effets de retombées ; et v) de la résilience des relations commerciales sous-tendues par une « volonté politique » commune.

La plupart des pays du Sud, hors Afrique, sont en train de redonner la priorité aux échanges avec leurs voisins, avec une part du commerce intracontinental supérieure ou égale à 50 %. Par exemple, la part des exportations de l'Inde vers l'Asie dans le total de ses exportations est passée d'à peine plus de 20 % en 1949 à 45 % en 2019. Le processus de reconstruction de relations commerciales intracontinentales par le biais de nouvelles infrastructures prend du temps – tout comme la restauration du poids relatif des économies et, partant, de leur attractivité réciproque en tant que marché d'exportation.

Source : Roy, R. (à paraître), "The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment", document de travail pour *Dynamiques du développement en Afrique 2022*.

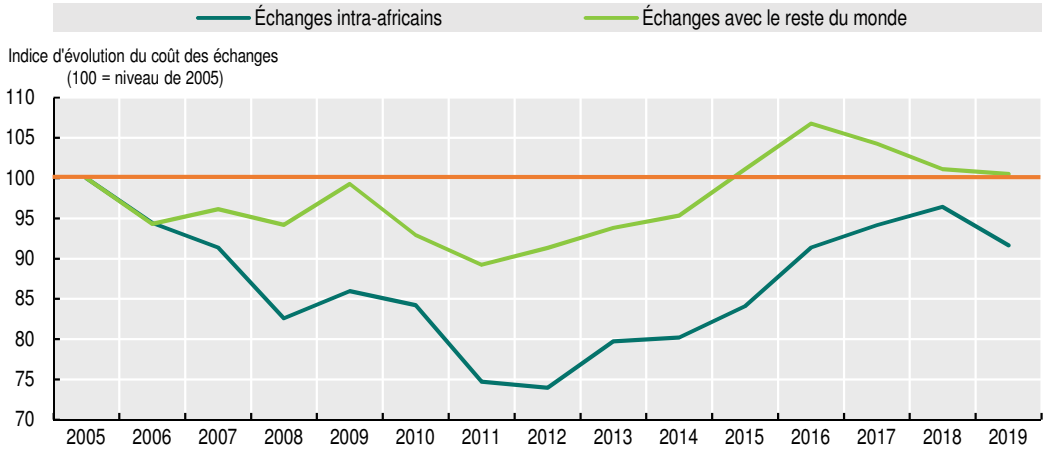
Le coût du commerce intra-africain, le manque de compétitivité et les freins à l'investissement ralentissent l'essor des chaînes de valeur régionales

Le coût élevé du commerce continue d'entraver le développement des chaînes de valeur régionales. À chaque fois qu'un produit franchit une frontière internationale, les coûts, déjà élevés, se cumulent et agissent comme un frein dans les réseaux de production. Ces coûts élevés sont par ailleurs plus pénalisants pour la participation en amont que pour la participation en aval (Antràs et de Gortari, 2020). En recul jusqu'en 2012, les coûts du commerce intra-africain sont repartis à la hausse, avec un niveau actuel pratiquement comparable à celui de 2005 (graphique 1.12). Avec la crise sanitaire, la désorganisation du transport et des déplacements, des politiques commerciales restrictives et une forte incertitude devraient contribuer à renchérir les coûts du commerce mondial (OMC, 2020).

La plupart des entreprises africaines n'ont pas les niveaux de productivité, de compétences et de capacités organisationnelles requis pour exporter directement ou tisser des relations stratégiques avec des multinationales. Les coûts fixes relativement élevés des activités d'exportation et d'importation impliquent un niveau d'efficacité suffisant pour amortir les investissements indispensables à une activité internationale. Les quelques entreprises opérant dans les chaînes de valeur mondiales sont souvent plus anciennes (au moins cinq années d'activité), de plus grande taille (plus de 100 employés) et des filiales locales de multinationales (Abreha et al., 2020). Elles sont rarement profondément ancrées dans l'économie locale, ce qui réduit la possibilité de participation indirecte aux CVM des fournisseurs de deuxième et troisième rangs. Par exemple, 66 % des biens et services

intermédiaires pour les entreprises kenyanes bénéficiaires d'investissements directs étrangers (IDE) sont importés, contre 25 % au Viet Nam (Newman et al., 2019).

Graphique 1.12. **Afrique : évolution du coût des échanges intra-africains et avec le reste du monde, 2005-19**



Source : Calculs des auteurs d'après ESCAP/Banque mondiale (2021), *ESCAP-World Bank Trade Cost Database*, www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299802

Le renforcement de la gouvernance économique est crucial pour attirer des entreprises chefs de file vers les réseaux internationaux de production. Une gouvernance économique solide réduit les risques et les incertitudes pour les multinationales opérant à l'étranger, qui représentent près d'un tiers de la production mondiale et deux tiers des exportations dans le monde (Cadestin et al., 2021). Des enquêtes récentes montrent qu'au moment de décider de leurs implantations à l'étranger, les multinationales privilégient certains aspects de la gouvernance économique, notamment la stabilité politique et macroéconomique (Banque mondiale, 2020a et OCDE, 2021a). En outre, pour déléguer une partie de leur production à une autre entité, elles vérifient les capacités à faire appliquer les contrats et d'autres instruments juridiques garantis par des institutions officielles. Il s'agit notamment des droits de propriété intellectuelle et de l'État de droit, dans la mesure où une production internationale n'implique pas seulement la circulation de biens matériels, mais aussi de biens immatériels comme la propriété intellectuelle, la technologie et le crédit.

Si les instruments juridiques offrent d'indispensables garanties aux multinationales, le fait de cultiver des liens informels et de nouer des partenariats et des relations de confiance est tout aussi important pour assurer le bon fonctionnement des réseaux de production internationaux. Ce type de relations est particulièrement important dans les chaînes de valeur à forte intensité de connaissances, dans la mesure où il faut éviter le risque de fuites technologiques et les problèmes de codification des caractéristiques contractuelles et anticiper les imprévus.

Une coordination continentale est indispensable pour relever ces défis imbriqués. L'ampleur des défis et des bénéfices sociaux découlant de l'essor de chaînes de valeur régionales (création d'emplois et industrialisation notamment) exige que les pouvoirs publics interviennent. Néanmoins, les gouvernements nationaux ne peuvent pas, seuls, apporter toutes les solutions. L'absence de producteurs nationaux compétitifs dans certains secteurs stratégiques (l'industrie pharmaceutique par exemple) requiert une action politique concertée, afin d'attirer des investissements et de cibler le renforcement des capacités (encadré 1.2). Enfin, les nouveaux modes de production nécessitent une

coopération renforcée : la circulation fluide des biens, des services, des données et des financements d'un pays à l'autre dépend de la coopération internationale pour lever les entraves tout au long d'une chaîne d'approvisionnement (CUA/OCDE, 2021 sur le commerce en ligne).

Encadré 1.2. **Adopter des stratégies continentales et régionales pour développer des chaînes de valeur pharmaceutiques et médicales en Afrique**

La dépendance de l'Afrique à l'égard des importations de produits médicaux a fragilisé la capacité des pays à affronter la pandémie de coronavirus. Au moins 70 à 90 % des produits pharmaceutiques consommés localement sont importés. En 2020, les principaux exportateurs de produits pharmaceutiques et des dispositifs médicaux vers l'Afrique (UE, Inde, Suisse, Chine et États-Unis, dans cet ordre) ont décrété des interdictions d'exportation et/ou des fermetures d'usines avec à la clé une augmentation des prix et, du fait de la baisse du trafic aérien, une hausse des coûts de transport.

Le secteur pharmaceutique africain est confronté à trois grandes difficultés : i) une faible productivité ; ii) un accès limité des populations aux produits, à cause de problèmes de disponibilité, de prix et de transport ; et iii) un éventail de produits de médiocre qualité et peu diversifiés (ONUDI, 2019). Alors que l'Inde et la Chine comptent respectivement 5 000 et 10 500 entreprises pharmaceutiques, les pays africains doivent se partager 375 fabricants de médicaments pour 1.3 milliard d'habitants. Même lorsque les médicaments sont disponibles, leurs prix ne sont pas compétitifs du fait de coûts de production élevés. En outre, les patients africains doivent assumer une part importante des dépenses, de 36 % en moyenne, faute de systèmes d'assurance maladie suffisants. Tous ces facteurs réduisent le retour sur investissement pour les sociétés pharmaceutiques (CENUA, 2019).

Les gouvernements africains ont réagi à la désorganisation des chaînes de valeur provoquée par la pandémie en réaffectant leurs unités de fabrication et en facilitant l'accès aux fournitures médicales. Des sociétés africaines de vêtements, comme Hela au Kenya, ont été mobilisées pour produire, avec le soutien des pouvoirs publics, des équipements de protection individuelle, certaines envisageant même de se reconvertir définitivement dans cette activité (Maylie, 2020). À l'échelle du continent, la plateforme africaine de fournitures médicales a permis, par un dispositif numérique, des achats groupés de médicaments indépendamment de la taille des marchés (Nkengasong, 2021). Ces solutions numériques peuvent rationaliser la chaîne d'approvisionnement en fournitures médicales et contribuer à la réalisation d'économies d'échelle (Conway et al., 2019).

La ZLECAf pourrait faciliter la mise en œuvre de stratégies continentales visant à créer une filière pharmaceutique. Pour commencer, la levée des règles de propriété intellectuelle pourrait favoriser les transferts de technologie et permettre la production locale de médicaments génériques et de vaccins contre le COVID-19. Ensuite, l'accélération d'initiatives régionales pourrait renforcer les capacités à constituer des capacités régionales de fabrication. En 2007, l'UA a lancé le plan de fabrication de produits pharmaceutiques pour l'Afrique (PMPA) en concertation avec des établissements publics et privés de santé africains et certaines communautés économiques régionales, notamment la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Le PMPA entend améliorer les capacités de production locales à travers des formations, des investissements, des activités de recherche et développement et l'harmonisation des cadres réglementaires, conformément aux normes de bonnes pratiques de fabrication de l'Organisation

Encadré 1.2. **Adopter des stratégies continentales et régionales pour développer des chaînes de valeur pharmaceutiques et médicales en Afrique (*suite*)**

mondiale de la santé (OMS). L'initiative de fabrication de produits pharmaceutiques soutenue par la ZLECAf, actuellement testée à titre pilote dans dix pays, ouvre la voie à des systèmes d'achats groupés destinés à combler le déficit d'investissement dans des capacités de fabrication locales à grande échelle.

Source : Compilation des auteurs.

Les responsables politiques doivent éviter les écueils liés à l'essor des chaînes de valeur régionales

La corrélation entre le développement de chaînes de valeur régionales et la résilience macroéconomique est complexe. Les chaînes de valeur régionales permettent aux producteurs africains de diversifier les sources de la demande et de l'offre et de réduire leur exposition aux chocs propres à chaque pays (Caselli, Fracasso et Traverso, 2019 ; OMC, 2020). Au Kenya, par exemple, les producteurs des filières du thé et de l'horticulture desservant plusieurs marchés d'exportation ont vu la sophistication de leurs produits augmenter de 40 % après la crise financière mondiale de 2008-09 et la sécheresse de 2011. À l'inverse, les entreprises n'exportant que vers une seule destination ont connu un recul d'environ 30 % de la sophistication de leurs produits (Krishnan et Pasquali, 2020).

Les responsables politiques doivent être conscients des risques de contagion liés aux réseaux internationaux de production. La régionalisation pourrait réduire la longueur matérielle des chaînes d'approvisionnement mais pas leur fragmentation, dans la mesure où les produits peuvent traverser des frontières à chaque étape du processus de transformation. L'interdépendance des entreprises et des pays au sein d'un réseau international de production synchronise leurs activités économiques, ce qui les expose davantage aux chocs dans les pays où est localisée une partie de la chaîne de production. Dans la mesure où les économies africaines, en particulier les pays riches en ressources, connaissent une croissance du PIB plus volatile que dans d'autres régions (CUA/OCDE, 2018), les chaînes de valeur régionales peuvent les exposer à un risque de contagion par des chocs macroéconomiques régionaux.

La structure de gouvernance des chaînes de valeur régionales peut aider les entreprises à supporter ces chocs. Une étude de 2020 sur la chaîne de valeur régionale de l'habillement en Afrique australe suggère que les détaillants sud-africains honorent leurs engagements contractuels et soutiennent leurs fournisseurs directs les plus importants, en partie pour préserver des relations durables. À l'inverse, les petits producteurs qui vendent leurs produits aux détaillants par le biais d'intermédiaires sont confrontés à des baisses de prix drastiques sans bénéficier d'aucun soutien de leurs partenaires en aval (Pasquali et Godfrey, 2021). À l'issue d'un examen de la littérature, Bacchetta et al. (2021) concluent que la propagation des chocs par les chaînes d'approvisionnement dépend de la complémentarité des séquences de production, de la concentration des fournisseurs ou des clients dans chaque segment et du type de chocs (localisé/simultané à l'échelle mondiale). Une veille macroéconomique devrait permettre d'opérer un suivi attentif des chaînes d'approvisionnement caractérisées par le faible nombre de fournisseurs ou d'acheteurs et l'implication systématique du pôle d'un réseau. Les pouvoirs publics peuvent travailler avec les entreprises pour améliorer l'anticipation des risques et organiser un soutien ponctuel en cas de crise (OCDE, 2021b).

La ZLECAf peut favoriser la création d'emplois en Afrique grâce à la libéralisation du commerce, mais la qualité de ces emplois reste préoccupante. Un exercice récent de modélisation par Bengoa et al. (2021) montre que lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre, la ZLECAf pourrait stimuler l'emploi de 2.1 % par rapport à 2014, l'année de référence. Les petites économies, comme le Bénin ou le Togo, devraient tirer les plus grands bénéfices de la libéralisation des échanges. Des prévisions de la Banque mondiale (2020b) tablent également sur une importante redistribution des emplois entre secteurs, avec une hausse nette du nombre de travailleurs dans les industries manufacturières à forte intensité d'énergie (acier et aluminium notamment), les services publics, le commerce, le divertissement et d'autres services. Les organismes officiels en charge de préserver la réglementation du travail seront de plus en plus essentiels pour garantir la création d'emplois de qualité dans les chaînes de valeur régionales. Une enquête menée auprès de 31 entreprises de l'habillement en Eswatini et au Lesotho, opérant sur les marchés mondiaux et régionaux, ne relève pas d'écart notable des conditions de travail entre ces deux types de chaînes (Pasquali, 2021).

Des mesures proactives visant à améliorer la valorisation sociale dans les chaînes de valeur régionales sont vitales pour garantir une transformation inclusive. La mise à niveau économique découlant d'une meilleure intégration dans les chaînes de valeur ne garantit pas l'amélioration des conditions de travail ni une hausse des revenus des travailleurs et des entreprises du secteur informel. Une étude portant sur des usines de confection au Maroc révèle que les acheteurs mondiaux pour la mode éphémère proposent des contrats stables et une meilleure protection sociale de leurs ouvriers très qualifiés tout en employant parallèlement des sous-traitants occasionnels (en particulier pour l'emballage et le chargement) offrant des conditions de travail et des contrats médiocres (Barrientos, Gereffi et Rossi, 2011). Les responsables politiques doivent s'atteler à toute une série de difficultés, allant des droits de propriété à la protection du travail afin de garantir une distribution équitable des bénéfices aux producteurs en bas des chaînes de valeur (Meagher, 2019). Une meilleure prise en compte des commerçants transfrontaliers informels, qui échappent souvent aux statistiques officielles (encadré 1.3), pourrait améliorer l'inclusivité et la résilience aux chocs. Des données empiriques recueillies en Afrique de l'Est suggèrent que l'activité de ces commerçants a pratiquement été réduite à néant pendant les premiers mois de la pandémie de COVID-19 (encadré 1.3).

Encadré 1.3. La ZLECAf et le commerce informel

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la vulnérabilité aux chocs des commerçants africains informels. Le commerce transfrontalier informel constitue toujours la principale source de revenu pour environ 43 % des ménages africains (Afrika et Ajumbo, 2021). Les mesures de couvre-feu et les retards aux frontières ont provoqué des pertes considérables de denrées périssables et de produits agricoles pour le commerce africain, formel et informel. En Ouganda, le commerce transfrontalier informel a reculé, passant de 44 millions USD au premier trimestre de 2020 à 1 million USD à peine en avril 2020 (estimations), et a peiné à se redresser après la réouverture des frontières (CENUA, 2021). En outre, les incidents liés aux pots-de-vin et autres amendes illicites imposés par les douaniers et la police des frontières ont augmenté de pratiquement 50 % en avril 2020 par rapport à la même période un an auparavant (Bouët, Cissé et Traoré, 2020).

Les responsables politiques doivent impérativement constituer des bases de connaissances et d'informations sur le commerce transfrontalier informel. Selon les estimations actuelles du commerce transfrontalier informel, ces échanges pourraient représenter entre 11 à 40 % du total des exportations intra-africaines (Mold et

Encadré 1.3. **La ZLECAf et le commerce informel (*suite*)**

Chowdhury, 2021). Le programme statistique panafricain d'Eurostat collecte d'autres éléments sur le commerce transfrontalier informel en s'appuyant sur la méthodologie de l'UA. Leur publication est attendue en 2022. De telles données pourraient aider les décideurs à élaborer, mettre en œuvre et suivre les politiques.

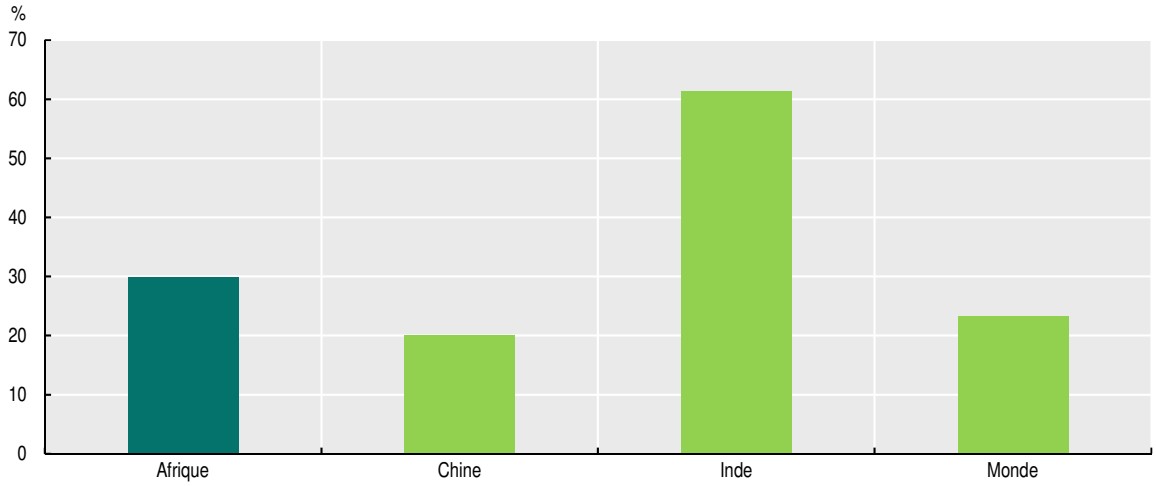
La ZLECAf est l'occasion pour les gouvernements d'engager une valorisation progressive du commerce transfrontalier. Les pouvoirs publics peuvent déjà réduire les coûts de la formalisation du commerce transfrontalier en proposant des orientations sur les procédures commerciales, en créant des guichets uniques pour réduire la charge administrative, en facilitant les paiements mobiles transfrontaliers et en adaptant les règles en matière de documentation et de formalités aux petits commerçants (surtout ceux dont le niveau d'alphabétisation est faible). Les décideurs politiques peuvent aussi réfléchir à la constitution de places de marché dédiées au commerce transfrontalier hors taxes, à l'instar du programme *haats* le long de la frontière entre le Bangladesh et l'Inde (Kathuria, 2018). Avec quelque 635 villes frontalières situées à moins de 40 kilomètres les unes des autres, l'Afrique pourrait rapidement accroître l'efficacité du commerce transfrontalier informel grâce à ces espaces commerciaux naturels (OCDE/CSAO, 2020). En outre, la réduction des barrières au commerce (en particulier en termes de sécurité alimentaire et de normes) et l'accélération des procédures douanières pourraient contribuer à cette valorisation du commerce informel (Bensassi, Jarreau et Mitaritonna, 2019).

Source : Compilation des auteurs.

Le développement de réseaux de production régionaux comporte d'autres risques pour la durabilité environnementale. Quantité de problèmes environnementaux peuvent surgir du fait de la participation aux chaînes de valeur mondiales, depuis la fréquence accrue et l'allongement des périodes de sécheresse jusqu'à la dégradation de l'habitat côtier liée à une aquaculture plus intensive en passant par l'empoisonnement des sols provoqué par les métaux, les colorants et les agents de blanchiment utilisés dans les industries textiles. Selon un récent exercice de modélisation, la libéralisation des échanges et l'évolution des structures de production consécutives à l'entrée en vigueur de la ZLECAf pourraient conduire à une baisse des polluants atmosphériques de 21.5 % mais, parallèlement, à une hausse des émissions de CO_2 de 0.3 % et des émissions de gaz à effet de serre hors CO_2 de 19.6 % (Bengoa et al., 2021).

Contrairement aux régions développées qui ont pu réagir de manière séquentielle aux pressions environnementales et de développement, l'Afrique doit relever en même temps tous ces défis. Alors que l'Afrique ne contribue qu'à hauteur de 3 % aux émissions mondiales de CO_2, de nouvelles données compilées pour ce rapport montrent que la pollution atmosphérique a augmenté de manière inquiétante au cours de la dernière décennie. En 2019, la pollution par les particules dans l'air ambiant – à imputer en partie à l'augmentation de l'activité économique et du transport[2] – est à l'origine d'au moins 383 000 décès prématurés en Afrique, soit environ 7.4 % du total des décès prématurés liés à ce type de pollution dans le monde, à comparer au niveau de 3.6 % en 1990. Malgré une base de départ plus faible, l'accélération est plus rapide que dans le reste du monde : sur la période 2010-19, l'augmentation du nombre de décès liés à la pollution par les particules dans l'air ambiant en Afrique a surpassé de 30 % ceux enregistrés dans le reste du monde et de 50 % ceux de la Chine (graphique 1.13).

Graphique 1.13. **Évolution en pourcentage des décès prématurés liés à la pollution par les particules dans l'air ambiant en Afrique, en Chine, en Inde et dans le monde, 2010-19**



Source : Roy, R. (à paraître), "The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment", document de travail pour *Dynamiques du développement en Afrique 2022*, d'après des données de IHME (2019), *The Global Burden of Diseases 2019* (base de données), www.healthdata.org/gbd/2019.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299821

Les politiques en faveur des chaînes de valeur régionales peuvent profiter des tendances auxquelles la pandémie a donné un coup d'accélérateur

L'évolution du paysage de l'investissement appelle à davantage d'opérations intra-africaines et de coordination continentale

L'ampleur des défis auxquels sont confrontés les gouvernements africains et le volume limité de fonds disponibles rendent nécessaires d'optimiser la mobilisation des ressources domestiques et d'associer le secteur privé au financement du développement des chaînes de valeur régionales. Le déficit infrastructurel de l'Afrique, qu'il va falloir impérativement combler pour accompagner l'essor des chaînes de valeur, pourrait nécessiter entre 130 et 170 milliards USD par an. Avec la pandémie de COVID-19, les recettes publiques se sont contractées de 13 % et risquent de ne pas retrouver leurs niveaux pré-pandémie avant 2024. Dans le même temps, le service total de la dette extérieure des pays africains a augmenté, passant de 3.1 % du PIB en 2019 à 4.0 % en 2020 – le niveau le plus élevé depuis 2000. Des partenariats stratégiques avec le secteur privé seront décisifs pour débloquer de nouvelles sources de financement des chaînes de valeur régionales, sachant en particulier que les fonds privés ne représentent que 7 à 8 % des investissements infrastructurels en Afrique (Ndzana Olomo, 2021).

La pandémie a singulièrement désorganisé les apports extérieurs de financement à l'Afrique – une situation qui requiert l'attention des décideurs politiques. Les apports totaux d'IDE vers l'Afrique, y compris les investissements en faveur de nouvelles installations et les fusions et acquisitions d'entreprises existantes, ont chuté de 18 %, plombés par le choc initial du COVID-19. Cet effondrement, de 46 milliards USD en 2019 à 38 milliards USD en 2020, faisait suite au ralentissement général des IDE au début de la pandémie (CNUCED, 2021). Par ailleurs, les remises migratoires et les flux de portefeuille destinés à l'Afrique ont diminué en 2020. Alors que les perspectives de l'investissement dans le monde se sont stabilisées par rapport aux premières phases de la pandémie, les

gouvernements africains doivent revoir leurs stratégies d'investissement pour profiter de la réorganisation des chaînes d'approvisionnement mondiales et de l'impôt minimum mondial sur les sociétés.

Les pays africains doivent harmoniser leurs cadres d'investissement et créer des liens pour débloquer les investissements intra-africains

La ZLECAf pourrait accroître l'attractivité de l'Afrique pour les investisseurs et ouvrir de nouvelles perspectives pour les investissements intra-africains. L'intégration des marchés africains peut attirer des investissements productifs supplémentaires dans les réseaux de production régionaux existants (l'agroalimentaire par exemple) et les chaînes de valeur régionales émergentes (l'industrie pharmaceutique notamment). Actuellement, les IDE intra-africains en faveur de nouveaux projets ne représentent que 6.8 % du total en 2018, contre 50 % en Asie (CUA/OCDE, 2019). Cependant, des estimations reposant sur l'équation de gravité (encadré 1.1) suggèrent que la libéralisation des échanges de biens et de services et la mise en place des protocoles de la ZLECAf sur l'investissement et les droits de propriété intellectuelle pourraient entraîner une hausse de 14 % des IDE intra-africains en faveur de nouveaux projets par rapport au niveau de 2018 (Shingal et Mendez-Parra, 2020).

L'adoption d'un cadre d'investissement commun peut ressouder un paysage actuel plutôt fragmenté. Les gouvernements africains ont approuvé 854 traités bilatéraux d'investissement (dont 512 sont entrés en vigueur), parmi lesquels 169 concernent des relations intra-africaines (44 en vigueur). L'harmonisation des législations nationales en matière d'investissement conformément au protocole de la ZLECAf pourrait doper les opérations intra-africaines dans la mesure où ce dernier protège les investisseurs étrangers et réduit les risques et les aléas pour tous les investisseurs (encadré 1.4).

Encadré 1.4. **Mise en œuvre du protocole sur les investissements de la ZLECAf**

Le protocole sur les investissements de la ZLECAf offre un cadre commun aux pays membres dans le but de favoriser la coopération. Il s'appuie sur le code panafricain des investissements adopté en octobre 2017 par le Comité technique spécialisé sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration de l'UA. Il couvre un large éventail de sujets, dont les droits de propriété intellectuelle, les obligations des investisseurs, la concurrence, les transferts de technologie et la fiscalité (CUA, 2017).

Pour tirer pleinement parti du protocole sur les investissements, les pays membres de l'UA doivent harmoniser leurs législations en la matière, y compris les règles communes concernant la protection des droits des investisseurs et la conformité nationale. Les pays de l'UA conservent leur autonomie pour tout ce qui a trait à la promotion, la facilitation et la régulation des investissements et des investisseurs. Plusieurs pays membres ont élaboré des stratégies nationales pour la mise en œuvre de la ZLECAf en partenariat avec la Commission de l'UA et des organisations internationales et régionales, assorties d'objectifs d'investissement pour les secteurs stratégiques. La stratégie du Kenya par exemple, Vision 2030, définit six secteurs prioritaires pour attirer des investisseurs et progresser dans la chaîne de valeur. Pour coordonner les travaux des ministères et des parties prenantes concernés à l'échelle du pays, le Ghana a institué des bureaux nationaux de coordination de la ZLECAF et le Nigéria a créé des comités d'action.

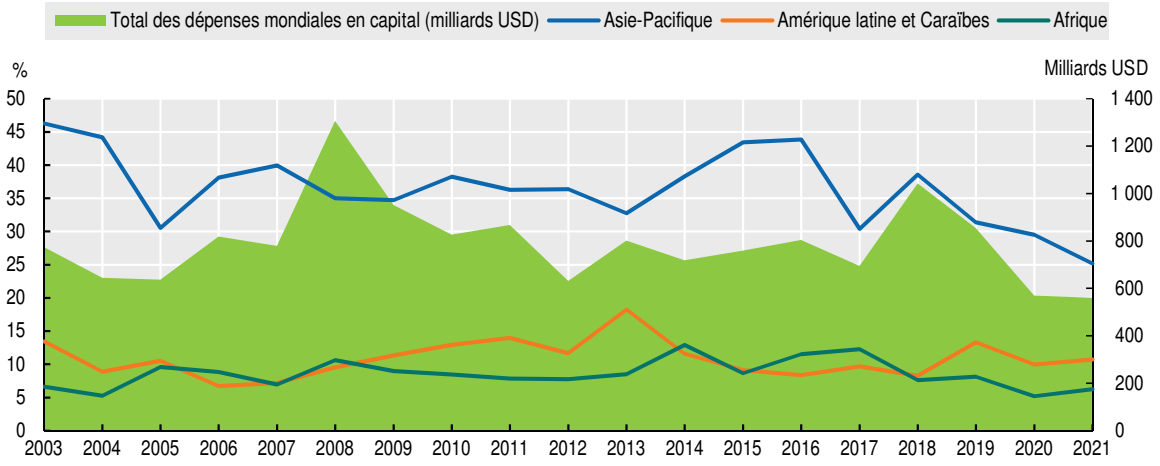
Source : Compilation des auteurs.

L'expérience souligne la nécessité de renforcer les liens entre les entreprises africaines chefs de file et les fournisseurs locaux. Même lorsque des entreprises chefs de file et des start-ups à croissance rapide étendent leur présence dans d'autres pays d'Afrique, leurs liens en amont avec les fournisseurs locaux peuvent rester restreints. C'est le cas, par exemple, de l'expansion des chaînes de supermarchés sud-africains dans les pays de la SADC, dominées par des géants du secteur comme Shoprite. Les exigences de contenu local et les droits de douane sur les importations limitent les possibilités du côté de l'offre, tandis que le manque de perspectives de financement, de formation et de réseautage empêche les fournisseurs nationaux d'être compétitifs et de respecter les normes (CNUCED, 2021 ; Nickanor et al., 2020).

L'éventuelle restructuration des réseaux de production mondiaux et la montée en puissance des secteurs du numérique en Afrique pourraient créer de nouveaux débouchés pour les investissements

Les IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique – qui reflètent les futures tendances de l'investissement – sont sur une trajectoire descendante depuis 2017. Le graphique 1.14 illustre ce ralentissement, observé en Afrique et dans la région Asie-Pacifique avant la pandémie de COVID-19. Les flux entrants en faveur de l'Afrique, qui représentaient 12.3 % de la part de marché mondial en 2017, ont chuté à 5.1 % en 2020 – leur plus faible niveau depuis 2004. La diminution du rendement moyen des IDE en faveur de nouveaux projets, en particulier dans les industries extractives et le secteur minier, qui s'établit actuellement à moins de 2 %, pourrait expliquer cette tendance au repli des IDE dans les pays en développement et, en particulier, les pays africains tributaires des matières premières (Evenett et Fritz, 2021). Des retours sur investissement relativement plus élevés dans le secteur manufacturier – de 7 % – pourraient potentiellement renforcer le réalignement observé en Afrique des activités extractives vers le secteur manufacturier et les services (CUA/OCDE, 2021).

Graphique 1.14. **Investissements directs étrangers en faveur de nouveaux projets en Afrique, Asie-Pacifique et Amérique latine et Caraïbes, en % des dépenses mondiales en capital, 2003-21**



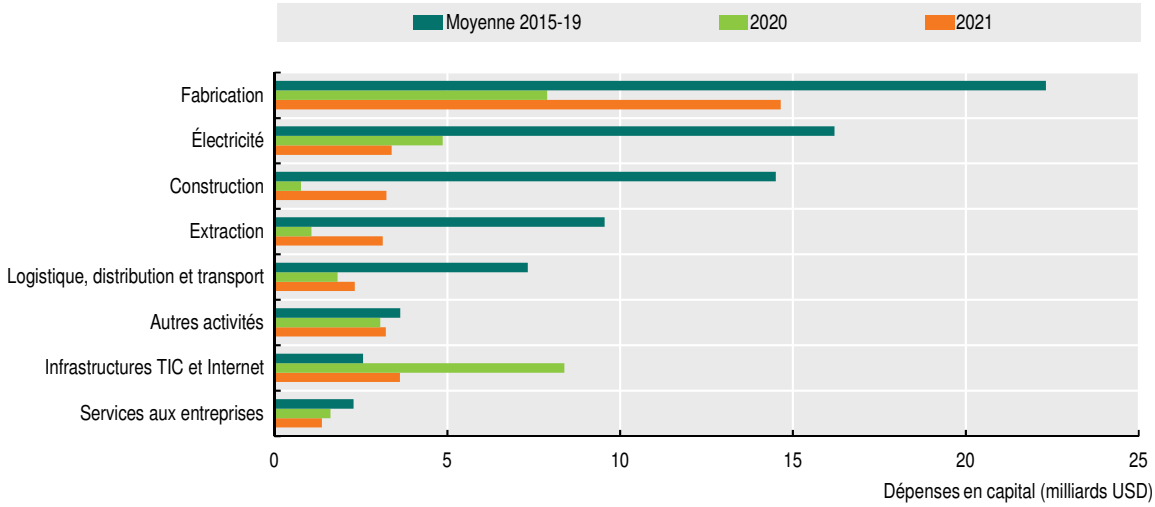
Source : Calculs des auteurs d'après fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdimarkets.com.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299840

Les éventuels ajustements opérés par les multinationales pour renforcer la résilience aux chocs des chaînes d'approvisionnement transfrontalières pourraient attirer de nouveaux investissements en Afrique. La hausse des investissements en Afrique par

des multinationales européennes pourrait ainsi réduire la distance entre fournisseurs et clients (délocalisation de proximité ou *nearshoring*) sans rapatrier toutes les opérations dans le pays d'origine (relocalisation ou *reshoring*) (UE, 2021). En Afrique du Nord, le pôle automobile du Maroc à Tanger, Tangier Automotive City, a continué d'attirer en 2020 plus de 50 entreprises, malgré le choc de la pandémie. Cela s'explique par la proximité du pays avec l'Europe et des liens logistiques bien établis, par ses coûts de main-d'œuvre compétitifs et sa stabilité politique. Néanmoins, les chaînes d'approvisionnement transfrontalières restent complexes et difficiles à reconfigurer à brève échéance.

Les infrastructures TIC et Internet conservent leur pouvoir d'attraction sur les investisseurs étrangers. Malgré la tendance générale au repli des IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique, les investissements destinés aux industries TIC du continent ont augmenté en 2020, une situation qui pourrait accélérer la transformation digitale de l'Afrique (graphique 1.15). En outre, le nombre de start-ups africaines ayant réussi à lever des fonds a progressé de 44 % en 2020, affichant un taux de croissance sur cinq ans six fois supérieur au niveau mondial (Maher et al., 2021). Selon les prévisions, l'économie Internet en Afrique pourrait représenter 5.2 % du PIB continental d'ici 2025 et passer à 8.5 % en 2050, contre 4.5 % en 2020 (Google/IFC, 2020).

Graphique 1.15. **IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique, par secteur d'activité, 2015-21**



Source : Calculs des auteurs d'après fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdimarkets.com.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934299859

L'impôt minimum mondial sur les sociétés montre que la coordination internationale peut réduire les possibilités de concurrence fiscale déloyale pour attirer les investissements

L'adoption, décidée en juillet 2021, d'un impôt minimum mondial sur les sociétés – qui devrait entrer en vigueur en 2023 – va remodeler l'attractivité de l'Afrique pour les multinationales. La coordination internationale pour appliquer un impôt minimum mondial sur les bénéfices des entreprises contribuera à encadrer la concurrence fiscale et à accroître les recettes publiques des gouvernements africains (encadré 1.5). D'autres facteurs, tels que la qualité des institutions économiques publiques, la taille des marchés intérieurs et l'accès à des intrants et une main-d'œuvre qualifiée, joueront un rôle encore plus déterminant pour les économies africaines souhaitant attirer des multinationales.

Il existe toutefois un risque de voir apparaitre d'autres pratiques néfastes pour attirer les IDE, par exemple en abaissant les normes en matière de travail et d'environnement

pour obtenir des IDE. La coopération autour des investissements doit donc prévoir des mesures de sauvegarde sociales et environnementales pour éviter un nivellement par le bas dans ces domaines. L'intégration des normes de travail dans les politiques d'investissement de la ZLECAf, à l'instar d'autres accords commerciaux préférentiels avec l'UE (Tout sauf les armes) et les États-Unis (Loi sur la Croissance et les Opportunités Économiques en Afrique), pourrait limiter les éventuelles pressions sociales découlant de la nécessité d'attirer des IDE.

Encadré 1.5. **Recettes publiques : les implications de l'impôt minimum mondial sur les sociétés**

Le double processus de mondialisation et de digitalisation de l'économie a entraîné un certain nombre de défis importants pour la fiscalité des entreprises. La mondialisation conduit à la création de chaînes de valeur couvrant de nombreux pays, de sorte qu'il peut se révéler difficile de leur attribuer des droits d'imposition spécifiques. Ce faisant, bon nombre de multinationales finissent par bénéficier de taux d'imposition effectifs peu élevés. La digitalisation accentue ces problèmes en permettant à des entreprises étrangères de devenir des acteurs importants sur un marché local sans pour autant avoir une présence physique sur place laquelle, traditionnellement, déclenche une forme de taxation. Ces questions revêtent une importance particulière pour les gouvernements africains qui, en moyenne, sont deux fois plus dépendants de l'impôt sur les sociétés que les pays de l'OCDE : en 2019, l'impôt sur les sociétés représentait 18.8 % des rentrées fiscales en Afrique, contre 10 % dans les pays de l'OCDE (CUA/ATAF/OCDE, 2021).

Pour faire face à ces défis croissants, les 141 membres du cadre inclusif sur l'érosion de la base d'imposition et le transfert de bénéfices (BEPS) se sont employés à actualiser les normes internationales en matière de fiscalité. En octobre 2021, 137 membres avaient validé une solution aux difficultés fiscales soulevées par la digitalisation de l'économie, reposant sur deux piliers. Les pays africains membres du cadre inclusif ainsi que le Forum africain d'administration fiscale (ATAF) ont joué un rôle clé dans ces négociations, veillant à ce que les principales composantes soient adaptées aux besoins de l'Afrique. Le premier pilier s'attache au problème de la présence sur le marché déconnectée d'une présence physique, en établissant le droit pour les pays où les multinationales les plus importantes et les plus rentables ont leurs marchés d'imposer une partie de leur chiffre d'affaires. Le second pilier traite des taux d'imposition effectifs peu élevés dans certaines juridictions, introduisant un impôt minimum mondial d'au moins 15 %.

Ces réformes pourraient aider les gouvernements africains à accroître fortement les recettes tirées de l'impôt sur les sociétés dans les prochaines années. Au niveau mondial, le premier pilier devrait permettre la réallocation de 100 milliards USD aux juridictions de marché, tandis que le second pilier engendrera 150 milliards USD de rentrées fiscales supplémentaires par an. L'impôt minimum mondial mettra fin à la surenchère nuisible entourant la fiscalité des entreprises qui a induit la généralisation d'incitations fiscales généreuses mais souvent inefficaces en Afrique (plus de 80 % des pays d'Afrique subsaharienne ont ainsi récemment proposé des exonérations d'impôt)[3]. La réforme des incitations fiscales sera l'une des grandes priorités de nombreux gouvernements dans les années à venir. Associées à l'application de normes en matière d'investissement (sociales ou environnementales), ces réformes devraient créer de nouvelles demandes pesant sur les gouvernements africains, qui auront besoin de tout le soutien de leurs partenaires du développement.

Source : Compilation des auteurs.

La transformation digitale peut favoriser l'essor des chaînes de valeur régionales mais elle accroît les risques d'exclusion et d'inégalité

La pandémie de COVID-19 accélère la transformation digitale de l'Afrique, comme le soulignait le dernier rapport sur les dynamiques de développement sur le continent (CUA/OCDE, 2021). Selon les enquêtes de conjoncture de la Banque mondiale (2021b), une entreprise africaine sur cinq s'est convertie aux technologies numériques ou a intensifié son recours à ces technologies en réaction au choc provoqué par la crise sanitaire. L'utilisation des services financiers numériques a elle aussi bondi. La valeur des transactions monétaires mobiles en Afrique a progressé de 28 % par rapport à 2019, atteignant en décembre 2020 un total de 45.4 milliards USD. Par ailleurs, plusieurs gouvernements africains font de la transformation digitale l'un des piliers de leurs stratégies de redressement post-COVID (tableau 1.1). La stratégie de transformation digitale adoptée par l'UA pour la période 2020-30 jouera également un rôle clé pour donner aux pays africains un poids supplémentaire dans la définition de la gouvernance mondiale des données. Le chapitre 1 de l'édition 2021 de *Dynamiques du développement en Afrique* (CUA/OCDE, 2021) met en avant plusieurs axes de l'action publique visant à stimuler l'économie digitale régionale et à combler le fossé numérique.

Tableau 1.1. **Initiatives digitales engagées par certains pays d'Afrique face à la crise du COVID-19**

	Initiatives pour le redressement numérique
Échelle continentale	• Les États membres de l'UA ont convenu en décembre 2020 d'accélérer les négociations du protocole sur le commerce en ligne de la ZLECAf afin de définir des positions communes sur l'e-commerce, l'harmonisation des règles en matière d'économie numérique et la création d'un marché unique numérique africain (UA, 2020).
Cameroun	• À travers sa Stratégie nationale de développement 2020-30 (SND30), le Cameroun envisage d'investir 250 milliards de francs CFA (440 millions USD) dans l'extension de son réseau de fibre optique, de construire deux centres de données et d'introduire un système de gouvernance électronique.
Égypte	• L'Égypte prévoit d'investir plus de 360 millions USD pour connecter 1 million de ménages à la fibre optique afin d'accompagner la reprise et l'essor de l'économie numérique.
Ghana	• Le Ghana a lancé plusieurs initiatives en mai 2020 pour approfondir l'inclusion financière et créer un écosystème de paiements dématérialisés inclusif, assorti d'une réglementation, d'une protection du consommateur et d'une supervision adéquates.
Kenya	• Le programme de relance économique en huit points du Kenya a alloué 59 millions USD à l'éducation numérique en recrutant 10 000 enseignants et 1 000 stagiaires TIC (ministère de la Santé du Kenya, 2020).
Afrique du Sud	• Le plan d'investissement pour relancer l'économie après la pandémie de l'Afrique du Sud couvre sept projets d'infrastructures numériques pour une enveloppe totale d'environ 7.3 milliards USD et pourrait contribuer à créer 707 000 emplois (Habiyaremye et al., 2021).

Source : Compilation des auteurs.

La transformation numérique peut permettre de surmonter les freins au développement des chaînes de valeur régionales

La transformation digitale peut accroître la compétitivité des producteurs africains. Dans l'agriculture par exemple, les solutions numériques peuvent augmenter la productivité, améliorer les liens avec le marché et renforcer l'inclusion financière (CUA/OCDE, 2021). L'industrie manufacturière traditionnelle dépend elle aussi toujours plus de services dématérialisés (TIC, marketing et distribution). En 2017, les prestations en ligne ont représenté 57 % des exportations africaines dans les TIC et les services aux entreprises, notamment l'assurance, les fonds de pension et les services financiers.

Les technologies digitales peuvent réduire les coûts du commerce transfrontalier en augmentant l'efficacité des services de support comme la logistique, le financement du commerce et les paiements. Les technologies de registre distribué (*blockchains*) permettent par exemple de signer des contrats intelligents qui accélèrent les paiements aux frontières tout en les rendant moins coûteux et plus efficaces. En mars 2021, le

groupe OCP a réalisé la première transaction commerciale intra-africaine reposant sur une chaîne de blocs, du Maroc vers l'Éthiopie, pour une valeur de 400 millions USD (OCP, 2021). Dans le secteur de la logistique, les services digitaux ont contribué à maintenir les activités économiques essentielles durant les confinements. Par exemple, TradeDepot, une plateforme électronique de logistique pour les micro-distributeurs du Nigéria, s'est associée au gouvernement d'État de Lagos pour soutenir sa stratégie de réponse alimentaire d'urgence.

L'adoption de nouvelles technologies peut contribuer à rendre les institutions en lien avec le commerce plus efficaces et faciliter la mise en œuvre de la ZLECAf. Les solutions *blockchain* pourraient servir à faire appliquer les règles d'origine en produisant, stockant et partageant des informations utilisées pour une vérification en temps réel et bon marché de la provenance d'un produit. L'adoption du zéro-papier et de technologies intelligentes de dédouanement pourrait rationaliser et accélérer les procédures aux frontières. Le système douanier automatisé du Maroc permet par exemple aux entreprises d'effectuer les démarches d'exportation en 15 à 20 minutes au lieu des deux à trois jours nécessaires auparavant pour récupérer les documents imprimés (INSME, 2019).

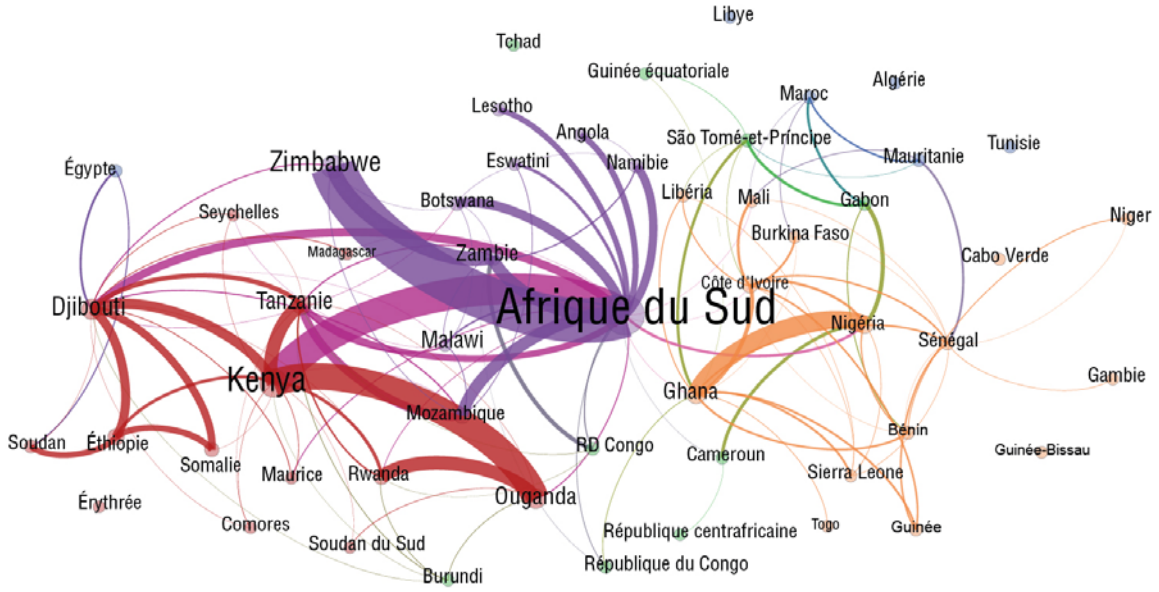
Les nouveaux modèles d'affaires bâtis sur le numérique permettent aux entreprises de contourner certains freins à l'exécution des contrats officiels et d'intégrer des acteurs informels. Ces modèles facilitent la coopération, la communication et le suivi par différents acteurs (telles que les multinationales et leurs fournisseurs) et à toutes les étapes des chaînes de valeur. Parallèlement, les contrats intelligents et les systèmes fondés sur l'indice de réputation sur les plateformes et les places de marché numériques offrent des mécanismes alternatifs pour identifier des partenaires fiables et garantir la redevabilité sans recourir à des démarches judiciaires. C'est un aspect crucial pour intégrer les producteurs africains informels dans les chaînes de valeur régionales. Ainsi au Kenya, plus de 13 000 agriculteurs et 6 000 fournisseurs utilisent désormais la plateforme mobile Twiga Foods pour écouler quotidiennement leurs produits directement aux 2 000 points de vente couverts.

Pour permettre des gains de productivité, renforcer le commerce transfrontalier et participer à des activités bâties sur le numérique, il faut développer l'économie digitale à travers les frontières. Une analyse des places de marché africaines révèle que 91 % des transactions sur le continent ont une portée exclusivement nationale (ITC, 2020) – signe de la difficulté pour les solutions numériques à s'imposer au-delà de leur marché d'origine. Les responsables politiques peuvent favoriser le développement d'une économie numérique au-delà de leurs frontières en adoptant des réglementations favorables (surtout dans le domaine de la fiscalité digitale), en facilitant la définition de normes pour l'interopérabilité et en incitant les start-ups innovantes à se lancer dans des créneaux vitaux tels que la finance et la logistique (CUA/OCDE, 2021).

La compétitivité des chaînes de valeur régionales passe impérativement par une circulation fluide et sécurisée des données d'un pays à l'autre. Les flux d'information entre acheteurs et vendeurs sous-tendent tous les processus de décision, de production et d'ajout de valeur dans le contexte de l'industrie 4.0. En 2020, la demande de largeur de bande Internet internationale (représentée par le trafic de pointe) a augmenté de 50 % ou plus sur 42 des 100 premières liaisons Internet internationales en Afrique. Connecter les économies numériques nationales aux économies numériques régionales en Afrique permettrait d'accroître leur compétitivité. De nouveaux modèles *hub-and-spoke* (réseaux en étoile) font leur apparition, de grands pays comme l'Afrique du Sud et le Kenya ayant un niveau plus dense de connexion avec les autres pays africains (graphique 1.16). Au-delà des infrastructures matérielles nécessaires pour assurer la circulation des

données, un solide cadre de gouvernance continental assurant l'équilibre entre les enjeux économiques, de respect de la vie privée et de souveraineté des données est absolument indispensable.

Graphique 1.16. **Analyse des réseaux de bande passante Internet intra-africains, 2017-20**



Source : Calculs des auteurs d'après Telegeography (2021), *Telegeography Database*, www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database.

La transformation digitale peut s'accompagner de phénomènes d'exclusion et d'inégalité

La transformation digitale risque d'empêcher la participation de la grande majorité des entreprises et des travailleurs d'Afrique aux réseaux de production internationaux. L'adoption des technologies numériques exige des investissements fixes et des compétences qui dépassent les capacités des acteurs africains, réduisant encore davantage leurs perspectives d'intégration dans des chaînes de valeur mondiales. Ainsi, 31 % seulement des entreprises africaines ont leur propre site web, contre 39 % pour les pays en développement d'Asie et 48 % en Amérique latine et Caraïbes. Une concentration excessive des plateformes de commerce en ligne peut aussi entraîner une dépendance pour les petits fournisseurs et limiter leurs capacités à monter en gamme. Globalement, le changement technique dans les chaînes de valeur mondiales est de plus en plus défavorable aux travailleurs peu instruits, au profit des personnes ayant un niveau d'instruction élevé, ce qui réduit le potentiel de ces chaînes de valeur en matière de création d'emplois pour les travailleurs peu qualifiés d'Afrique (Reijnders, Timmer et Ye, 2021).

Enfin, l'automatisation permise par le numérique peut compromettre l'attractivité de l'Afrique pour les investisseurs internationaux et renforcer les inégalités sur le marché du travail. Selon des recherches récentes, l'automatisation à grande échelle, technologiquement faisable, pourrait mettre 10 à 15 ans avant d'être viable économiquement dans les chaînes de valeur africaines intensives en main-d'œuvre, comme le textile (ODI, 2018). En général, l'automatisation entraîne le remplacement d'un travailleur non qualifié par un travailleur qualifié et augmente de ce fait les inégalités de salaire entre ces catégories de travailleurs.

Encadré 1.6. **Les chaînes de valeur agricoles dans les pays africains de langue portugaise face à l'arrivée du numérique**

Les six pays d'Afrique ayant comme langue officielle le portugais représentent une part importante de la population et de l'économie du continent. En 2019, l'Angola, le Cabo Verde, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Mozambique et São Tomé-et-Príncipe abritaient ensemble 66 millions d'habitants, pour un PIB de 120 milliards USD et une croissance du PIB réel de 0.5 %.

Ces pays sont confrontés à un certain nombre de difficultés pour intégrer les chaînes de valeur et diversifier leur base d'exportations. En 2018, le pétrole brut représentait jusqu'à 83.5 % des exportations de l'Angola et 63.3 % de celles de la Guinée équatoriale. Au Cabo Verde, le poisson préparé et en conserve était le produit le plus exporté, représentant 42.8 % du total. Au Mozambique, le charbon et les combustibles à base de charbon constituent le principal produit d'exportation, avec 22.1 % du total. À São Tomé-et-Príncipe, les fèves de cacao sont le premier produit d'exportation, représentant 50.9 % du total. En 2015, la participation combinée de ces pays aux chaînes de valeur agricoles s'établissait à 76 millions USD, l'équivalent de 0.05 % de leur PIB combiné, selon Casella et al. (2019). À titre de comparaison, la participation totale de l'Afrique aux chaînes de valeur agricoles mondiales ressortait à 8 541 millions USD.

La numérisation des chaînes de valeur agricoles pourrait améliorer l'accès de ces producteurs à de nouveaux marchés. Vodafone a ainsi soutenu une initiative au Mozambique, baptisée *Connected Farmer Alliance* (CFA). Cette plateforme dédiée à la filière agricole permet de suivre les cycles de production et facilite les paiements mobiles. CFA met en relation les agroindustriels et les petits fournisseurs, qui ont ainsi accès à de nouveaux marchés et voient leur productivité augmenter (Moceviciute et Babcock, 2016). Un autre exemple, toujours au Mozambique, est celui du fournisseur de commerce électronique Izyshop. Celui-ci vend des boîtes de fruits et de légumes achetés directement aux agriculteurs, qui peuvent gagner ainsi plus de 100 USD par mois, à comparer au salaire moyen de 18 à 20 USD dans le pays (GSMA, 2019).

L'intensification de la coopération internationale et des partenariats public-privé est indispensable pour améliorer les connaissances techniques et favoriser le développement de marchés locaux. En Angola, le programme de soutien à la production, à la diversification des exportations et à la substitution des importations (PRODESI) mis en place par les autorités vise à diversifier l'économie pour réduire la dépendance aux exportations de pétrole. PRODESI renforce les capacités des acteurs locaux à travers des initiatives comme la création d'une plateforme digitale. Grâce au soutien de l'UE, le programme fournit des informations sur les marchés locaux et internationaux et des systèmes de traçabilité des produits (UE, 2020). Depuis 2019, plus de 60 000 emplois ont ainsi pu être proposés grâce à 807 projets de soutien aux chaînes de valeur agricoles (ANGOP, 2021). Le projet de partenariat Guinée-Bissau/UE ACTIVA-PAIDR fait aussi partie des exemples intéressants : il cherche à développer des marchés locaux durables en améliorant les connaissances techniques et la mécanisation des pratiques agricoles. Ce faisant, la production de céréales a augmenté d'environ 85 % (Camões Instituto, 2021).

Source : Compilation des auteurs.

Le renforcement des capacités des producteurs et des institutions publiques en Afrique est indispensable pour leur permettre de bénéficier de l'élan mondial vers la durabilité

L'attention accrue apportée à la durabilité ouvre de nouvelles perspectives pour des chaînes de valeur inclusives et respectueuses de l'environnement

La demande grandissante pour une production et une consommation socialement et écologiquement responsables offre de nouvelles perspectives aux producteurs africains pour se lancer dans des activités à plus forte valeur ajoutée. L'élaboration de produits environnementaux, les modes de production locaux (comme le recyclage) et les énergies renouvelables font partie de ce nouveau champ des possibles, tout comme l'éco-étiquetage, la certification de la production et les nouvelles sources de financement. Les cinq chapitres régionaux de ce rapport apportent un éclairage nouveau sur le rôle de l'intégration régionale dans l'exploitation de ces nouvelles sources de demande et la poursuite d'activités plus haut de gamme. Le chapitre 3 souligne par exemple tout l'intérêt du pacte automobile panafricain pour faire face à une demande croissante de véhicules électriques tandis que le chapitre 5 revient sur le potentiel des énergies renouvelables pour les économies nord-africaines.

Ce mouvement mondial accentue la pression sur les producteurs, en particulier les multinationales, pour le respect des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG). Depuis le début de la pandémie, 48 % des multinationales interrogées opérant dans des pays en développement accordent une importance accrue à la durabilité et à la décarbonation de leurs chaînes d'approvisionnement (Saurav, A. et al., 2021). Certains gouvernements mettent en place des instruments juridiquement contraignants pour garantir le respect des droits de l'homme et de l'environnement dans les chaînes d'approvisionnement des entreprises, comme le cadre obligatoire de vigilance en matière de droits humains et environnementaux proposé par l'UE. La mise en place de normes pour la responsabilité sociale des entreprises et de critères ESG pourrait améliorer les conditions de travail, augmenter la valeur ajoutée des fournisseurs et éviter la dégradation de l'environnement dans les réseaux de production mondiaux. Par exemple, l'extraction de matières premières en vue de l'exportation est l'activité qui implique la plus grande part de travail des enfants (BIT/OCDE/OIM/UNICEF, 2019). Actuellement, entre 28 et 43 % du travail des enfants contribue indirectement aux exportations, aux premières étapes des chaînes d'approvisionnement (comme l'extraction de matières premières ou l'agriculture). Ces caractéristiques structurelles ont compliqué la progression dans les chaînes de valeur de plusieurs pays africains tributaires des exportations de produits de base.

De nouvelles sources de financement sont disponibles pour des investissements verts, sociaux et durables. L'investissement à impact social offre de nouvelles sources de financement pour les entreprises qui placent les objectifs en lien avec l'environnement, le social et la durabilité au cœur de leurs modèles d'affaires. Selon Hand et al. (2020), 52 % des investisseurs internationaux d'impact envisagent de renforcer leurs opérations en Afrique subsaharienne d'ici 2025. Au niveau des pays, les obligations vertes destinées à financer les investissements publics, en particulier dans les infrastructures, attirent de plus en plus les investisseurs institutionnels comme les fonds de pension et les compagnies d'assurance. Depuis 2020, le programme d'obligations souveraines vertes du gouvernement français a étendu la liste des projets éligibles (financés par l'émission d'obligations sur les marchés internationaux) au volet environnemental de l'aide publique au développement. À condition que cet exemple soit suivi par d'autres acteurs institutionnels, il s'agit là d'une étape importante susceptible d'enclencher une hausse substantielle des financements verts pour l'Afrique. Pour autant, entre 2012 et 2020, sept

pays africains seulement ont émis des obligations vertes, pour une enveloppe globale inférieure à 4 milliards USD (Amundi/IFC, 2021).

Le volet budgétaire des plans de relance post-COVID-19 pourrait contribuer à l'essor de chaînes de valeur régionales dans ce secteur. Dans le cadre des mesures de riposte à la pandémie, les gouvernements africains, à l'échelle nationale et continentale, apportent un appui budgétaire à l'investissement dans des infrastructures vertes et le secteur de l'énergie (tableau 1.2). Des systèmes adaptés de marchés publics pourraient utiliser ces fonds et l'élan politique actuel pour augmenter la demande de création de capacités productives régionales dans ce domaine.

Tableau 1.2. **Face à la crise du COVID-19, certains pays d'Afrique tablent sur une relance verte**

	Initiatives pour une reprise verte
Échelle continentale	• La Commission de l'UA a lancé un nouveau plan quinquennal d'action pour une reprise verte sur le continent couvrant la période 2021-27, articulé autour de cinq priorités : i) financement climatique ; ii) énergies renouvelables, efficacité énergétique et programmes nationaux pour une transition juste ; iii) solutions basées sur la nature et priorité à la biodiversité ; iv) agriculture résiliente ; et v) villes vertes et résilientes.
Égypte	• L'Égypte a émis une obligation verte de 750 millions USD afin de financer une enveloppe de projets d'investissements publics écologiques de 1.95 milliard USD.
Éthiopie	• L'Éthiopie prévoit de lancer un projet de quatre ans sur les solutions naturelles pour les infrastructures d'adduction d'eau et la résilience des communautés, avec un budget de 3.6 millions USD (IISD, 2020a).
Maurice	• Le budget pour la reprise 2021/22 alloue 124 millions USD sur cinq ans au Fonds national pour l'environnement et le changement climatique en vue de réhabiliter le littoral, renforcer la surveillance de l'environnement et faire en sorte que 60 % des besoins énergétiques du pays soient couverts par des ressources renouvelables (FMI, 2021b).
Nigéria	• Le pays a débloqué 620 millions USD pour installer des systèmes solaires individuels dans 5 millions de foyers d'ici 2023 et créer 250 000 d'emplois dans le secteur de l'énergie (ESC, 2020). • Il a également alloué 0.37 milliard USD aux activités de recherche et développement dans le domaine des sources d'énergie renouvelables et alternatives.
Sénégal	• Le gouvernement a décidé d'exonérer de la TVA 22 types d'équipement fonctionnant à partir d'énergies renouvelables afin de stimuler la consommation de solutions vertes (IISD, 2020b).

Source : Compilation des auteurs.

La concrétisation de ces opportunités exige un soutien politique proactif afin de généraliser l'adoption des normes et débloquer de nouvelles sources de financement

Les politiques publiques sont déterminantes pour favoriser l'adoption des normes par les producteurs africains. Les responsables politiques peuvent promouvoir la montée en gamme en soutenant la labellisation des produits, l'obtention d'une certification internationale, les marques déposées et les marques commerciales. L'application réussie de ces normes varie selon les chaînes de valeur et le contexte local. Par exemple, les producteurs locaux n'ont souvent pas conscience de ces processus d'adoption de normes ou les comprennent mal, et n'ont pas les compétences ni les moyens financiers pour investir et les mettre en œuvre (CUA/OCDE, 2019). Le renforcement des capacités institutionnelles dans les infrastructures de métrologie, de normalisation et d'accréditation est également essentiel pour garantir la compétitivité des producteurs locaux, empêcher le déchargement de produits nocifs (appareils électroniques par exemple) et éviter d'attirer des activités industrielles polluantes.

Des mesures politiques proactives sont également indispensables pour débloquer les financements liés à la durabilité. La coordination entre gouvernements africains, banques publiques de développement et donateurs est indispensable pour attirer de nouveaux investissements privés, atténuer les risques, résoudre les problèmes d'approvisionnement et éviter l'« écoblanchiment »[4]. Dans le même temps, l'adoption par les multinationales de normes sociales institutionnelles pourrait être facilitée par des cadres réglementaires nationaux plus stricts et une concertation avec les autorités locales afin d'améliorer la

visibilité des chaînes d'approvisionnement. Enfin, le recours aux marchés publics pour soutenir l'essor des chaînes de valeur régionales exige de renforcer la gouvernance afin d'éviter tout risque de corruption et étendre l'éligibilité des entreprises au-delà des fournisseurs nationaux (voir le chapitre 2 sur les mesures politiques).

Annexe 1.A1. Description technique de l'exercice de modélisation vectorielle autorégressive mondiale

Depuis son introduction en 1980 par le prix Nobel Christopher Sims, le modèle vectoriel autorégressif (VAR) est l'outil économétrique par excellence de toute analyse empirique ou fondée sur des données. Il sert également à établir des prévisions du dynamisme macroéconomique d'un pays (Sims, 1980). Un modèle vectoriel autorégressif mondial (GVAR) transpose l'analyse originale du VAR, centrée sur un pays, à un contexte international (di Mauro et Pesaran, 2013). Techniquement parlant, un modèle GVAR est une suite de modèles VARX imbriqués (un modèle VAR intégrant un ensemble de variables exogènes) dans lequel chaque VARX correspond à un pays donné. Un modèle VARX résume les données historiques disponibles sur les interrelations entre les variables macroéconomiques dudit pays (production et inflation par exemple) et sur les interrelations entre ces variables et les variables macroéconomiques correspondantes des autres pays présents dans le modèle GVAR.

Notre exercice de modélisation GVAR intègre dix pays d'Afrique (Afrique du Sud, Botswana, Cameroun, Égypte, Ghana, Kenya, Maroc, Maurice, Namibie et Tunisie), la Chine, des pays membres de l'UE et les États-Unis. Le modèle VARX du Botswana synthétise les interrelations entre les variables macroéconomiques domestiques entre elles et avec les moyennes pondérées des mêmes variables pour tous les autres pays. Les pondérations sont calculées en fonction de l'importance des échanges bilatéraux (importations et exportations) entre le Botswana et chacun des trois autres pays dans le total des échanges du Botswana.

Tableau 1.A1.1. **Variables (exprimées en logarithmes)**

	Endogènes			Exogène	
	Produit intérieur brut national	Indice des prix intérieurs à la consommation	Taux de change monnaie locale/USD (déflaté)	Produit intérieur brut étranger	Taux de change devise/USD (déflaté)
Botswana	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Cameroun	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Égypte	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Ghana	Oui	Non	Non	MP	Non
Kenya	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Maurice	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Maroc	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Namibie	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Afrique du Sud	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Tunisie	Oui	Oui	Oui	MP	Non
Chine	Oui	Non	Oui	MPhA	Non
Union européenne	Oui	Non	Oui	MPhA	Non
États-Unis	Oui	Oui	Non	MPhA	-

Note : MP = moyenne pondérée ; MPhA = moyenne pondérée hors Afrique. Tous les modèles VARX, utilisent l'indice des prix à la consommation des États-Unis comme variable exogène supplémentaire.

Les caractéristiques spécifiques de notre exercice de modélisation, le modèle GVAR-1.0 OCDE/Afrique, sont les suivantes :

- échantillon pour les estimations : séries trimestrielles pour la période allant du troisième trimestre 2019 au premier trimestre 2000 ;

- variables (détaillées par pays dans le tableau 1.A1.1) : produit intérieur brut (PIB), indice des prix à la consommation (IPC), taux de change monnaie locale/USD divisé par l'IPC national, taux d'intérêt à long terme ;
- transformation des variables : différence première du PIB en logarithme, différence première de l'IPC en logarithme pour les pays hors Afrique, différence deuxième de l'IPC en logarithme pour les pays africains et transformation de Pesaran du taux d'intérêt : 0.25 x log(1+r/100) où r est le taux d'intérêt nominal en points de pourcentage ;
- détails de l'estimation : moindres carrés ordinaires, équation par équation, en excluant les termes de cointégration.

Notes

1. Les pays de comparaison sont notamment le Bangladesh, le Brésil, la Chine, l'Inde, l'Indonésie, la Malaisie et le Viet Nam. Le choix des pays d'Afrique et des pays d'Asie a été conditionné par la disponibilité des données.
2. Selon un exercice de modélisation (https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1029/2018JD029336), la poussière minérale du désert (naturelle) est la première source de mortalité liée à la pollution de l'air en Afrique, devant la pollution atmosphérique industrielle/domestique (production industrielle, production d'énergie, transports, émissions des ménages autres que les feux) et la combustion de biomasse. En Afrique du Sud, la mortalité liée à la pollution de l'air est dominée par les secteurs industriel et domestique, avec 15 000 décès prématurés.
3. Voir www.oecd.org/tax/options-for-low-income-countries-effective-and-efficient-use-of-tax-incentives-for-investment.htm.
4. L'écoblanchiment renvoie à la pratique consistant à fournir des informations trompeuses sur les caractéristiques de durabilité des produits.

Références

Abreha, K. et al. (2020), « Africa in manufacturing global value chains: Cross-country patterns in the dynamics of linkages », *Policy Research Working Paper*, No. 9439, Banque mondiale, Washington, DC, https://doi.org/10.1596/1813-9450-9439.

Afrika, J.-G. K. et G. Ajumbo (2012), « Informal cross-border trade in Africa: Implications and policy recommendations », *AfDB Africa Economic Brief*, Banque africaine de développement, Abidjan, www.afdb.org/en/documents/document/economic-brief-informal-cross-border-trade-in-africa-implications-and-policy-recommendations-30008.

Amundi/IFC (2021), *Emerging Market Green Bonds Report 2020*, Amundi Asset Management et Société financière internationale, https://research-center.amundi.com/article/emerging-market-green-bonds-report-2020.

ANGOP (2021), « PRODESI with 4 new projects approved », *Communiqué de presse*, 14 août, Angola Press Agency, www.angop.ao/en/noticias/economia/prodesi-com-4-novos-projectos-aprovados/ (consulté le 15 septembre 2021).

Antimiani, A. et L. Cernat (2021), « Untapping the full development potential of trade along global supply chain: "GVCs for LDCs" proposal », *Journal of World Trade*, Vol. 55/5.

Antràs, P. et A. de Gortari (2020), « On the geography of global value chains », *Econometrica*, Vol. 88/4, pp. 1553-1598, https://doi.org/10.3982/ECTA15362.

Bacchetta, M. et al. (2021), « COVID-19 and global value chains: A discussion of arguments on value chain organization and the role of the WTO », *Staff Working Paper ERSD*, Organisation mondiale du commerce, Genève, www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202103_e.pdf.

Banque mondiale (2021a), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators (consulté le 1er juin 2021).

Banque mondiale (2021b), « COVID-19: Impact on firms », *Enterprise Surveys*, Banque mondiale, Washington, DC, www.enterprisesurveys.org/en/covid-19.

Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde : le commerce au service du développement à l'ère de la mondialisation des chaînes de valeur*, Banque mondiale, Washington, DC, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020.

Banque mondiale (2020b), *The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34139/9781464815591.pdf.

Barrientos, S., G. Gereffi et A. Rossi (2011), « Economic and social upgrading in global production networks: A new paradigm for a changing world », *International Labour Review*, Vol. 150/3-4, pp. 319-340, https://doi.org/10.1111/j.1564-913X.2011.00119.x.

Bauer, S.-E. et al. (2019), « Desert dust, industrialization, and agricultural fires: Health impacts of outdoor air pollution in Africa », *Journal of Geophysical Research: Atmospheres*, Vol. 124/7, pp. 4104-4120, https://doi.org/10.1029/2018JD029336.

Bengoa, M. et al. (2021), « Environmental effects of the African Continental Free Trade Agreement: A computable general equilibrium model approach », *Journal of African Trade*, https://doi.org/10.2991/jat.k.210719.001.

Bensassi, S., J. Jarreau et C. Mitaritonna (2019), « Regional integration and informal trade in Africa: Evidence from Benin's borders », *Journal of African Economies*, Vol. 28/1, https://doi.org/10.1093/jae/ejy016.

BIT/OCDE/OIM/UNICEF (2019), *Mettre fin au travail des enfants, au travail forcé et à la traite des êtres humains dans les chaînes d'approvisionnement mondiales*, Organisation internationale du travail, Organisation de coopération et de développement économiques, Organisation internationale pour les migrations et Fonds des Nations Unies pour l'enfance, Genève, www.oecd.org/corruption/ending-child-labour-forced-labour-and-human-trafficking-in-global-supply-chains.htm.

Bouët, A., B. Cissé et F. Traoré (2020), « Chapter 5: Informal cross-border trade in Africa », in A. Bouët et al. (dir. pub.), *Africa Agriculture Trade Monitor 2020*, International Food Policy Research Institute, Washington, DC, pp. 119-148, https://doi.org/10.2499/9780896293908_05.

BPESA (2021), « Global Sector Jobs Report Q4 2020 », *BPESA News*, Business Process Enabling South Africa, https://bpesa.org.za/news/359-gbs-sector-jobs-report-q4-2020.html.

Cadestin, C. et al. (2021), « Multinational enterprises and intangible capital », *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, n°118, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/6827b3c9-en.

Camões Instituto (2021), *Apoio Integrado ao Desenvolvimento Rural nas Regiões de Bafatá, Tombali e Quinara*, www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao2/UE-ACTIVA_Vfinal.pdf.

Carrère, C. et V. Strauss-Kahn (2017), « Export survival and the dynamics of experience », *Review of World Economics*, No. 3, https://doi.org/10.1007/s10290-017-0277-1.

Casella, B. et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 15 septembre 2021).

Caselli, M., A. Fracasso et S. Traverso (2019), « Globalization and electoral outcomes: Evidence from Italy", *Economics & Politics*, Vol. 32/1, pp. 68-103, https://doi.org/10.1111/ecpo.12147.

CENUA (2021), *Waving or Drowning? The Impact of Covid-19 Pandemic on East African Trade*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis Abeba, https://hdl.handle.net/10855/43923.

CENUA (2019), *Healthcare and Economic Growth in Africa*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis Abeba, https://hdl.handle.net/10855/43118.

CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 1er juin 2021)

Chidede T. (2021), *AfCFTA Phase II and III Negotiations – Update*, Tralac Trade Law Centre, South Africa, www.tralac.org/blog/article/15090-afcfta-phase-ii-and-iii-negotiations-update.html.

CNUCED (2021), *Transforming Southern Africa: Harnessing Regional Value Chains and Industrial Policy for Development*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/gdsecidc2021d1_en.pdf.

Conway, M. et al. (2019), *Should Sub-Saharan Africa Make Its Own Drugs?*, McKinsey & Company, www.mckinsey.com/industries/public-and-social-sector/our-insights/should-sub-saharan-africa-make-its-own-drugs.

CUA (2020), *Statistiques du commerce international africain*, Commission de l'Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/39607-doc-af-trade_yearbook2020_v4_comp-compresse_1.pdf.

CUA (2017), *Code panafricain d'investissement – Projet*, Commission de l'Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/32844-doc-projet_code_panafricain_dinvestissements_decembre_2016.pdf.

CUA/ATAF/OCDE (2021), *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2021 : 1990-2019*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/c511aa1e-en-fr.

CUA/OCDE (2021), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, CUA, Addis Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Éditions OCDE, Paris/CUA, Addis Abeba, https://doi.org/10.1787/291046f7-fr.

CUA/OCDE (2018), *Dynamiques du développement en Afrique 2018 : Croissance, emploi et inégalités*, Éditions OCDE, Paris/CUA, Addis Abeba, https://doi.org/10.1787/9789264302525-fr.

Di Mauro, F. et M. Pesaran, (2013), *The GVAR Handbook: Structure and Applications of a Macro Model of the Global Economy for Policy Analysis*, Oxford University Press.

ESC (2020), *Bouncing Back: Nigeria Economic Sustainability Plan*, Economic Sustainability Committee, Abuja, https://media.premiumtimesng.com/wp-content/files/2020/06/ESC-Plan-compressed-1.pdf.

ESCAP/Banque mondiale (2021), *ESCAP-World Bank Trade Cost Database*, Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique, Bangkok, www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database (consulté le 4 octobre 2021).

Evenett, S.-J. et J. Fritz (2021), *Foreign investment: How to make it work for developing countries*, Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, Vienne, https://iap.unido.org/articles/foreign-investment-how-make-it-work-developing-countries.

fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdimarkets.com (consulté le 24 septembre 2021).

Fernandes, A.-M. et al. (2019), « Are trade preferences a panacea? The export impact of the African Growth and Opportunity Act », *Policy Research Working Paper*, No. 8 753, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31316

FMI (2021a), *Perspectives de l'économie mondiale* (base de données), prévisions d'octobre 2021, https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October (consulté le 27 novembre 2021).

FMI (2021b), *Policy Responses to COVID-19: Policy Tracker*, Fonds monétaire international, Washington, DC, https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19#G.

Gereffi, G. et X. Luo (2014), « Risks and opportunities of participation in global value chains », *Policy Research Paper*, No. 6847, Banque mondiale, Washington, DC, https://doi.org/10.1017/9781108559423.014.

Google/IFC (2020), *e-Conomy Africa 2020: Africa's $180 billion Internet economy future*, Société financière internationale, Washington, DC, https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/e358c23f-afe3-49c5-a509-034257688580/e-Conomy-Africa-2020.pdf?MOD=AJPERES&CVID=nmuGYF2.

GSMA (2019), *E-commerce in agriculture: New business models for smallholders' inclusion into the formal economy*, Global System for Mobile Communications, Londres, https://www.gsma.com/mobilefordevelopment/wp-content/uploads/2019/05/E-commerce_-in_agriculture_new_business_models_for_smallholders_inclusion_into_the_formal_economy.pdf.

Habiyaremye, A. (2021), « Co-operative learning and resilience to COVID-19 in a small-sized South African enterprise », *Sustainability*, Vol. 13/4, pp. 1-17, https://doi.org/10.3390/su13041976.

Hand, D. et al. (2020), *Annual Impact Investor Survey*, Global Impact Investing Network, New York, https://thegiin.org/assets/GIIN%20Annual%20Impact%20Investor%20Survey%202020.pdf.

IHME (2019), *The Global Burden of Diseases 2019* (base de données), Institute for Health Metrics and Evaluation, www.healthdata.org/gbd/2019 (consulté le 8 septembre 2021).

IISD (2020a), *USD 3.6 Million for Nature-Based Solutions in Ethiopia*, International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, www.iisd.org/sustainable-recovery/news/3-6-million-for-nature-based-solutions-in-ethiopia/#:~:text=The%20UN%20Economic%20Commission%20for,and%20community%20resilience%20in%20Ethiopia.

IISD (2020b), *Stimulus for renewable energy technologies in Senegal*, International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, www.iisd.org/sustainable-recovery/news/stimulus-for-renewable-energy-technologies-in-senegal/.

INSME (2019), *Digitalising foreign trade procedures and boosting innovation in Morocco with PortNet*, Réseau international des PME, Rome, www.insme.org/foreign-trade-customs-import-export-port-ecosystem-logistics-ecosystem/.

ITC (2020), *Business and policy insights: Mapping e-Marketplaces in Africa*, Centre du commerce international, Genève, www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Publications/B2C-marketplaces-20201221_final_Low-res.pdf.

Kathuria, S. (2018), *A Glass Half Full: The Promise of Regional Trade in South Asia*, Banque mondiale, Washington, DC, http://hdl.handle.net/10986/30246.

Krishnan, A. et G. Pasquali (2020), « Do more diversified suppliers rebound faster than concentrated suppliers in times of shocks? Insight from Kenya », *WIDER Background Note* 2020/8, Helsinki, https://doi.org/10.35188/UNU-WIDER/WBN/2020-8.

Lakner, C. et al. (2021), « Actualisation des estimations de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur la pauvreté : retour sur 2020 et perspectives pour 2021 », *Blog de données*, Banque mondiale, Washington, DC, https://blogs.worldbank.org/fr/opendata/actualisation-des-estimations-impact-pandemie-covid-19-sur-pauvrete.

Maher, H. et al. (2021), « Overcoming Africa's tech startup obstacles: How established enterprises can help the region's innovators scale up », BCG blog, Boston, https://www.bcg.com/publications/2021/new-strategies-needed-to-help-tech-startups-in-africa.

Mathieu, E. et al. (2021), « Coronavirus (COVID-19) Vaccinations », *Our World in Data* (base de données), https://ourworldindata.org/covid-vaccinations (consulté le 5 octobre 2021).

Maylie, D. (2020), *As apparel orders drop, one manufacturer in Africa turns to PPE*, Société financière internationale, Washington, DC, www.ifc.org/wps/wcm/connect/region__ext_content/ifc_external_corporate_site/sub-saharan+africa/news/as+apparel+orders+drop%2C+one+manufacturer+in+africa+turns+to+ppe.

Meagher, K. (2019), « Working in chains: African informal workers and global value chains », *Agrarian South: Journal of Political Economy*, Vol. 8/1-2, pp. 64-92, https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/2277976019848567.

Ministère de la santé du Kenya (2020), *President Uhuru announce 31 new cases of COVID-19 & unveils an e-Economic Stimulus Programme to stimulate growth Nairobi*, www.health.go.ke/president-uhuru-announce-31-new-cases-of-covid-19-unveils-an-8-economic-stimulus-programme-to-stimulate-growth-nairobi-saturday-may-23-2020/, (consulté le 27 septembre 2021).

Moceviciute, E. et L. Babcock (2016), *Assessing the impact of a commercial mobile agriculture (mAgri) solution*, Technoserve, www.technoserve.org/wp-content/uploads/2016/11/case-study-connected-farmer-alliance.pdf.

Mold, A. et S. Chowdhury (2021), « Why the extent of intra-African trade is much higher than commonly believed – and what this means for the AfCFTA », *Africa in Focus* (blog), The Brookings Institution, Washington, DC, www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2021/05/19/why-the-extent-of-intra-african-trade-is-much-higher-than-commonly-believed-and-what-this-means-for-the-afcfta/.

Nations Unies (2021), « Monthly trade data », *UN Comtrade* (base de données), Nations Unies, New York, https://comtrade.un.org/ (consulté le 8 septembre 2021).

Ndzana Olomo, P. (2021), « The African Union Private Sector Development Strategy: A catalyzer of socio-economic transformation in Africa », *Georgetown Journal of International Affairs*, https://gjia.georgetown.edu/2021/07/15/the-african-union-private-sector-development-strategy-a-catalyzer-of-socio-economic-transformation-in-africa/.

Newman, C. et al. (2019), « Linked-in by FDI: The Role of Firm-Level Relationships for Knowledge Transfers in Africa and Asia », *Journal of Development Studies*, Vol. 56/3, pp. 451-468, https://doi.org/10.1080/00220388.2019.1585813.

Nickanor, N. et al. (2020), « Revisiting the African supermarket revolution: The case of Windhoek, Namibia », *Development Southern Africa*, Vol. 38/2, pp. 230-247, https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1819774.

Nizzana Olomo, P. (2021), « The African Union Private Sector Development Strategy: A catalyzer of socio-economic transformation in Africa », *Georgetown Journal of International Affairs*, https://gjia.georgetown.edu/2021/07/15/the-african-union-private-sector-development-strategy-a-catalyzer-of-socio-economic-transformation-in-africa/.

Nkengasong, J. (2021), « Building a new public health order for Africa – and a new approach to financing it », *Foresight Africa 2021*, The Brookings Institution, Washington, DC, www.brookings.edu/essay/support-for-public-health-preparing-for-the-next-pandemic/.

OCDE (2021a), *Business Insights on Emerging Markets 2021*, Réseau des marchés émergents de l'OCDE, Centre de développement de l'OCDE, Paris, www.oecd.org/dev/Business-Insights-Emerging-Markets-2021.pdf.

OCDE (2021b), « Global value chains: Efficiency and risks in the context of COVID-19 », *OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/67c75fdc-en.

OCDE/CSAO (2020), « Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020 : Africapolis, une nouvelle géographie urbaine », *Cahiers de l'Afrique de l'Ouest*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/481c7f49-fr.

OCDE/CSAO (2016), « Transformations in the food economy & implications for policy making » (brochure), Éditions OCDE, Paris, www.oecd.org/swac/topics/handout-transformations-food-economy-ENG.pdf.

OCP (2021), « La Trade and Development Bank, le Groupe OCP, et dltledgers propulsent le commerce intra-africain d'engrais grâce à la blockchain en pleine pandémie de Covid-19 », OCP, https://ocpsiteprodsa.blob.core.windows.net/media/2021-03/CP%20OCP_OCP-TDB-DLT_29032021_vFR.pdf.

ODI (2018), « Digitalisation and the future of manufacturing in Africa », Overseas Development Institute, Londres, https://set.odi.org/digitalisation-manufacturing/.

OMC (2020), « Trade Costs in the Time of Global Pandemic », *Covid-19 Reports*, No. 11, Organisation mondiale du commerce, Genève, https://doi.org/10.30875/e29b9dca-en.

ONUDI (2019), « The pharmaceutical industry in Sub-Saharan Africa: A guide for promoting pharmaceutical production in Africa », Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, Vienne, www.unido.org/sites/default/files/files/2019-10/pharmaceutical_industry_in_sub-saharan_africa_guide_book.pdf.

Pahl, S. et al. (2019), « Jobs in global value chains: New evidence for four African countries in international perspective », *Policy Research Working Paper*, No. 8953, Banque mondiale, Washington, DC, https://doi.org/10.1596/1813-9450-8953.

Pasquali, G. (2021), « Labour conditions in regional versus global value chains: Insights from apparel firms in Lesotho and Eswatini », *WIDER Working Paper*, https://doi.org/10.35188/unu-wider/2021/085-6.

Pasquali, G. et S. Godfrey (2021), "Governance of Eswatini apparel regional value chains and the implications of Covid-19", *European Journal of Development Research*, https://doi.org/10.1057/s41287-021-00383-3.

Reijnders, L. S. M., M. P. Timmer et X. Ye (2021), "Labour demand in global value chains: Is there a bias against unskilled work?", *The World Economy*, Vol. 44/9, pp. 2547-2571, https://doi.org/10.1111/twec.13092.

Roy, R. (à paraître), "The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment", document de travail pour *Dynamiques du développement en Afrique 2022*.

Saurav, A. et al. (2021), The Impact of COVID 19 on Foreign Investors: Evidence from the Quarterly Global Multinational Enterprise Pulse Survey for the First Quarter of 2021, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35803.

Shingal, A. et M. Mendez-Parra (2020), "African greenfield investment and the likely effect of the African Continental Free Trade Area", *Working Paper 387*, Indian Council for Research on International Economic Relations, https://icrier.org/pdf/Working_Paper_387.pdf.

Signé, L. et C. van der Ven (2019), *Keys to Success for the AfCFTA Negotiations*, Brookings Institution, Washington, DC, www.brookings.edu/research/keys-to-success-for-the-afcfta-negotiations/.

Sims, A.C. (1980) "Macroeconomics and Reality", *Econometrica*, Vol. 48/1, pp. 1-48 https://doi.org/10.2307/1912017.

Tang, H., Z. Zhihua et A.G. Zeufack (2021), "Assessing Asia: Sub-Saharan Africa global value chain linkages", *Kiel Working Papers*, No. 2159, Kiehl Institute for the World Economy, https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/564331623060653603/assessing-asia-sub-saharan-africa-global-value-chain-linkages.

Telegeography (2021), *Telegeography Database*, www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database (consulté le 21 septembre 2021).

UA (2020), « Rapport de S.E. M. Mahamadou Issoufou, président de la République du Niger et leader désigné pour la promotion de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) », 13e session extraordinaire de la Conférence de l'Union africaine, 5 décembre, Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/39710-wd-ext_assembly_au_2_xiii_e.pdf.

UA/AUDA-NEPAD/BAfD (2021), "African Heads of States and Governments adopt the second phase of the Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA PAP 2) and the Africa Single Electricity Market (AfSEM)", Union africaine/Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD/Banque africaine de développement, Addis Abeba, https://www.au-pida.org/news/african-heads-of-states-andgovernments-adopt-the-second-phase-of-the-programme-for-infrastructure-development-inafrica-pida-pap-2-and-the-africa-single-electricity-market-afsem/.

UE (2021), "Post Covid-19 value chains: Options for reshoring production back to Europe in a globalised economy", Union européenne, Bruxelles, www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/653626/EXPO_STU(2021)653626_EN.pdf.

UE (2020), "VCA4D Angola Coffee April 2020", Union européenne, Bruxelles, www.europa.eu/capacity4dev/value-chain-analysis-for-development-vca4d-/searchgroup?text=café%20angola.

Chapitre 2

Comment renforcer les chaînes de valeur régionales dans la Zone de libre-échange continentale africaine

Ce chapitre identifie les mesures prioritaires à adopter pour favoriser l'essor des chaînes de valeur régionales dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et de l'entrée en vigueur de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). L'analyse débute par un examen des initiatives précédemment engagées à l'échelle continentale et régionale en vue de créer des chaînes de valeur régionales et en tire des enseignements essentiels pour la mise en œuvre de la ZLECAf. Le chapitre propose ensuite une série de recommandations à l'intention des responsables politiques africains sur les domaines possibles de collaboration avec le secteur privé pour accélérer la pénétration des technologies numériques et réduire le coût du commerce et de la production transfrontaliers. Il se conclut par une revue des politiques publiques visant à resserrer les liens entre acteurs des réseaux industriels africains, en s'attachant particulièrement aux mesures liées au développement des compétences, à la passation des marchés publics et à l'investissement.

EN BREF

Les gouvernements africains se sont engagés à développer des chaînes de valeur régionales (CVR) à travers un certain nombre de programmes et de stratégies déployés à l'échelle des régions et du continent. La plupart des initiatives ont achoppé sur des problèmes de mise en œuvre. Seules des politiques de CVR ascendantes associant plus étroitement le secteur privé pourront combler ces lacunes. Une mobilisation plus efficace des ressources nationales et la recherche de nouvelles sources de financement sont également fondamentales afin de garantir l'appropriation, la mise en œuvre et un suivi adapté des résultats.

Ces enseignements et les grandes tendances mises en évidence dans le chapitre 1 permettent de dégager deux axes transversaux pour la coopération régionale :

- Les responsables politiques et le secteur privé peuvent collaborer pour réduire les coûts du commerce et de la production intra-africains. Actuellement, ces coûts ont atteint les niveaux de ceux de 2007. L'adoption à plus grande échelle de solutions novatrices dans le domaine de la logistique et de la finance pourrait les faire baisser. Le déploiement d'infrastructures Internet intrarégionales et l'adoption de réglementations accommodantes pour régir les flux de données transfrontaliers sont d'autres prérequis à l'ère du numérique. En 2020, la bande passante intrarégionale en part de la bande passante Internet totale ressortait à 16 % en Afrique, contre 20 % en Amérique latine et Caraïbes, 56 % en Asie et 75 % en Europe ;
- Les responsables politiques peuvent délibérément s'employer à resserrer les liens entre travailleurs, producteurs nationaux et multinationales. Les pays peuvent profiter du processus de la ZLECAf pour développer les compétences, les marchés publics et des cadres d'investissement communs. La priorité accordée aux pôles d'activité peut améliorer la compétitivité nationale et attirer des investissements. Entre 2012 et début 2019, l'intensité lumineuse nocturne dans les pôles d'activité (valeur indicative de l'activité et du développement de ces zones) a pratiquement doublé.

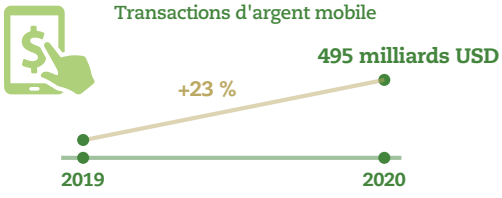
Comment renforcer les chaînes de valeur régionales dans la Zone de libre-échange continentale africaine

Quelles stratégies peuvent renforcer les chaînes de valeur régionales ?

Accélérer la transformation digitale de la production et du commerce transfrontaliers

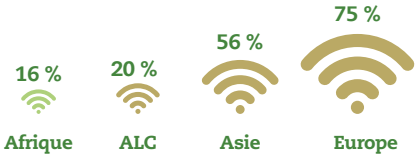
Les partenariats public-privé peuvent accélérer le déploiement de solutions innovantes dans les domaines du commerce, de la logistique et du financement

Transactions d'argent mobile



La circulation intracontinentale des données nécessite des infrastructures et des réglementations favorables

Bande passante intrarégionale, 2020



Adapter les stratégies nationales d'industrialisation à la ZLECAf

Les initiatives régionales permettent de renforcer les compétences



Seulement **29 %** des jeunes travailleurs sont réellement qualifiés pour l'emploi qu'ils occupent

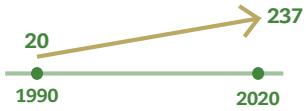
Les dispositifs existants en matière de marchés publics pourraient être étendus aux producteurs de la ZLECAf

Dépenses liées aux marchés publics en % du PIB, 2015-19



Les investissements en infrastructures pourraient privilégier la connexion des pôles de compétitivité existants

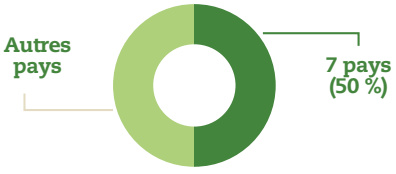
Zones économiques spéciales (ZES) africaines dans 38 pays



Comment les gouvernements africains peuvent-ils mettre en œuvre ces mesures prioritaires ?

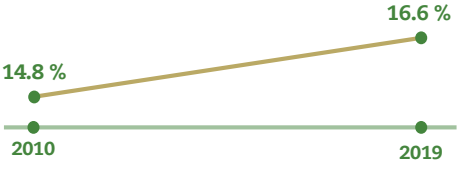
Impliquer le secteur privé dans la conception et la mise en œuvre des politiques de CVR

Total des projets d'infrastructure PPP en Afrique depuis 1990



Mobiliser les ressources intérieures et débloquer de nouvelles sources de financement

Ratio impôts/PIB en Afrique



Les politiques de développement des chaînes de valeur régionales doivent se concentrer sur le secteur privé et la mobilisation des ressources nationales

Depuis les années 1980, les institutions africaines ont lancé des initiatives pour favoriser l'essor de chaînes de valeur régionales et mondiales dans l'objectif plus large d'enclencher la transformation de la production. Le tableau 2.1 présente ces initiatives, en rappelant leurs principaux objectifs et les écueils rencontrés lors de leur mise en œuvre. En 2003 par exemple, l'Initiative pour le renforcement des capacités productives de l'Afrique a défini deux objectifs pour le développement de CVR, à atteindre d'ici 2015 : i) la production de « marchandises qui répondent aux exigences de qualité des marchés actuels » ; et ii) la nécessité de « monter en gamme pour capter de futurs marchés ». Chaque région s'était alors vu assigner une ou plusieurs chaînes de valeur à développer à l'horizon 2015 (Marti et Ssenkubuge, 2009).

Tableau 2.1. **Initiatives africaines pour favoriser le développement des chaînes de valeur mondiales et régionales, de 1980 à ce jour**

Initiative (année)	Parties prenantes	Objectif principal	Principaux freins à la mise en œuvre
Décennie du développement industriel de l'Afrique (DDIA) I (1980-90)	CUA, CER, États membres, CENUA, ONUDI (principaux partenaires)	Mettre fin à la dépendance de l'Afrique vis-à-vis des pays développés	Faiblesse du socle industriel et des structures économiques Environnement commercial et réglementaire inadéquat
DDIA II (1991-2002)			Absence de projets ou de programmes concrets et pratiques Manque d'implication de la communauté des bailleurs de fonds ou des autres agences des Nations Unies
DDIA III (2016-25)		Engager fermement l'Afrique dans une trajectoire de développement industriel inclusif et durable	Absence de volonté politique et médiocrité de la planification à l'échelle des pays
Initiative pour le renforcement des capacités productives de l'Afrique (2003)		Développer des chaînes de valeur régionales à travers des investissements dans les infrastructures et le capital humain et physique	Lacunes en termes de capacités humaines, institutionnelles et financières
Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique (AIDA) (2007)	Principaux partenaires, Banque mondiale	Intégrer les entreprises africaines dans les chaînes de valeur mondiales et favoriser le développement de petites et moyennes entreprises et de startups	
Vision minière africaine (2009)	AUDA-NEPAD, CENUA, Centre africain de développement minier, PNUD, BAfD	Créer des liens verticaux et horizontaux entre le secteur minier, les profils disponibles, la recherche et le développement et les infrastructures	Caractère non contraignant Mécanismes de mise en œuvre centrés sur l'État qui empêchent la société civile de peser sur le processus
Initiative pour le développement de l'agrobusiness et des agro-industries en Afrique (3ADI) (2010)	CUA, AUDA-NEPAD, BAfD, FAO, Fonds pour le développement agricole, CENUA, ONUDI	Réduire la dépendance aux produits importés et favoriser les produits agricoles à plus forte valeur ajoutée	Compétences et technologies inadéquates dans les segments de la post-production de la chaîne de valeur agricole Manque de complémentarités entre l'initiative 3ADI, le Programme détaillé de développement de l'agriculture africaine (PDDAA) et le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)
Conférence de haut niveau sur l'initiative 3ADI, le programme PDDAA et la déclaration de Maputo (2010)	Principaux partenaires	Promouvoir les partenariats public-privé dans le secteur agricole	
Plan de fabrication de produits pharmaceutiques pour l'Afrique (2012)	AUDA-NEPAD, CDC Afrique, CUA, département Santé, affaires humanitaires et développement social de l'UA	Renforcer la production de produits pharmaceutiques et de médicaments essentiels à des prix abordables	Complexité des cadres juridiques Directives et procédures d'évaluation non conformes aux normes de l'Organisation mondiale de la Santé
Agenda 2063 (2013)	CUA, CER, États membres, AUDA-NEPAD, CENUA	« Aspiration 1 : transformer les économies africaines grâce à la valorisation des ressources naturelles, à la fabrication, à l'industrialisation et à la valeur ajoutée, ainsi qu'à une productivité et une compétitivité accrues (…) et devenir un exportateur net de produits alimentaires »	

Tableau 2.1. **Initiatives africaines pour favoriser le développement des chaînes de valeur mondiales et régionales, de 1980 à ce jour *(suite)***

Initiative (année)	Parties prenantes	Objectif principal	Principaux freins à la mise en œuvre
Stratégie de l'Union africaine pour les produits de base (2017)	Principaux partenaires, AUDA-NEPAD		Manque de capacité à créer des partenariats public-privé
Création de la ZLECAf (2018)	Principaux partenaires	Stimuler le commerce intra-africain Accompagner la transformation de l'Afrique grâce à une industrialisation basée sur les ressources naturelles et à une politique de valeur ajoutée	
Semaine de l'industrialisation de l'Afrique (2018)	ONUDI, AUDA-NEPAD, CENUA, États membres	Sensibiliser à la nécessité d'enclencher une industrialisation accélérée, durable et inclusive	

Notes : AUDA-NEPAD : Agence de développement de l'Union africaine ; BAfD : Banque africaine de développement ; CDC : Centres de contrôle et de prévention des maladies ; CENUA : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique ; CER : communautés économiques régionales ; CUA : Commission de l'Union africaine ; FAO : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture ; ONUDI : Organisation des Nations Unies pour le développement industriel ; PNUD : Programme de développement des Nations Unies.

Source : Compilation des auteurs.

Depuis quelques années, les communautés économiques régionales (CER) ont défini des feuilles de route pour certaines chaînes de valeur régionales. Une approche régionale permet d'identifier les chaînes de valeur en fonction des avantages comparatifs, à l'image de ceux recensés dans l'annexe 2.A1. La feuille de route pour l'industrialisation de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) 2015-63 prévoit ainsi de développer six CVR : agro-industrie, mines et minéraux, produits pharmaceutiques, autres biens de consommation, biens d'équipement et services. Depuis 2014, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) ont adopté le Programme de Compétitivité de l'Afrique de l'Ouest (WACOMP) — un plan de six ans conçu pour soutenir huit chaînes de valeur (manioc, textile et habillement, mangue, technologies de l'information et de la communication, oignon, ananas, cuirs et peaux et cuir) à l'échelon national et régional. Dans le sillage de l'adoption de la stratégie pour le coton, le textile et l'habillement de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), ce secteur est devenu un axe prioritaire des plans de développement national des pays membres dans le but commun de bâtir une industrie textile et de l'habillement compétitive à l'échelle mondiale.

Malgré la multiplication des initiatives, la plupart n'ont jusqu'ici pas obtenu les résultats escomptés. La plupart des économies africaines ne sont pas parvenues à accroître leur participation dans les CVR (chapitre 1). Le commerce intrarégional ne représente toujours que 15 % du total des échanges de l'Afrique. Le manque de respect des nombreux engagements régionaux et continentaux a également suscité des inquiétudes quant à une « crise de la mise en œuvre » (UA, 2017). Mais il faut rappeler que le rythme de l'intégration économique de l'Afrique est semblable à celui observé dans la plupart des autres régions du monde. Le marché unique européen n'est entré en vigueur qu'environ 35 ans après avoir été identifié par la Communauté économique européenne comme un objectif majeur. D'autres difficultés, notamment la lenteur de la transformation productive, ont également freiné les progrès.

Ces expériences rappellent à quel point le recours à une stratégie descendante pour développer des chaînes de valeur régionales peut être contreproductif. Les approches impulsées par le haut risquent de passer à côté de certaines spécificités et de négliger des besoins et des opportunités pour les entreprises qui produisent et commercent d'un pays d'Afrique à l'autre (Hartzenberg, 2011 ; Ndzana Olomo, 2021a). En outre, la non-prise en compte des intérêts et des incitations propres à un pays entraîne souvent des difficultés de mise en œuvre. Des intérêts politiques et commerciaux bien ancrés peuvent faire échouer des initiatives régionales (Byiers et al., 2021).

L'échec relatif de la mobilisation des ressources domestiques a compromis le déploiement des précédents programmes d'industrialisation régionaux. La plupart des initiatives n'ont pas disposé des ressources et des mécanismes institutionnels nécessaires pour suivre et évaluer la mise en œuvre. De nombreux pays n'ont ainsi pas respecté leurs engagements à allouer au moins 10 % des budgets nationaux à l'agriculture, conformément à la déclaration de Maputo (UA, 2016). Quant à la décennie du développement industriel de l'Afrique (DDIA), elle n'a pas été en mesure de formuler une stratégie opérationnelle d'affectation des moyens financiers. De même, de nombreux pays n'ont pas mis en œuvre les programmes du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), trop dépendant d'apports financiers extérieurs imprévisibles. Une mobilisation optimisée des ressources intérieures sera donc indispensable pour financer le déploiement de stratégies de développement régionales. À ce titre, l'Union africaine (UA) prévoit de financer 75 à 90 % des cibles de l'Agenda 2063 grâce à la mobilisation des ressources domestiques, le solde étant assuré par des mécanismes de financement externes.

La participation du secteur privé est un levier indispensable pour développer des chaînes de valeur régionales

Les institutions africaines auraient tout avantage à se rapprocher du secteur privé pour concevoir et mettre en œuvre des politiques de CVR. Byiers et al. (2021) proposent une approche adaptative en six étapes et centrée sur les problèmes à résoudre, afin d'améliorer la coopération entre le secteur public et le secteur privé. L'adoption d'un processus ascendant initié par le secteur privé peut entretenir la dynamique politique tout en améliorant l'identification des priorités – réduction des tarifs douaniers, déploiement d'infrastructures, renforcement des compétences et meilleur accès aux financements (OCDE, 2020).

Les CER ont un rôle important à jouer pour faciliter l'implication du secteur privé dans les CVR (ZLECAf/PNUD, 2021). Depuis quelques années, plusieurs programmes régionaux ont vu le jour pour instituer de nouveaux espaces de discussion entre décideurs, représentants des entreprises et acteurs de chaînes de valeur stratégiques. Ainsi, le Salon des banques et des PME, une manifestation annuelle instituée dans l'UEMOA en 2014, a attiré 525 exposants et été à l'origine de quelque 1 200 réunions entre entreprises. Au Ghana, l'antenne locale du WACOMP accompagne depuis 2009 une série de projets pour rapprocher la fédération des exportateurs ghanéens, l'autorité en charge de la promotion des exportations et les responsables du dispositif de soutien aux entreprises à travers des subventions de contrepartie. Ces projets peuvent permettre d'identifier les principaux freins et opportunités dans la production, la transformation, l'application des règles et l'accès aux marchés pour certaines chaînes de valeur (WACOMP Ghana, 2020).

Le renforcement de la représentation des PME peut garantir l'inclusivité de l'intégration dans les CVR, améliorer les relations et créer des emplois supplémentaires. Une meilleure représentation des PME dans les organisations professionnelles peut favoriser la prise en compte de leurs intérêts en renforçant leur pouvoir de négociation et la sensibilisation à la spécificité de leurs besoins lors des discussions sur les politiques à déployer. Ainsi, le Durban Auto Cluster et le South African Automotive Benchmarking Club permettent aux fournisseurs locaux des pôles automobiles de Durban d'interagir et de collaborer afin de satisfaire les attentes des clients (CNUCED, 2010).

La résolution des difficultés de financement des stratégies régionales passe par une meilleure mobilisation des ressources domestiques et le déblocage de nouvelles sources de financement

À l'échelle nationale, des réformes de l'administration fiscale pourraient améliorer la mobilisation des ressources intérieures et augmenter le volume de fonds disponibles pour

les gouvernements africains. Certains pays sont parvenus à accroître considérablement les recettes publiques grâce à des réformes administratives. Au Rwanda, l'informatisation du recouvrement des impôts a amélioré le respect des obligations fiscales par les contribuables. Le ratio moyen impôts/PIB dans 30 pays d'Afrique connaît une hausse depuis dix ans, atteignant 16.6 % en 2019. Mais cette augmentation est inférieure aux performances moyennes observées en Amérique latine et Caraïbes et dans les pays de l'OCDE sur la même période – signe qu'il reste des marges d'amélioration (OCDE/CUA/ATAF, 2021a). Par ailleurs, la lutte contre les flux financiers illicites permet de combattre la corruption financière et de mobiliser des ressources pour le développement de l'Afrique. À cet égard, l'Union africaine (UA) s'emploie activement, avec les gouvernements africains et des partenaires internationaux, à améliorer la transparence et l'échange transfrontalier de renseignements lors des enquêtes fiscales (UA, 2019a ; OCDE/CUA/ATAF, 2021b).

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, il faut impérativement diversifier les sources de financement (Ndzana Olomo, 2021b). Alors que la lutte contre le coronavirus a singulièrement réduit les marges de manœuvre budgétaires des gouvernements africains, ces pays doivent réussir à attirer des investissements privés (chapitre 1). À ce jour, les partenariats public-privé (PPP) sont encore rares : sept pays (Afrique du Sud, Égypte, Ghana, Kenya, Nigéria, Tanzanie et Ouganda) sont à l'origine de 50.3 % des 759 partenariats mis en place pour développer les infrastructures en Afrique depuis 1990. Certains projets récents de PPP suscitent également des inquiétudes quant à leur impact sur les budgets des États (FMI, 2019).

Une meilleure coordination supranationale augmente la concrétisation des objectifs prioritaires et élargit l'éventail des pays destinataires de PPP (OCDE/ACET, 2020). Elle peut aussi fournir une assistance stratégique en vue d'optimiser les cadres juridiques, réglementaires et institutionnels pour attirer de nouvelles sources de capitaux dans les pays africains. La Banque africaine de développement (BAfD) a ainsi institué l'Alliance financière africaine sur le changement climatique (AFAC), qui réunit des places de marché, des fonds souverains, des banques centrales et d'autres institutions financières. Le but est de mobiliser des capitaux et de rediriger les portefeuilles vers des investissements verts.

Les banques régionales de développement et les partenaires internationaux ont aussi un rôle clé à jouer dans ce processus. Les banques régionales de développement et certaines initiatives dédiées comme le Fonds d'infrastructure Africa50 peuvent faciliter le dialogue et la rencontre d'éventuels partenaires, contribuer à constituer des portefeuilles de projets et fournir des études de faisabilité. La levée de certaines incertitudes, comme la capacité du secteur public à concevoir et suivre les processus de développement de projets, pourrait améliorer la perception du risque des investisseurs privés, encore méfiants vis-à-vis de l'Afrique.

Les gouvernements africains peuvent développer des chaînes de valeur en attirant davantage d'investissements dans les projets d'infrastructures vertes. L'intérêt grandissant des investisseurs publics et privés pour les normes environnementales, sociales et de gouvernance rend les projets d'infrastructures vertes de plus en plus attrayants, ce qui suscite de nouvelles initiatives sur le continent pour récupérer ces financements. Les chefs d'État africains ont mis sur pied l'Initiative pour l'adaptation de l'Afrique, une opération régionale dont l'objectif est de lever 1 milliard de dollars (USD) d'ici 2025 grâce à l'émission d'une obligation verte continentale. La constitution d'un portefeuille visible d'opportunités d'investissement dans les infrastructures respectant les normes environnementales, sociales et de gouvernance peut susciter l'intérêt des investisseurs. En 2021, la BAfD et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont ainsi lancé un portefeuille commun de projets d'investissement dédiés à la lutte contre le changement climatique et à la durabilité environnementale. Mais la transparence et

les pratiques en matière de rapport sur les impacts obtenus seront cruciales pour éviter tout « écoblanchiment » (le fait d'enjoliver les performances environnementales d'un projet). Très récemment, 16 pays d'Afrique ont rejoint l'initiative des Nations Unies pour des bourses de valeurs durables afin de fixer des normes communes et de créer des plateformes de coopération pour l'émission d'obligations vertes.

Au-delà de la mobilisation des ressources, il faut trouver des moyens plus efficaces pour acheminer les fonds et garantir l'attractivité financière des projets régionaux. La résolution des problèmes de capacités dans les cycles de projets pourrait accélérer le déploiement de projets infrastructurels transfrontaliers de qualité. Pour la première phase du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA, 2012-20), moins de la moitié des projets ont atteint l'étape de construction ou sont devenus opérationnels. L'application de normes de qualité reconnues, à l'instar du label de qualité du PIDA mis en place par l'Agence de développement de l'UA-Nouveau partenariat pour l'Afrique (AUDA-NEPAD), pourrait accroître la qualité de préparation des projets et rassurer les investisseurs potentiels quant à la faisabilité de l'opération (OCDE/ACET, 2020).

Encadré 2.1. **Améliorer l'évaluation de projets transfrontaliers en Afrique**

Afin d'attirer des investissements dans les infrastructures régionales, les pays africains et leurs partenaires de développement doivent appliquer des taux d'actualisation précis pour évaluer les coûts et les avantages des projets transfrontaliers. Les taux d'actualisation mesurent la consommation actuelle à laquelle une entreprise serait prête à renoncer en vue d'une consommation à venir. Au moment d'évaluer les projets, la plupart des agences gouvernementales en Afrique appliquent un taux d'actualisation de 10 à 12 % sur une période courte, conformément aux normes établies par la Banque mondiale et les banques multilatérales de développement (PNUD, 2016). Mais ces pratiques font la part belle aux besoins de court terme et dissuadent le financement de projets présentant des coûts immédiats significatifs pour des bénéfices de long terme – typiquement dans les infrastructures (en particulier pour les lignes ferroviaires) et la résilience climatique. À titre de comparaison, le gouvernement du Royaume-Uni a ramené depuis 2003 son taux d'actualisation normal de 10 à 3.5 % pour une période d'évaluation des investissements publics de 30 ans[1]. L'existence de multiples taux nationaux en Afrique invite également à adopter un taux d'actualisation commun au niveau des institutions régionales et des infrastructures transfrontalières (à l'instar de ce qu'a fait l'Union européenne [UE]) ou à harmoniser les principes de fixation des taux d'actualisation nationaux.

Les cadres de planification et d'évaluation doivent tenir compte des avantages supranationaux découlant de projets transfrontaliers. Dans les projets transfrontaliers où chaque juridiction est responsable du financement de la partie du projet déployée sur le territoire national, l'évaluation des projets se décompose en évaluations nationales distinctes. Résultat, de nombreux pays ont souvent du mal à intégrer les avantages pour les non-résidents, sous-estimant ainsi le bénéfice net des investissements régionaux. C'est la raison pour laquelle au moment de lancer le programme de réseaux transeuropéens de transport en 1997, l'UE a introduit de nouvelles modalités de calcul tenant compte de la « composante communautaire du rendement social » afin de bien identifier ce type d'avantages. Ces calculs ont permis d'augmenter de 25 % le rendement social découlant du premier projet porté par le réseau – la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Paris, Londres, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. L'adoption de modes de calcul comparables pour les projets transfrontaliers du PIDA permettrait de mieux déterminer leurs avantages nets, en termes absolus et par rapport aux projets nationaux.

Source : Roy, R. (à paraître), « The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment », document de travail pour *Dynamiques du développement en Afrique 2022*.

Les responsables politiques et le secteur privé doivent collaborer afin de réduire le coût de la production et du commerce transfrontaliers

La pandémie de COVID-19 et l'essor des marchés intérieurs accélèrent la transformation digitale de l'Afrique. Les nouvelles solutions dématérialisées, en particulier dans la logistique et les services financiers, pourraient notamment faire baisser les coûts, toujours élevés, de la production et du commerce intra-africains. Cette section s'intéresse à la manière dont les responsables politiques pourraient collaborer avec le secteur privé pour généraliser ces solutions en s'attachant à résoudre les écueils délicats liés à la réglementation, à la coordination et aux infrastructures.

La transformation digitale des réseaux de production crée également des attentes supplémentaires pour une circulation fluide et sécurisée des données à travers les frontières. Plusieurs options sont étudiées ici pour s'atteler à ce défi à l'échelle des pays, des régions et du continent, en particulier dans le contexte de mise en œuvre de la ZLECAf.

Les gouvernements peuvent contribuer au déploiement de solutions innovantes en matière de logistique commerciale et de financement

Les échanges africains sont souvent freinés par des problèmes liés à la logistique, au financement du commerce ou aux règlements. Les coûts logistiques en Afrique sont ainsi trois à quatre fois plus élevés que la moyenne mondiale (Plane, 2021). Le déficit de financement du commerce de l'Afrique, mesuré de manière grossière par la valeur totale des demandes de financement du commerce extérieur rejetées par les banques, ressortait à 81.8 milliards USD en 2019 – restreignant ainsi la capacité des producteurs africains à être compétitifs sur les marchés internationaux. De même, les paiements transfrontaliers en Afrique sont coûteux et souvent retardés (encadré 2.2). Ces goulets d'étranglement pénalisent particulièrement durement les microentreprises et les PME. Ainsi, alors qu'elles représentent 80 % des entreprises en Afrique, elles n'ont bénéficié que de 34 % du financement du commerce en 2019 (BAfD et Afreximbank, 2020). Ce sont aussi elles qui créent la majorité des emplois.

De nouvelles startups transforment la qualité et les coûts des services d'appui, réduisant les obstacles au commerce transfrontalier. Dans le secteur de la logistique, des startups ont créé des plateformes innovantes pour relier les marchés, réduire le prix du transport et améliorer la prévisibilité et la transparence des services. À Lagos par exemple, Kobo360 a conçu une plateforme qui, grâce au GPS, met en relation les propriétaires de fret et 10 000 propriétaires de camions, chauffeurs et destinataires des marchandises. Cela permet de réduire les coûts le long de la chaîne d'approvisionnement et de garantir la traçabilité des produits. Des startups de fintech comme Asoko Insight, Matchdeck ou Fraym collectent et enrichissent les informations sur les entreprises africaines afin de faciliter l'évaluation du crédit. Grâce à des solutions permettant d'économiser du temps et de l'argent, elles mettent en relation des entreprises africaines avec de potentielles parties prenantes et démocratisent l'accès à des écosystèmes d'investissement, à l'image des plateformes pour les transactions à distance.

Les acteurs traditionnels innovent eux aussi, en particulier dans le secteur financier, pour faire face à la concurrence et aux difficultés induites par la pandémie de COVID-19. Selon une enquête récente, 80 % des banques africaines offrent à leurs clients un accès à leurs services *via* des dispositifs mobiles ou sur Internet et plus de 50 % proposent des portefeuilles d'argent mobile. À la suite du choc provoqué par la pandémie, la plupart des banques interrogées envisagent de dépenser en moyenne 5 millions USD (ou 1.2 % de leurs actifs) d'ici 2022 pour dématérialiser leurs offres et leurs modèles d'affaires (BEI, 2021). De nouvelles applications de technologies sophistiquées, à l'instar des chaînes de blocs *(blockchain)* font également leur apparition. Ecobank a ainsi lancé sa plateforme

Omni tandis que Standard Bank a créé une plateforme *blockchain* pour les règlements en devises hébergée par Hyperledger Fabric.

L'application de solutions novatrices nécessite de surmonter trois grands freins à la pénétration du numérique dans les chaînes logistiques (pour une discussion approfondie, voir CUA/OCDE [2021], chapitre 2) :

- les barrières réglementaires continuent de ralentir l'adoption des technologies numériques dans ces secteurs. Ainsi, seule une poignée de pays d'Afrique (Afrique du Sud, Cameroun, Égypte et Nigéria) autorisent actuellement les signatures et l'authentification électroniques des documents officiels pour les transactions financières (COMESA, 2020) ;
- l'interopérabilité est un facteur déterminant pour éviter l'enfermement dans des plateformes numériques non compétitives où le plus fort rafle la mise et pour faciliter l'intégration transfrontalière des flux financiers, logistiques et commerciaux. En 2019, 23 pays d'Afrique disposaient de systèmes d'argent mobile interopérables avec, à la clé, une hausse des volumes de transfert pair-à-pair de 25 % et des mouvements entrants et sortants sur les comptes en banque de 32% (GSMA, 2019) ;
- l'investissement dans les infrastructures physiques reste crucial. La modernisation des infrastructures douanières est indispensable pour introduire des applications numériques dans la logistique (suivi en temps réel), le financement du commerce et les moyens de paiement (contrats intelligents). De même, les coûts logistiques ne pourront pas baisser sans investissements massifs dans la gestion des entrepôts, afin de garantir la qualité des biens et d'atténuer l'impact de la volatilité des prix dans la chaîne d'approvisionnement.

Pour accélérer l'harmonisation des réglementations à l'échelle du continent, les gouvernements africains doivent respecter le protocole de la ZLECAf sur le commerce en ligne. Un dialogue plus suivi entre autorités régionales en charge de la réglementation, banques centrales, intermédiaires financiers numériques et secteur privé peut contribuer à l'harmonisation réglementaire. Dans certains domaines, comme le financement du commerce, les intermédiaires financiers numériques ont un rôle stratégique à jouer pour mettre en relation une variété d'acteurs possédant un capital suffisant. Pour les règlements, un certain nombre d'initiatives sont en train de créer des systèmes régionaux et continentaux intégrés afin de réduire le coût et les délais des règlements transfrontaliers (encadré 2.2).

Les gouvernements peuvent faciliter la coordination entre acteurs du marché afin d'améliorer l'interopérabilité des différentes plateformes. Depuis 2014, les autorités nationales chargées de la réglementation en Tanzanie soutiennent les prestataires d'argent mobile et les banques locales travaillent en partenariat pour coordonner et proposer des services de paiement pair-à-pair interopérables. En 2017, ces types de paiement représentaient 30 % du total des transactions. Le gouvernement du Kenya et l'East Africain Grain Council travaillent ensemble depuis 2008 pour mettre en place un nouveau système de récépissés d'entrepôt, ce qui a permis de certifier 18 entrepôts privés en plus des sites détenus et gérés par l'État. En 2016, le chiffre d'affaires des structures participantes avait augmenté de 14 à 40 % (EAGC, 2016).

L'informatisation des procédures douanières transfrontalières pourrait aider les gouvernements à réduire les coûts et à améliorer la transparence. Le programme de système automatisé pour les données douanières (ASYCUDA) adopté par 27 pays africains a permis d'augmenter et de sécuriser les recettes des douanes, mais aussi de réduire les délais de dédouanement et les coûts commerciaux (CNUCED, 2020). Entre 2019 et 2020, le

corridor Abidjan-Ouagadougou en Afrique de l'Ouest a ainsi connu une hausse de 111 % des documents de transit traités. D'autres pays, notamment le Maroc, ont mis en place leur propre système douanier automatisé. Grâce à ce dispositif, la collecte de droits de douane a augmenté de 20 % et les procédures d'exportation, qui nécessitaient deux à trois jours de traitement, ne prennent plus que 15 à 20 minutes (INSME, 2019).

Encadré 2.2. **Généraliser les systèmes de paiement régionaux intégrés**

En Afrique, à cause des différences de réglementations, de devises et de fuseaux horaires, les transactions transfrontalières impliquent de nombreux intermédiaires, ce qui rallonge les délais et alourdit la facture. En 2017, 80 % environ des règlements transfrontaliers sur le continent nécessitaient de passer par une devise intermédiaire, en général le dollar américain – d'où des coûts de transaction élevés allant de 3 à 10 % (Swift, 2018).

Le développement de systèmes de paiement régionaux intégrés pourrait rationaliser les paiements transfrontaliers entre fournisseurs. De nombreux systèmes de paiement régionaux ont vu le jour pour limiter les coûts et les délais des règlements transfrontaliers, mais aussi pour diminuer les exigences de liquidité des banques centrales et renforcer la surveillance des transactions transfrontalières par les organismes compétents. Au niveau continental, l'Association des banques centrales africaines a créé, en partenariat avec la CUA et Afreximbank, le Groupe de travail africain sur l'intégration des paiements interrégionaux dans le but d'élaborer un cadre intégré qui facilitera les opérations transfrontalières (UA, 2019b). L'expérience régionale offre des enseignements intéressants pour accompagner la mise en place d'un système panafricain de règlement :

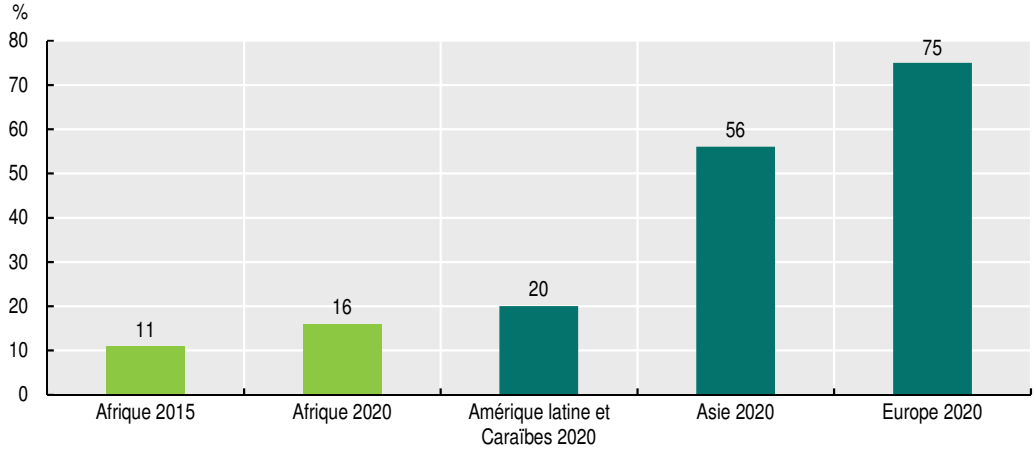
- **extension des systèmes de paiement régionaux à de plus petits montants pour atteindre une échelle suffisante et inclure davantage de PME.** Les plus petits pays pourraient profiter des infrastructures de paiement régionales pour étendre les paiements de détail à l'intérieur du territoire national. Le conseil des affaires du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) envisage ainsi d'introduire un système régional de paiement dématérialisé pour les faibles montants afin d'améliorer l'inclusion des PME et d'harmoniser les réglementations en rapprochant les organismes régissant les services financiers régionaux (COMESA, 2021) ;
- **élimination des doublons et des inefficacités dans les mandats nationaux et régionaux.** Au sein de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (CEEAC), l'autorité régionale chargée de réguler le secteur bancaire définit la réglementation en matière de services financiers tandis que les autres règles (notamment pour la protection des données et des consommateurs) sont fixées par chaque pays, au risque de se recouper ou de se contrarier. Des initiatives de renforcement des capacités pourraient aussi fournir des directives sur la manière de créer des systèmes bancaires nationaux fiables ;
- **fourniture de systèmes transfrontaliers multidevises.** Dans la SADC, la valeur des transactions réglées par le biais du système de règlement brut en temps réel continue d'augmenter même si elle ne représente toujours qu'environ 1 % du total des transferts. Cette situation traduit la domination du dollar américain dans les règlements transfrontaliers dans cette région et le coût relativement élevé, pour les banques participantes, de la gestion des liquidités (BRI, 2020).

La coopération au niveau de la fourniture d'infrastructures matérielles et logicielles va améliorer le flux de données entre pays d'Afrique

Une circulation fluide et sécurisée des données d'un pays à l'autre est un aspect clé du développement de chaînes de valeur régionales à l'ère de l'industrie 4.0. Toutes les étapes d'une gestion moderne de la production et de la chaîne logistique sont de plus en plus tributaires de la génération, du partage et du traitement des données informatiques (chapitre 1). En outre, le fait de relier les économies numériques nationales en Afrique grâce à un flux de données transfrontalier continu permettra de réaliser des économies d'échelle, d'attirer des investissements dans des domaines essentiels (les centres de données notamment) et de stimuler la compétitivité.

Les économies africaines doivent continuer à déployer des infrastructures matérielles pour permettre la circulation transfrontalière des données. Selon une analyse récente de la bande passante Internet internationale en Afrique, réalisée pour ce rapport, le réseau Internet en Afrique est de plus en plus orienté vers d'autres partenaires africains (mais le niveau de départ était faible). La bande passante intrarégionale a augmenté, passant de 11 % de la bande passante totale en 2015 à 16 % en 2020 (graphique 2.1). Mais la région est toujours à la traîne par rapport à l'Amérique latine et Caraïbes (20 %), l'Asie (56 %) ou l'Europe (75 %). Il est particulièrement important de rattraper ce retard pour relier au câble sous-marin les pays enclavés et réduire les temps de latence du trafic Internet intra-africain. Le PIDA joue là un rôle essentiel, en attirant de nouveaux investissements afin d'étendre le réseau terrestre de fibre optique et de multiplier les points d'échange Internet entre pays africains.

Graphique 2.1. **Bande passante Internet intrarégionale, par continent**



Note : Les valeurs correspondent au trafic et aux connexions à Internet via la bande passante internationale. Données à mi-année.

Source : Compilation des auteurs d'après les données tirées de Telegeography (2021), *Global Internet Geography* (base de données), www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299878

L'Afrique n'a pas encore vraiment adopté de réglementations favorables à la circulation des données. Selon une évaluation récente de 28 pays africains, l'une des premières entraves au commerce dématérialisé sur le continent est liée à la faiblesse des réglementations en matière de protection des données (OCDE/CENUA, à paraître). Une autre étude suggère que les pays africains sont moins susceptibles de s'être dotés d'un modèle ouvert pour les transferts de données nationaux et transfrontaliers que les autres pays en développement (Ferracane et van der Marel, 2021). La réglementation des données

ouvertes permet de faciliter le commerce des services et améliore la productivité des entreprises locales (Ferracane et van der Marel, 2018).

Les pays d'Afrique peuvent s'appuyer sur un large éventail de dispositifs facilitant les flux de données transfrontaliers (tableau 2.2) :

- Les pays africains n'ont pas hésité à utiliser des **accords plurilatéraux** pour harmoniser leurs stratégies en matière de flux de données transfrontaliers – avec des résultats mitigés. La ratification en 2014 de la Convention sur la cybersécurité et la protection des données personnelles (convention de Malabo) est au point mort et l'adoption de la Loi type de la SADC de 2013 sur la protection des données est limitée. À ce jour, seule la Loi de la CEDEAO sur les données personnelles est entrée en vigueur. Dernière initiative en vue de créer un marché numérique unique sur le continent, la Stratégie de transformation numérique pour l'Afrique (2020-30) de l'UA, adoptée en 2020, est particulièrement ambitieuse.
- Les **accords commerciaux** en vigueur en Afrique n'ont introduit que peu de dispositions en matière de commerce en ligne et de données, la priorité ayant tendance à être accordée aux partenaires non-africains. À terme, l'absence relative de dispositions en matière de commerce en ligne dans les accords commerciaux permettrait d'éviter des règles qui font doublon, un frein classique aux efforts d'intégration du commerce de marchandises en Afrique.
- 32 des 54 pays du continent ont adopté, **unilatéralement**, des lois sur la confidentialité des données. Environ la moitié d'entre elles ne sont pas encore entrées en vigueur, ne sont pas pleinement efficaces ou, dans la majorité des cas, ne sont pas harmonisées d'un pays à l'autre.
- En termes de **normes et d'initiatives reposant sur les technologies**, l'Afrique se conforme largement aux normes internationales régissant le développement des technologies et des infrastructures numériques.

Tableau 2.2. **Mécanismes réglementaires affectant les flux de données transfrontaliers**

Type de mécanisme	Exemples pertinents pour le contexte de l'Afrique
Accords plurilatéraux	• Stratégie de transformation numérique pour l'Afrique de l'UA (2020-30) • Initiative de politique et de régulation pour l'Afrique numérique (PRIDA) (2018) • Convention de Malabo (Convention sur la cybersécurité et la protection des données personnelles) (2014) • Autorité de protection des données de la CEDEAO (Acte additionnel A/SA. 1/01/10 sur la protection des données personnelles) (2010) • Loi type de la SADC sur les transactions et le commerce électroniques (2013) • Convention 108 (Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel) (1981)
Accords et partenariats commerciaux	• Chapitre relatif au commerce électronique dans l'accord de libre-échange États-Unis/Maroc (2004) • Disposition relative à la protection de la vie privée en matière de commerce électronique dans l'Accord de partenariat économique UE-États d'Afrique orientale et australe (article 15.6) et dans l'Accord de partenariat économique UE-Ghana (article 68) • Accord commercial régional UE-Algérie avec une clause de coopération portant sur les services d'information (article 60) et une disposition cadre nationale sur la protection des données personnelles (article 45) • Proposition des États-Unis lors de la négociation d'un accord de libre-échange avec le Kenya • Initiative de déclaration conjointe de l'Organisation mondiale du commerce (six pays d'Afrique)
Mécanismes unilatéraux	• Sauvegardes ouvertes, y compris les principes de responsabilité ex-post, les contrats et les décisions d'adéquation prises par le secteur privé • Sauvegardes avec autorisation préalable, y compris les décisions publiques d'adéquation et les sauvegardes ex-ante décidées par le secteur public
Normes et initiatives axées sur la technologie	• Organisation internationale de normalisation/Commission électrotechnique internationale (ISO/CEI) 27701:2019 • Technologies de renforcement de la confidentialité (par exemple, cryptographie, « bacs à sable »)

Source : Compilation des auteurs d'après un cadre proposé par Casalini, F., J. López González et T. Nemoto (2021), « Mapping commonalities in regulatory approaches to cross-border data transfers », *Documents de travail de l'OCDE sur la politique commerciale*.

L'institution d'une autorité de protection des données (APD) à l'échelle nationale permet de veiller au respect des lois adoptées par différents mécanismes réglementaires. Les APD peuvent favoriser l'application des lois relatives à la protection des données en repérant, enquêtant et sanctionnant les infractions. Elles peuvent également contribuer à sensibiliser les esprits aux droits et aux obligations en matière de protection des données. À ce jour, 15 pays d'Afrique se sont dotés d'une APD nationale, aux pouvoirs plus ou moins étendus (Greenleaf et Cottier, 2020 ; Ilori, 2020). Pour assurer une meilleure protection des données, il faut que d'autres pays suivent l'exemple et instituent des APD indépendantes soutenues par des cadres législatifs et exécutifs solides.

Les CER peuvent élargir le champ des législations en matière de protection des données nées d'une préoccupation nationale pour en faire un enjeu continental. Le réseau des APD africaines a ainsi vu le jour en 2016 pour partager les pratiques en matière de protection de la vie privée, favoriser la coopération entre ces structures et soutenir les pays n'ayant pas forcément les ressources et les capacités nécessaires pour instituer ce type d'organismes. Mais pour l'instant, onze pays seulement l'ont rejoint. Si elles veulent améliorer la confiance des consommateurs et le sentiment de certitude juridique des investisseurs potentiels, les CER doivent élargir la portée des accords plurilatéraux existants pour atteindre une couverture continentale. En Côte d'Ivoire, le traitement des données personnelles en dehors de la CEDEAO nécessite une autorisation préalable, conformément aux règles fixées par l'APD de la Communauté. Cette approche doit devenir la norme en Afrique si les pays veulent profiter à plein des opportunités créées par l'intégration continentale.

À l'échelle du continent, les gouvernements africains doivent profiter du processus de la ZLECAf pour adopter une approche holistique de la transformation digitale. La négociation accélérée des protocoles sur le commerce électronique permet d'aborder d'autres enjeux transversaux, à l'image du commerce des services, de la concurrence et des investissements. Une approche continentale unique, conjuguée à la mise en œuvre de la Stratégie de transformation numérique pour l'Afrique de l'UA (2020-30), sera également décisive pour donner aux pays africains un poids plus important dans les discussions entourant la gouvernance mondiale des données (CUA/OCDE, 2021). Les gouvernements africains peuvent également préparer l'avenir de la ZLECAf, en y intégrant des engagements explicites relatifs aux accords internationaux sur les données et aux services d'itinérance mobile internationale. Ces points figurent en bonne place dans de récents accords commerciaux, à l'image de l'accord de libre-échange conclu en 2021 entre l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et le Royaume-Uni.

Des politiques proactives peuvent renforcer les relations industrielles dans les réseaux de production régionaux

Le renforcement des liens entre travailleurs, fournisseurs et multinationales est crucial pour assurer le développement de réseaux de production locaux. Mais la faiblesse des capacités productives et les barrières à l'investissement continuent de freiner leur essor (chapitre 1).

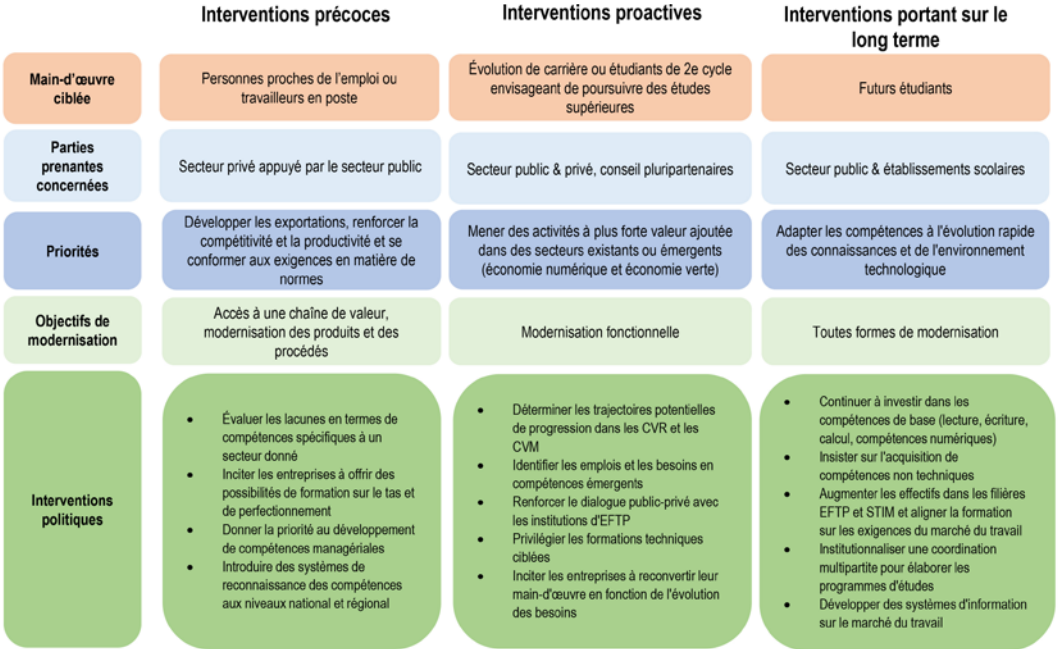
Cette section identifie les politiques contribuant à renforcer la participation des travailleurs, des producteurs locaux et des entreprises chefs de file dans les CVR. Elle examine d'abord les priorités politiques en matière de développement des compétences, particulièrement dans le contexte de la transformation digitale et des opportunités offertes par les chaînes de valeur écologiques. Elle souligne ensuite la manière dont les marchés publics peuvent alimenter une demande de modernisation industrielle parmi les producteurs régionaux. Enfin, elle analyse le rôle de l'harmonisation des cadres d'investissement nationaux et de la facilitation des investissements entre réseaux existants de pôles industriels pour attirer des entreprises chefs de file.

Les politiques en matière de compétences dépendent des besoins spécifiques et des objectifs de montée en gamme de chaque chaîne de valeur

La présence d'une main-d'œuvre qualifiée est indispensable pour attirer des investissements et resserrer les liens avec les entreprises chefs de file. Les talents et les compétences font partie des quatre facteurs déterminants pour attirer des investissements étrangers dans les économies en développement, aux côtés de la stabilité politique et macroéconomique et de la solidité des cadres réglementaires (Banque mondiale, 2020). La plupart des activités en aval comme la couture (industrie textile) et l'assemblage (électronique) dépendent d'une main-d'œuvre abondante encadrée par des superviseurs, des managers et des contrôleurs de la qualité. La participation à des activités à plus forte valeur ajoutée et intensité de connaissances, comme la recherche et le développement, le design industriel et les services de suivi nécessite de disposer de compétences techniques et avancées. Jusqu'ici, l'enseignement et la formation techniques et professionnels (EFTP) restent limités et un fort décalage persiste entre l'éducation des jeunes et leurs aspirations professionnelles, ce qui restreint le potentiel de modernisation (encadré 2.3).

Les politiques en matière de compétences pour assurer l'essor des chaînes de valeur doivent être adaptées à la spécificité de chaque segment et aux objectifs de montée en gamme. Le graphique 2.2 résume les différentes approches permettant de relever les défis de la modernisation des compétences dans les chaînes de valeur régionales et mondiales. À long terme, cela passe par des réformes des systèmes d'éducation, en particulier pour améliorer la qualité de l'offre et son adéquation aux attentes du marché du travail (BAfD, 2020) et pour l'élargir aux populations défavorisées (femmes et ruraux). À court et à moyen terme, il est essentiel de privilégier le renforcement des compétences et la reconversion, en fonction des besoins du secteur et des attentes sur le plan de la transformation socioéconomique.

Graphique 2.2. **Priorités des politiques en matière de compétences pour développer des chaînes de valeur**



Notes : CVR = chaîne de valeur régionale ; CVM = chaîne de valeur mondiale ; EFTP = enseignement et formation techniques et professionnels ; STIM = science, technologie, ingénierie et mathématiques.
Source : D'après Fernandez-Stark, Bamber et Gereffi (2012), « Upgrading in global value chains: Addressing the skills challenge in developing countries », *OECD Background Paper*.

Le renforcement de la collaboration entre le secteur privé, les instituts de formation et les responsables politiques à l'échelle sectorielle peut contribuer à repérer les profils requis et à concevoir des programmes de formation adaptés. Au Rwanda, le gouvernement a institué l'Office national de développement des exportations agricoles pour faciliter le dialogue et former les acteurs privés et les coopératives impliqués dans la production de produits agricoles et d'élevage à des fins d'exportation (Banque mondiale, 2015). En Guinée, la Société financière internationale et des sociétés minières internationales ont soutenu plus de 100 fournisseurs locaux dans le secteur extractif par le biais de formations, de renforcement des capacités de gestion et d'un accès facilité aux financements. Grâce à ce programme, ces entreprises locales ont décroché pour 9.1 millions USD de contrats avec les entreprises chefs de file (Banque mondiale/Kaiser Economic Development Partners, 2015). Les pouvoirs publics peuvent aussi promouvoir la formation sur le tas pour perfectionner les travailleurs. Actuellement, 28 % seulement des entreprises africaines proposent une formation formelle à leurs employés (Banque mondiale, 2020). En Afrique du Sud, l'octroi d'avantages fiscaux a incité les entreprises à former les Sud-Africains âgés de 16 à 35 ans, qu'ils aient ou non un emploi (OCDE, 2017).

Les politiques en matière de compétences doivent s'adapter aux exigences découlant de la transformation digitale. La demande grandissante de compétences numériques peut aider les travailleurs à renforcer leurs capacités à tous les échelons d'une chaîne de valeur. Dans l'industrie alimentaire, l'acquisition de compétences numériques de base et de compétences fondamentales (lecture, écriture et calcul) pourrait aider les travailleurs agricoles à tirer parti des nouvelles technologies pour améliorer les rendements et se rapprocher des marchés locaux (BAfD, 2020 ; Jeehye et al., 2020). En 2021, l'UA, l'AUDA-NEPAD et l'UNESCO ont lancé l'Initiative panafricaine pour la transformation digitale de l'EFTP et des systèmes de développement des compétences en Afrique afin de réformer les systèmes formels et informels d'EFTP et de les adapter aux besoins croissants en compétences transversales et numériques (UNESCO, 2021).

Les responsables politiques peuvent également concevoir des politiques en matière de compétences pour exploiter les opportunités offertes par les chaînes de valeur « vertes » et aider des secteurs comme l'agriculture ou les industries manufacturières à s'adapter au changement climatique. Pour réussir la transition vers la durabilité environnementale, il faudra reconvertir et perfectionner la main-d'œuvre actuelle et celle de demain. La stratégie nationale du Sénégal pour la promotion des emplois verts (2015-20) a ainsi accompagné le renforcement des compétences et des capacités dans les industries vertes avec, à la clé, la création de plus de 2 000 emplois, principalement pour des jeunes et des femmes (ONU, 2019). À l'échelle régionale, la CEDEAO a adopté en 2013 sa politique d'efficacité énergétique et sa politique en matière d'énergies renouvelables, insistant sur l'élaboration d'un cadre harmonisé pour les normes de qualification et la certification des compétences dans le secteur des énergies renouvelables.

La mobilité intrarégionale des compétences doit être encouragée pour remédier aux pénuries de profils et favoriser une intégration accrue. La mobilité des compétences détermine la participation des pays africains aux chaînes de valeur mondiales de fabrication (Yameogo et Jammeh, 2019). Les initiatives engagées par les CER ont posé les jalons pour lever les freins à la mobilité intra-africaine de main-d'œuvre qualifiée et remédier aux problèmes d'adéquation des profils sur les marchés du travail du continent. La Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) a ainsi introduit des accords de reconnaissance mutuelle des diplômes dans plusieurs secteurs : comptabilité, architecture, ingénierie et pratiques vétérinaires. Depuis 2011, neuf pays de la SADC ont engagé une harmonisation de leurs cadres nationaux de qualifications dans le but d'améliorer la comparabilité et la reconnaissance des compétences professionnelles (Sawere, 2019).

Encadré 2.3. **Aspirations des jeunes et réalité de l'emploi en Afrique**

Il existe un profond décalage entre les aspirations professionnelles des jeunes et la réalité des marchés du travail en Afrique (UA, 2018). Il faut impérativement accélérer la création d'emplois de qualité pour absorber les 29 millions de jeunes Africains qui, chaque année d'ici 2030, vont se présenter sur le marché du travail (CUA/OCDE, 2019). Actuellement, l'agriculture reste le principal pourvoyeur d'emplois. À l'échelle mondiale, plus d'un tiers des jeunes ruraux travaillent dans l'agriculture – une proportion qui peut atteindre des niveaux très élevés dans les pays à faible revenu (71 % en Ouganda et 79 % à Madagascar) (OCDE, 2018). Une enquête réalisée dans dix pays africains révèle que 39 % des jeunes interrogés travaillent dans l'agriculture, contre 14 % dans les activités de fabrication et la construction, 26 % dans le commerce et les transports et 21 % dans tous les autres services. Mais la plupart des emplois agricoles, occupés à 54 % par des femmes en 2019 (OIT, 2020), se caractérisent par des bas salaires et des conditions de travail médiocres, sans contrats formels ni protection sociale de base – ce qui les rend peu attrayants pour les jeunes.

Une étude de l'OCDE sur les aspirations professionnelles met en évidence le profond décalage entre ce à quoi les jeunes Africains aspirent et la réalité des marchés du travail. Dans les dix pays étudiés (Bénin, Égypte, Libéria, Madagascar, Malawi, Ouganda, République du Congo, Tanzanie, Togo et Zambie), plus de plus de 80 % des jeunes scolarisés souhaitent exercer une profession hautement qualifiée alors que, dans la réalité, 8 % seulement parviennent à décrocher ce type d'emplois. Plus même que le salaire, la sécurité de l'emploi est le premier facteur de satisfaction professionnelle. De fait, c'est la sécurité de l'emploi qui pousse 74 % des jeunes à vouloir travailler dans le secteur public alors que ce dernier ne représente en réalité que 12 % de l'emploi des jeunes. Les emplois dans l'agriculture et les professions moyennement qualifiées du secteur manufacturier sont les moins prisés des jeunes Africains.

Même avec une amélioration des conditions de travail, le profond décalage entre les aspirations et la réalité devrait persister, à cause d'une inadéquation patente des compétences. Selon des indicateurs subjectifs, environ 55 % des jeunes travailleurs africains estiment que leur niveau de qualification correspond à leur emploi. Les autres ont le sentiment d'être, soit surqualifiés, soit sous-qualifiés – cette dernière option concernant davantage les jeunes des pays à faible revenu. Une approche normative (comparaison des qualifications réelles aux qualifications requises pour tel ou tel emploi) montre que seulement 29 % des jeunes travailleurs sont réellement qualifiés pour l'emploi qu'ils occupent.

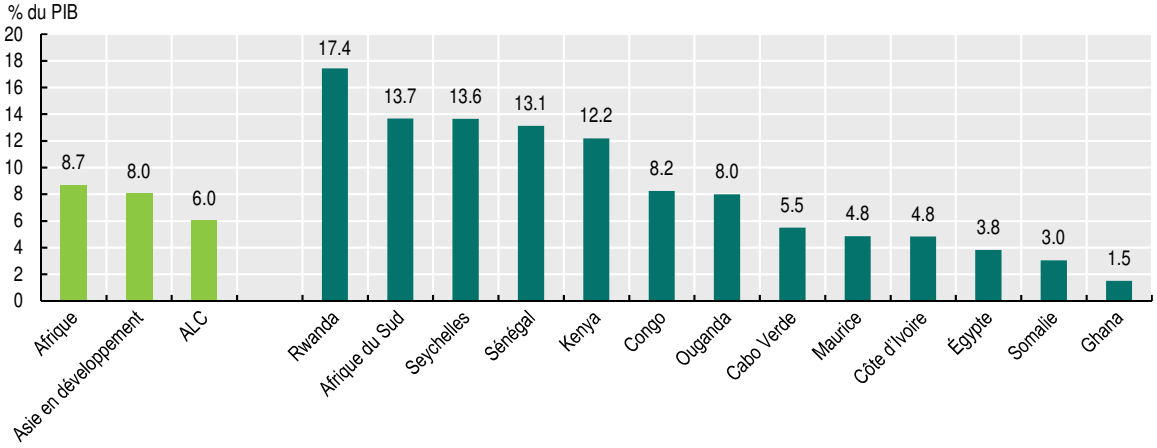
À long terme, l'insatisfaction professionnelle peut nourrir l'instabilité sociale et les gouvernements doivent agir de toute urgence pour remédier au décalage entre les préférences professionnelles des jeunes et les emplois disponibles. Une approche articulée autour de deux axes est préconisée : i) aider les jeunes à formuler des aspirations professionnelles réalistes et en phase avec le monde qui les attend ; et ii) améliorer la qualité des emplois en tenant vraiment compte des conditions de travail qui sont importantes aux yeux des jeunes, en particulier dans l'agriculture. L'agriculture reste – et restera encore pendant un certain temps – le premier vivier d'emplois pour les jeunes Africains ruraux. Tout l'enjeu consiste à rendre ce métier et les professions moyennement qualifiées connexes dans l'agroalimentaire ou les services liés à l'alimentation plus attrayants. Pour cela, il faut garantir la sécurité de l'emploi pour les jeunes, les former à de nouvelles compétences, améliorer les revenus des agriculteurs et moderniser les pratiques agricoles.

Source : Lorenceau, Rim et Savitki (2021), « Aspirations des jeunes et réalité de l'emploi en Afrique », Documents d'orientation de l'OCDE sur le développement, n° 38, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/6a14eee9-fr.

La modernisation et l'élargissement des programmes de passation de marchés publics aideront les producteurs régionaux à renforcer leurs capacités industrielles

Les marchés publics peuvent constituer un puissant appel d'air pour les producteurs locaux. Entre 2015 et 2019, la passation de marchés publics (l'achat de biens et de services par les gouvernements et les entreprises publiques) a représenté en moyenne 8.7 % du PIB de l'Afrique, contre 8 % dans les pays en développement d'Asie et 6 % en Amérique latine et Caraïbes (graphique 2.3). Grâce à des outils comme les politiques d'achat auprès de fournisseurs nationaux, les marchés réservés à certains groupes (les PME notamment) ou encore les exigences de transfert de technologie imposées aux soumissionnaires étrangers, les contrats de marchés publics peuvent créer des emplois, contribuer à la modernisation des entreprises et développer des chaînes logistiques régionales (ONUDI, 2017). Les conclusions d'une enquête réalisée dans 19 pays d'Afrique indiquent qu'une hausse de 10 points de pourcentage de la part de la production totale vendue à un gouvernement est associée à une hausse de la productivité de 4 % (Hoekman et Sanfilippo, 2020). Bien consciente de l'importance des marchés publics pour le développement industriel, l'UA a récemment demandé à ses États membres d'allouer au moins 30 % de leurs contrats de marchés publics au secteur privé africain, y compris à des PME et des entreprises détenues par des femmes et des jeunes (UA, 2021).

Graphique 2.3. **Dépenses des administrations liées aux marchés publics en pourcentage du PIB, moyenne, 2015-19**



Note : Ce graphique a été élaboré selon la méthodologie employée par l'OCDE pour calculer les dépenses des administrations liées aux marchés publics. Les moyennes pour l'Afrique, les pays en développement d'Asie et la région Amérique latine et Caraïbes (ALC) sont pondérées. L'échantillon asiatique comprend onze pays : Afghanistan, Indonésie, Jordanie, Kirghizistan, Mongolie, Myanmar, Népal, Ouzbékistan, Philippines, Thaïlande et Timor-Leste. La région ALC comprend neuf pays : Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Mexique, Paraguay et Pérou.

Source : Calculs des auteurs d'après la méthodologie de l'OCDE et des données du FMI (2021), *Government Finance Statistics* (base de données), https://data.imf.org.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299897

Les pratiques actuelles en matière de marchés publics en Afrique laissent planer des doutes quant à leur efficacité et leur inclusivité. Selon les enquêtes de conjoncture de la Banque mondiale, 32 % des entreprises africaines verseraient des pots-de-vin pour obtenir un contrat avec le gouvernement. Faute de processus de passation de marchés vraiment ouverts et transparents, les politiques d'achats préférentiels créent des dépendances et des inefficacités tout au long de la chaîne d'approvisionnement, réduisent la disponibilité d'intrants à prix compétitifs et de travailleurs qualifiés et dissuadent les investisseurs étrangers. En outre, bon nombre de producteurs, notamment les PME, ne peuvent pas s'engager dans des marchés publics en raison de la lenteur des délais de règlement, des arriérés

de paiement de l'État et du manque d'informations, de connaissances et de compétences adéquates pour soumissionner avec succès. En moyenne, les producteurs africains doivent attendre six mois avant d'être payés pour des contrats publics (Banque mondiale, 2016).

Des investissements dans des systèmes de passation de marchés en ligne peuvent contribuer à améliorer la transparence et les délais de règlement des fournisseurs. Dans la plupart des pays africains, le recours à des systèmes électroniques de passation de marchés ressort à moins de 25 %, contre plus de 75 % dans les pays de l'UE et de l'Association des nations de l'Asie du Sud-est (ASEAN) (Hoekman et al., 2021). Au Cabo Verde, une réforme institutionnelle et l'introduction d'un nouveau système en ligne a favorisé la participation des PME aux appels d'offres publics, qui est passée de 15 entreprises seulement en 2012 à 444 en 2015 avec, à la clé, une hausse moyenne du chiffre d'affaires de 43 % (Banque mondiale, 2016).

Dans le contexte de la ZLECAf, les gouvernements pourraient étendre les dispositifs existants en matière de marchés publics afin d'encourager la participation d'entreprises régionales. Les critères d'éligibilité pour bénéficier d'un traitement préférentiel peuvent être élargis aux acteurs régionaux, au lieu de ne concerner que les producteurs nationaux au sens strict. Très récemment, les acteurs privés de la CEA ont appelé à l'adoption d'une stratégie visant à s'approvisionner au sein de la région *(Buy East Africa, Build East Africa)* afin de développer des chaînes logistiques régionales, en particulier dans le secteur pharmaceutique (TMEA, 2021). L'harmonisation des normes pour les produits et des accords de reconnaissance mutuelle permettront aussi de réduire les coûts de la participation aux marchés régionaux pour les producteurs africains (encadré 2.4).

Encadré 2.4. **Harmoniser et renforcer les systèmes de normes de qualité en Afrique**

L'harmonisation des normes de qualité les rend moins chères à obtenir et à maintenir pour les petites entreprises et les structures informelles. Dans la CAE, les produits certifiés sur la base de normes harmonisées évitent de devoir subir et financer de nouveaux tests. Cela permet de réduire le coût de la mise en conformité vis-à-vis de multiples normes de qualité de 205 USD en moyenne à virtuellement zéro. Pour les produits certifiés avec des labels de qualité reconnus, cela raccourcit les délais nécessaires aux contrôles de conformité de 38 à 0.5 jours (TMEA, 2019).

Pour profiter pleinement des avantages de la ZLECAf, les gouvernements peuvent harmoniser les normes régionales et accélérer la mise en œuvre d'accords de reconnaissance mutuelle. Sur les 1 991 produits offrant un avantage comparatif sur le continent, les trois quarts ne respectent pas de normes de qualité harmonisées au niveau de la CER concernée. Comme l'harmonisation simultanée de toutes les normes de qualité est impossible, le processus à engager au niveau continental doit privilégier les produits offrant un avantage comparatif dans au moins deux CER et pour lesquels au moins deux CER appliquent déjà des normes de qualité (CENUA, 2020).

Parallèlement, les pays africains doivent renforcer leurs infrastructures de normes de qualité. Vingt-six pays d'Afrique ne possèdent pas suffisamment d'infrastructures de normes de qualité, qu'il s'agisse d'accréditation, de systèmes de métrologie ou d'organismes nationaux de normalisation, pour répondre aux demandes d'évaluation de la conformité et de contrôle de la qualité. Le fait de répartir clairement les responsabilités en matière d'élaboration des règles et les fonctions de vérification entre agences gouvernementales à l'échelle du continent pourrait réduire les conflits d'intérêt et les obstacles à la conformité obligatoire (PAQI, 2020). Le partage transfrontalier de capacités techniques pourrait combler les lacunes au niveau de la mise en œuvre et accélérer les efforts de coordination. Le COMESA a créé des associations régionales d'autorités réglementaires afin de faciliter l'harmonisation des politiques et des réglementations mais également de favoriser le renforcement des capacités et le partage d'informations entre ses membres.

En outre, l'harmonisation des règles en matière de marchés publics peut réduire le coût de la participation transfrontalière et renforcer la qualité et l'intégrité des attributions de marchés. Le COMESA a ainsi adopté un cadre commun pour les marchés publics afin de rationaliser les systèmes nationaux (BAfD, 2018). De même, le projet régional de la CEDEAO pour améliorer les marchés publics cherche à harmoniser les règles afin de lever les obstacles à la participation régionale. Cette initiative a également débouché sur la création d'un observatoire régional des marchés publics en vue de consolider les mécanismes de supervision et la transparence en Afrique de l'Ouest (Nam, 2019).

Les initiatives régionales visant à susciter des investissements de la part des entreprises chefs de file auraient tout à gagner d'un suivi et d'une hiérarchisation des priorités plus efficaces

L'accélération de l'adoption dans chaque pays du Code panafricain de l'investissement nécessite d'institutionnaliser une structure de suivi solide

Un certain nombre d'entreprises africaines ont étendu leur empreinte géographique au-delà de leur marché d'origine mais elles restent concentrées dans quelques secteurs et pays. Le tableau 2.3 propose un aperçu de ces entreprises. Beaucoup sont très orientées sur le continent, avec des filiales africaines représentant plus de 50 % de leurs succursales à l'étranger. Mais les investissements intra-africains restent concentrés dans quelques secteurs : la finance, les télécommunications, l'énergie et les mines et la vente au détail. Les entreprises sud-africaines sont les premières à investir dans d'autres pays d'Afrique, reflétant la place centrale du pays dans les réseaux de production régionaux en Afrique australe (Qiang, Liu et Steenbergen, 2021).

Tableau 2.3. **Performances et empreinte géographique de certaines multinationales africaines, 2019**

Pays d'origine	Désignation	Secteur d'activité	Filiales africaines*	Nombre de pays africains	Nombre d'employés	Revenu d'exploitation (USD)
Afrique du Sud	Shoprite Holdings	Vente au détail	56 %	16	142 602	12 234 902
Afrique du Sud	MTN Group	Télécommunications	50 %	18	19 295	12 219 844
Égypte	Compagnie d'électricité El Sewedy	Énergie	9 %	7	14 463	2 993 803
Nigéria	Dangote Cement	Mines, cimenterie, agroalimentaire, conditionnement, pétrole et gaz	84 %	24	15 478	2 726 903
Maroc	Banque Attijariwafa	Finance/banque	69 %	15	20 583	2 677 403
Nigéria	Zenith Bank	Finance/banque	50 %	3	7 544	2 410 595
Maurice	IBL	Divers (finance, logistique, vente au détail)	11 %	8	25 205	1 435 793
Togo	Ecobank	Finance/banque	88 %	33	14 023	946 449
Kenya	KCB Group	Finance/banque	30 %	5	7 525	907 226
Cameroun	Afriland First Bank	Finance/banque	82 %	8	n.d.	883 205
Gabon	BGFI Holding Corporation	Finance/banque	50 %	8	n.d.	140 138

Note : * Part des succursales implantées en Afrique ; n.d. = non disponible.
Source : Calculs des auteurs d'après Bureau van Dijk (2021), *Orbis | Company Information across the Globe* (base de données), https://orbis.bvdinfo.com/version-20211118/orbis/1/Companies/Search.

Les pays doivent profiter de l'adoption du Code panafricain de l'investissement et de l'entrée en vigueur de la ZLECAf pour s'atteler au démantèlement des barrières réglementaires sur le continent (chapitre 1). Une analyse des destinations privilégiées pour les investissements directs étrangers (IDE) des grands opérateurs de téléphonie mobile en Afrique montre que, pour la plupart d'entre eux, la présence de cadres institutionnels

solides prime sur la proximité géographique (Dike et Rose, 2018). Les négociations autour du protocole d'investissement de la ZLECAf étaient toujours en cours au moment de la rédaction de ce chapitre (novembre 2021), mais de premiers éléments suggèrent que l'adoption de ce protocole et du Code panafricain de l'investissement (validé en 2017) devrait faciliter les investissements en Afrique. Les accords d'investissement peuvent réduire le risque perçu par les investisseurs en améliorant la transparence et la prévisibilité des décisions politiques et de leur mise en œuvre, en alignant les réglementations nationales sur les cadres juridiques internationaux, notamment grâce à l'application de cadres harmonisés sur tout le continent, et en facilitant l'accès aux mécanismes de règlement des litiges.

L'expérience régionale acquise en matière de coordination des cadres d'investissement en Afrique offre des enseignements utiles pour le déploiement d'initiatives continentales. En 2020, la CEDEAO a lancé l'Initiative pour l'amélioration du climat des affaires et des investissements en Afrique de l'Ouest afin d'identifier les freins à l'investissement et de suivre l'efficacité des réformes du secteur privé grâce à la fiche d'évaluation du climat de l'investissement (CEDEAO, 2020). En 2016, la SADC avait élaboré le plan d'action régional sur l'investissement afin de faciliter la coordination régionale et de profiter des économies d'échelle grâce à l'amélioration des cadres et des politiques d'investissement de ses États membres.

L'expérience de la SADC montre que la création de structures de contrôle peut aider à suivre les progrès et à garantir l'adoption dans les pays des réformes décidées à l'échelon régional. En collaboration avec l'OCDE, le secrétariat de la SADC a mis au point un ensemble d'indicateurs pour évaluer et suivre les progrès des États membres dans la mise en œuvre du cadre d'investissement de la SADC (tableau 2.4). S'il assume la fonction centrale de suivi, le secrétariat délègue certaines fonctions de notification à des personnes contacts désignées dans chaque État membre.

Tableau 2.4. **Sélection d'indicateurs de suivi de l'avancement du cadre d'investissement de la SADC**

Domaines d'action	Indicateurs d'évaluation et de suivi
1. Mettre en place un environnement d'investissement transparent et cohérent	- Transparence de l'élaboration des politiques publiques - Qualité réglementaire - Qualité des services publics en ligne - Nombre total de jours nécessaires à la création d'une entreprise
2. Garantir l'accès au marché et la concurrence	- Ouverture aux investissements privés (de jure et perception des investisseurs) - Efficacité de la politique anti-monopoles - Impact de la fiscalité sur les incitations à investir
3. Soutenir les entreprises responsables et les investissements inclusifs au service du développement	- Nombre d'emplois créés par unité de dépenses en capital investi - Entreprises nationales et étrangères proposant des programmes de formation officiels - Entreprises nationales et étrangères employant des femmes à plein temps dans les industries manufacturières - Part des PME participant directement à des activités d'exportation
4. Garantir la sécurité des investissements et protéger les droits des investisseurs	- Stabilité politique et absence de violences - Qualité de l'indice de l'administration foncière - Protection de la propriété intellectuelle - Absence de corruption
5. Promouvoir la coopération régionale et internationale	- Positions des investissements directs régionaux et intrarégionaux - Qualité des infrastructures de connectivité - Efficacité des procédures douanières - Indice de développement des TIC

Source : Compilation des auteurs à partir du tableau A.2 dans OCDE/SADC (2017), *Role of Monitoring for Implementation: Advancing investment Policy Reforms in the Southern African Development Community*.

La coopération internationale peut également appuyer la mise en œuvre du protocole d'investissement de la ZLECAf et stimuler les investissements en Afrique. De multiples initiatives internationales ont été lancées pour promouvoir les investissements en Afrique (annexe 2.A2). La diversité des plateformes nécessite elle aussi une coordination et un partage d'expériences entre les pays africains et leurs partenaires. C'est tout l'objectif de la plateforme sur l'investissement et la transformation productive de la CUA et du Centre de développement de l'OCDE.

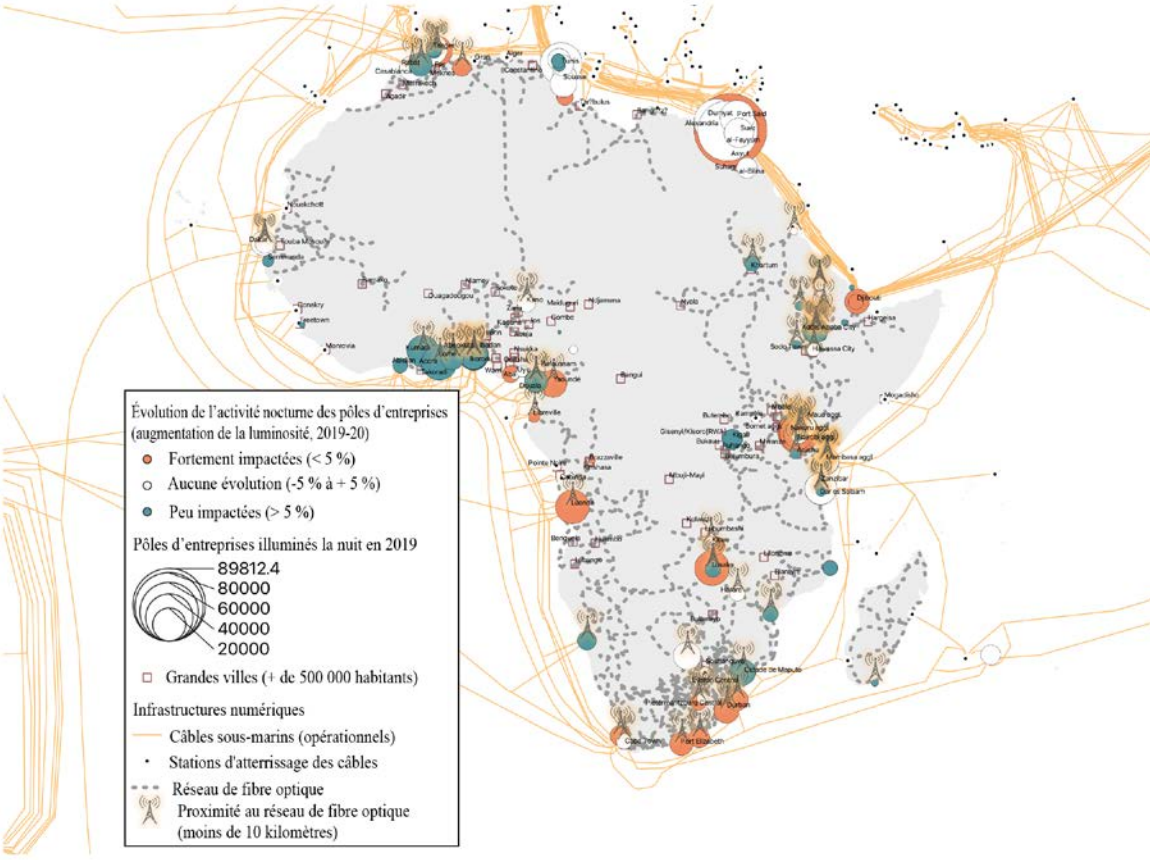
Les responsables politiques devraient faciliter les investissements et renforcer les infrastructures autour des réseaux existants de pôles industriels

Les réseaux de pôles industriels en Afrique constituent un point d'entrée essentiel pour faciliter le développement de chaînes de valeur. Selon des estimations de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED, 2021), le nombre de zones économiques spéciales (ZES) en Afrique est passé d'environ 20 en 1990 à 237 en 2020, réparties dans 38 pays. Les politiques de regroupements d'entreprises permettent aux gouvernements de concentrer leurs investissements en un lieu unique et de lever certains obstacles à la compétitivité des acteurs locaux. Cette plus forte densité d'entreprises, de prestataires de services et d'instituts de recherche est propice aux transferts de technologie et à l'innovation.

Les stratégies de développement de pôles industriels varient d'un pays à l'autre, en fonction de la disponibilité des facteurs de production, de l'accès aux marchés, de l'implantation et des capacités d'absorption de l'économie locale. L'Éthiopie s'est appuyée sur ses faibles coûts de main-d'œuvre et des incitations fiscales pour attirer des entreprises chefs de file comme Decathlon, H&M, Primark et Tesco afin d'intégrer des réseaux mondiaux de production textile. Au Maroc et en Afrique du Sud, les nouveaux parcs éco-industriels, comme la centrale solaire de Ouarzazate et la ferme éolienne de Cookhouse, permettent d'attirer des investissements verts, d'intégrer les entreprises dans des chaînes de valeur durables et d'atteindre des objectifs sociaux, environnementaux et économiques. En Égypte, le parc écologique de Robbiki pour la filière du cuir entend développer cette industrie locale tout en réduisant l'impact environnemental des tanneries. Dans ce but, le pôle a créé un centre pour le transfert des technologies du cuir réunissant des entreprises locales et étrangères afin de promouvoir l'adoption des technologies vertes et la modernisation des pratiques dans les usines locales (CNUCED, 2021).

La réussite des ZES dépend fortement de la qualité des infrastructures publiques. Notre analyse de l'intensité lumineuse nocturne portant sur 127 pôles industriels africains (ZES, zones franches industrielles pour l'exportation et parcs industriels) met en évidence la progression des activités économiques de pôle, qui a pratiquement doublé entre 2012 et 2019 (encadré 2.5). Si tous les pôles ont connu une baisse de l'intensité lumineuse nocturne en 2020, ceux qui bénéficient d'un meilleur accès aux infrastructures de communication (situés à moins de dix kilomètres d'un réseau dorsal à large bande) ont moins souffert du ralentissement provoqué par la pandémie de COVID-19 que les autres (graphique 2.4). Cette proximité avec un réseau à large bande peut servir d'indicateur d'accès à d'autres infrastructures critiques, comme l'électricité, indispensables pour le développement industriel et la compétitivité.

Graphique 2.4. **Évolution de l'intensité lumineuse nocturne dans une sélection de pôles industriels en Afrique, 2019-20**



Note : L'intensité lumineuse nocturne sert d'indicateur de l'activité et du développement dans 127 pôles industriels opérationnels dans 31 pays d'Afrique.
Source : Annexe 2.A1.

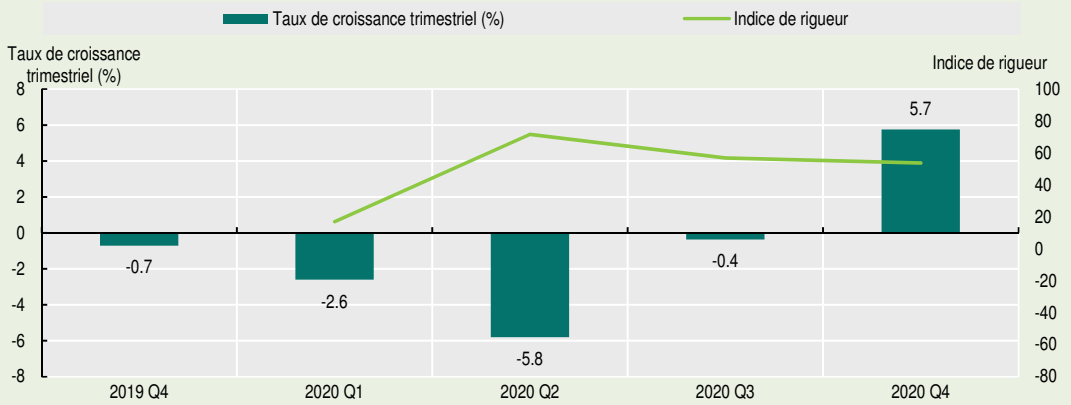
Encadré 2.5. **Les pôles industriels en Afrique à l'heure de la pandémie de COVID-19**

Les pôles industriels ont connu des niveaux d'activité soutenus avant le fléchissement des IDE en 2019. Entre 2012 et début 2019, l'intensité lumineuse nocturne a pratiquement doublé sur le continent. Le dynamisme et le développement des pôles que cette évolution traduit sont à imputer principalement au développement industriel précoce de certaines économies africaines. L'Afrique du Sud, l'Égypte, le Kenya, le Maroc et le Nigéria abritent plus de la moitié (73) des 127 pôles industriels opérationnels dans 31 pays.

Le ralentissement provoqué par la pandémie de COVID-19 a mis les pôles à l'arrêt jusqu'à la fin de l'année 2020 (graphique 2.5). L'atonie de la demande mondiale, les restrictions de déplacement et les contraintes de production ont réduit le niveau d'activité au sein des pôles par rapport à 2019. Cela a entraîné une baisse régulière des émissions lumineuses, la plus forte baisse (-5.8 %) ayant été observée au deuxième trimestre 2020, au moment même où des restrictions plus strictes étaient appliquées (score moyen de 71 sur une échelle de 100). Les émissions lumineuses ont rebondi de 5.7 % au dernier trimestre de 2020, à mesure que les restrictions étaient levées.

Encadré 2.5. **Les pôles industriels en Afrique à l'heure de la pandémie de COVID-19 *(suite)***

Graphique 2.5. **Évolution des émissions lumineuses nocturnes dans les pôles industriels et décisions gouvernementales, 4e trimestre 2019-4e trimestre 2020**



Note : Les émissions lumineuses des pôles industriels sont calculées mois par mois en comparant les valeurs de 2019 et de 2020. L'indice de rigueur, de 0 à 100, est une moyenne mensuelle de valeurs quotidiennes et correspond à la rigueur des politiques gouvernementales appliquées pendant la pandémie. Plus l'indice est élevé, plus les gouvernements africains ont appliqué des règles strictes.

Source : Élaboration des auteurs d'après les données d'intensité lumineuse nocturne de Colorado School of Mines (2021), *VIIRS Nighttime Lights* (base de données), https://payneinstitute.mines.edu/eog/nighttime-lights/ et CIIP (2018), « Location of clusters », Competitive Industries and Innovation SEZ Database, www.theciip.org. L'indice de rigueur est tiré de Blavatnik School of Government/University of Oxford (2021), *Oxford COVID-19 Government Response Tracker*, https://www.bsg.ox.ac.uk/research/research-projects/covid-19-government-response-tracker.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299916

Des investissements dans les infrastructures permettant de relier ces pôles industriels peuvent faciliter le déploiement de réseaux de production régionaux. Plusieurs corridors régionaux ont vu le jour ces dernières années, comme le LAPSSET entre le Kenya et l'Éthiopie, le Corridor central (Dar-et-Salaam-République démocratique du Congo), le corridor de développement de Maputo (Mozambique-Afrique du Sud) et le corridor de Walvis Bay (cinq pays de la SADC). En Afrique du Nord, le développement des infrastructures routières a favorisé l'émergence et l'attractivité pour les entreprises étrangères de parcs technologiques comme celui des Smart Villages entre Le Caire et Alexandrie ou la zone de haute technologie d'El-Ghazala entre Tunis et Bizerte. De même, en Afrique de l'Ouest, les investissements publics dans le réseau routier pour relier Abidjan au corridor Lagos-Accra ont considérablement stimulé les apports d'IDE (ONU-Habitat, 2018).

Les agences de promotion des investissements (API) peuvent faciliter les investissements des entreprises chefs de file dans des segments clés d'une chaîne de valeur. Les API servent d'interlocuteurs entre les gouvernements et les entreprises étrangères dans des domaines tels que le respect des obligations fiscales (encadré 2.6). Elles peuvent aussi proposer toute une palette de services, allant de la mise en relation au suivi des investisseurs, en passant par l'assistance financière (crédit, assurance), les informations sur le marché ou les stratégies de marque locale. L'expérience d'autres pays en développement montre que, lors de la création d'API, les gouvernements doivent prêter attention aux points suivants : i) garantir un soutien gouvernemental de haut niveau ; ii) définir des objectifs clairs ; iii) consulter les parties prenantes locales publiques et privées pour veiller à un alignement stratégique ; iv) faciliter la collaboration avec d'autres institutions et fonds d'investissement ; et v) apporter des ressources financières suffisantes et durables (Banque mondiale, 2020).

Encadré 2.6. **Perception du respect des obligations fiscales des multinationales par les agents des impôts en Afrique**

La fiscalité devient un enjeu grandissant et, depuis quelques années, de nouveaux principes et normes d'information ont vu le jour pour mettre en évidence et suivre le comportement des entreprises en matière de fiscalité. Plusieurs de ces principes traitent des relations entre les entreprises et les administrations fiscales mais, du fait de la confidentialité intrinsèque de ces contacts, il est difficile d'évaluer le degré de respect de ces initiatives ou leur impact.

Face à ce problème, l'OCDE a récemment réalisé une enquête auprès de plus de 1 240 agents publics des administrations fiscales de 139 pays (pour l'essentiel, des contrôleurs des impôts), afin d'appréhender leur perception de la situation (OCDE, 2021). L'analyse porte sur 206 réponses reçues de 34 pays d'Afrique. L'objectif était de recueillir la perception des agents du fisc sur le comportement fiscal des multinationales et autres grandes entreprises par rapport aux principes volontaires élaborés par le comité consultatif économique et industriel de l'OCDE (BIAC, 2013). L'enquête met en évidence de nombreux leviers à actionner pour améliorer le respect des obligations fiscales en Afrique, tels que la réponse aux demandes de renseignements et le traitement des litiges fiscaux. En partenariat avec le Forum de l'administration fiscale africaine (ATAF), l'OCDE a ensuite organisé une table ronde virtuelle en avril 2021, rassemblant des agents africains du fisc et des entreprises, dans le but de discuter de ces résultats et de réfléchir à des solutions.

D'une manière générale, confiance et communication entre les autorités fiscales et les entreprises sont au cœur de nombre de solutions proposées. Seulement 37% des agents de l'administration fiscale en Afrique considèrent que la plupart des multinationales fonctionnent de manière opaque et fermée. De même, 34 % des agents fiscaux africains ne font pas confiance aux informations qu'ils reçoivent de la plupart des multinationales. Pour optimiser leurs rapports, les administrations des impôts peuvent faciliter le respect de la législation fiscale par les entreprises en améliorant la clarté et la spécificité des demandes qui leur sont adressées. De leur côté, les entreprises doivent veiller à ce que les informations soient disponibles, y compris dans la langue officielle locale. Une solution consiste à utiliser des lignes directrices pour traiter avec les multinationales et autres grandes entreprises. L'enquête met en évidence une corrélation positive entre le fait que les personnes interrogées identifient l'existence de procédures et de directives spécifiques en matière de relation avec les multinationales et la confiance plus forte dans ces multinationales.

Source : OCDE (2021), *Coopération fiscale au service du développement : Rapport d'étape à l'ère du COVID-19.*

Annexe 2.A1. Exemples de chaînes de valeur continentales et régionales prometteuses en Afrique

Tableau 2.A1.1. **Aperçu des chaînes de valeur continentales et régionales prometteuses en Afrique**

Chaînes de valeur continentales				
Chaîne de valeur	**Forces**	**Faiblesses**	**Opportunités**	**Menaces**
Agro-industrie	Main-d'œuvre abondante Avantage comparatif pour les grandes cultures commerciales (noix de cajou, café, cacao…) 60 % des terres arables non cultivées dans le monde se trouvent en Afrique Hausse de la demande de denrées alimentaires liée à l'augmentation de la population et à l'urbanisation	Fragmentation de la chaîne entraînant une majoration de 20 à 50 % du prix à l'importation des principaux intrants agricoles Enregistrement de seulement 10 % des terres arables du continent Valeur ajoutée par l'agro-transformation inférieure à 50 %	Fort potentiel d'exportation pour les produits transformés (fruits, noix…) Augmentation possible du commerce intra-africain de 20 à 35 % grâce à la ZLECAf Modification des habitudes alimentaires Potentiellement, hausse de la productivité et du nombre d'emplois non agricoles dans le marketing et la vente Agriculture durable pour des chaînes de valeur agricoles rentables Attraction de flux d'investissements privés	Sécheresses récurrentes, catastrophes d'origine climatique et accélération de la désertification Recul de la participation des jeunes au travail agricole Adoption limitée d'une agriculture de conservation Pénurie de compétences et de technologies Absence de mécanismes de financement et d'atténuation des risques Gestion non durable des terres et des sols
Produits pharmaceutiques	Impulsion politique forte (plan de l'AUDA pour la fabrication de produits pharmaceutiques en Afrique ; plan d'affaires CUA/ONUDI ; Agence africaine des médicaments de l'UA…) Initiatives nationales pour stimuler le développement des industries manufacturières (Éthiopie, Zimbabwe) Mécanismes de coopération internationale (résolution de l'OMC de 2021 portée par les 54 pays d'Afrique)	95 % des médicaments importés mais 3 % des médicaments mondiaux sont produits localement Sous-développement du secteur, avec 375 sociétés pharmaceutiques regroupées dans 12 pays Absence de politiques d'éducation et de formation pour favoriser la R-D dans l'industrie pharmaceutique	Secteur de la santé et du bien-être en Afrique valorisé à 259 milliards USD d'ici 2030 Potentiellement, création de plus de 16 millions d'emplois d'ici 2030 Mécanisme centralisé d'approvisionnement en commun (CPPM) adossé à la ZLECAf pour encourager les fabricants mondiaux à construire des usines en Afrique	Maladies endémiques (l'Afrique déplore 90 % des décès provoqués par le paludisme et 70 % de ses habitants sont séropositifs) 42 % des affaires de contrefaçon de médicaments dans le monde impliquent l'Afrique
Industrie automobile	Jusqu'à sept emplois additionnels créés pour chaque emploi dans l'industrie automobile Hausse de la demande (en 2019, le taux de détention d'un véhicule au Kenya, de 31.5 pour mille, a dépassé le taux de croissance de la population) Existence de structures de production intermédiaire (harnais de câbles au Botswana ou sièges en cuir au Lesotho)	Marché automobile africain toujours axé sur la vente au détail Développement des chaînes de valeur freiné par la domination du modèle d'assemblage partiel Acquisition de véhicules compliquée par un accès limité à des financements bon marché	Opportunité d'industrialisation liée à la production de pièces de rechange Bond en avant de la technologie des deux-roues électriques pour fabriquer des véhicules électriques Innovation technologique et startups (Moove s'appuie sur une technologie alternative d'évaluation du crédit pour proposer de meilleures conditions d'emprunt à ses clients)	Importation de véhicules d'occasion avec peu de perspectives d'assemblage, ce qui freine l'intégration régionale Pressions protectionnistes en faveur d'industries nationales de petite taille

Chaînes de valeur régionales				
Chaîne de valeur	**Forces**	**Faiblesses**	**Opportunités**	**Menaces**
		Afrique centrale		
Coltan	Peu de substituts possibles Engagement en faveur de l'Initiative sur la transparence des industries extractives	Absence de connaissances techniques et d'innovation Accès limité à des informations géologiques publiques Opacité du processus d'appels d'offres	Services miniers à petite échelle renforçant le développement social Besoins de traçabilité, de certification et d'innovations logistiques Amélioration du suivi et harmonisation des systèmes de données pour endiguer le commerce illicite	Instabilité politique et trafic de coltan Institutions incapables d'assurer le respect des règles fiscales Risque de concurrence fiscale intrarégionale
Bois	Principal secteur pourvoyeur d'emplois formels (Gabon) Couverture forestière représentant 7 % du total mondial	Participation aux marchés internationaux freinée par le commerce limité de biens transformés Incohérence des politiques qui interdit une gestion efficace des forêts dans le bassin du fleuve Congo Pénurie de compétences en science, technologie, ingénierie et mathématiques	Certification pour une exploitation durable et renouvelable Hausse de la demande sur le marché du mobilier Coûts modérés de création d'usines de transformation et stabilité des cours des produits de la sylviculture	Aggravation récente de la déforestation Exploitation illégale des forêts et corruption généralisées
Cuivre	Ceinture métallogénique cuivre-cobalt la plus importante du monde et sédiments d'excellente qualité Augmentation de la consommation de cuivre raffiné, sous l'impulsion des industries chinoises (construction, fabrication et automobile)	Maigreur des profits tirés du cuivre semi-transformé, les mineurs s'appropriant l'essentiel de la rente Coût élevé des exportations Gestion inefficace du recouvrement des impôts avec, à la clé, une érosion des recettes	Demande stimulée par l'électrification, les technologies vertes et les smartphones D'ici 2024, taux de croissance annuel attendu de 4.5 % pour la production de cuivre en Afrique Baisse du prix local du cuivre grâce au renforcement des capacités technologiques	Réglementation du travail indigente Valorisation sociale limitée à cause de la corruption et de la mauvaise gestion des ressources Dégradation des sols, de l'eau et pollution de l'air par l'acide sulfurique affectant les habitants riverains des mines
		Afrique de l'Est		
Café	Conditions optimales pour la culture de différentes variétés de café Premier produit d'exportation et principale source de devises	Prix et structures du marché faussés par le faible nombre d'acheteurs Baisse de la qualité du café avec la disparition de cultivars de qualité Coûts de production élevés	Renforcement du pouvoir de négociation et de fixation des prix grâce à la collaboration régionale Augmentation de la demande locale compensant la volatilité des marchés d'exportation et l'asymétrie des informations Marchés de niche pour des appellations d'origine et géographiques (terroir, origine unique, café bio…)	Changement climatique et conditions météorologiques extrêmes, invasions acridiennes, maladies Dégradation de l'environnement liée à la production
Tourisme	Secteur fortement créateur d'emplois dans la région Moteur du développement dans les zones rurales isolées et moins avancées Renforcement du tourisme régional et de l'intégration (visa d'entrée commun, critères normalisés pour les hôtels…) grâce aux mesures de la CAE	Fonctionne en deçà de ses capacités (l'Afrique de l'Est récupère moins de 0.5 % des recettes touristiques mondiales) Réglementations restrictives en matière de voyage aérien nuisant à la compétitivité des tarifs Écarts régionaux en termes de qualité des routes et des infrastructures aériennes	Télétravail (Maurice a lancé en 2020 un visa « Nomade » gratuit, valable un an) Tourisme liés aux événements et aux expositions de grande envergure Modernisation des entreprises par le biais de la certification (IATA…) avec, à la clé, une augmentation des partenariats entre et avec des entreprises internationales	Vulnérabilité aux chocs extérieurs (pandémies, crises financières…) Segment intermédiaire sous-développé (agences de voyage locales) Partage inégal des bénéfices (au Kenya, les voyagistes et les entreprises de transport internationaux s'approprient 40 à 50 % des dépenses touristiques)

Chaînes de valeur régionales				
Chaîne de valeur	**Forces**	**Faiblesses**	**Opportunités**	**Menaces**
Floriculture	Stabilité de l'emploi en raison d'une production durant toute l'année, en particulier pour les femmes (en 2014, 75 % des employés dans le secteur kenyan de la floriculture étaient des femmes) Atouts climatiques et géographiques Faiblesse des coûts de production et simplicité des procédures d'exportation	Prêts aux agriculteurs portant des taux d'intérêt élevés Fiabilité inégale de la logistique nuisant à la qualité des fleurs Prédominance des systèmes d'approvisionnement par enchères, limitant les rapports directs entre acheteurs et producteurs	Diversification des produits horticoles (compositions florales, pyrèthre, insecticides naturels…) Innovation et compétitivité à long terme au sein des exploitations regroupées Circuits de vente alternatifs grâce aux nouveaux supermarchés	Changements radicaux du niveau d'eau dans le lac Naivasha Pollution liée au transport aérien Exposition aux chocs macro d'un secteur tourné sur l'exportation
Afrique du Nord				
Palmier dattier	Augmentation continue du commerce mondial (en 2016, la région a produit plus d'un tiers des dattes consommées dans le monde) Solidité des relations inter-régionales (en 2016, le Maroc était le premier importateurs de dattes égyptiennes et tunisiennes) Première source de recettes d'exportation et principale culture de rente pour les petits exploitants (70 % du total)	Absence d'initiatives de R-D au niveau de la chaîne d'approvisionnement et dans la logistique Petits producteurs mal équipés (mauvaise qualité des machines, des entrepôts frigorifiques et des systèmes de conditionnement…) Pratiques culturales obsolètes (pollinisation à la main, manutention après récolte…)	Source sûre d'alimentation et de nutrition (programmes de repas scolaires…) Utilisation des noyaux et des dattes tombés des palmiers avant maturité pour l'alimentation animale afin de réduire les déchets	Propagation de ravageurs (charançon rouge du palmier) et de maladies (bayoud) Instabilité sécuritaire et politique dans certains pays
Production d'énergie	Région richement dotée en ressources solaires et éoliennes Hausse de 40 % en dix ans de la production régionale d'énergies renouvelables Réussite des réformes sur les tarifs de rachat, les accords d'achat d'électricité et les systèmes d'enchères, favorisant les financements privés	Poids limité des énergies renouvelables dans le mix énergétique global (4.6 % contre une moyenne mondiale de 25 %) Nécessité d'investir chaque année 13 milliards USD d'ici 2025 pour assurer le développement des infra-structures Pénétration des énergies renouvelables surtout concentrée dans les systèmes de chauffage et le transport	Principal fournisseur pour le reste du continent (5 % du gaz dans le mix énergétique de l'Afrique subsaharienne) Croissance de l'urbanisation et du taux de détention de véhicules, faisant des transports le secteur énergétique le plus dynamique Possibilité de limiter le risque d'investissement et de favoriser un déploiement rapide grâce à un système d'enchères efficace	Exposition des pays dépendants du pétrole aux chocs cycliques Poids continu des subventions, qui grèvent les budgets Risque pour les pays confrontés au stress hydrique d'avoir du mal à assurer la transition énergétique reposant sur les énergies thermiques et hydroélectriques gourmandes en eau
Phosphate	Détenteur important des réserves mondiales de phosphate (à lui seul, le Maroc en possède 74 %) Principale source de recettes en devises	Activités de transformation gourmandes en eau Gestion des déchets et pollution affectant les habitants du littoral Régularité de l'approvisionnement non garantie en raison des turbulences géopolitiques	Intégration optimale dans les chaînes de valeur grâce aux activités de valorisation Incitation à l'adoption de procédures douanières et frontalières pour stimuler le commerce régional 7.2 % de croissance annuelle attendue entre 2020 et 2027	Revendications socio-politiques visant à arrêter l'exploitation Doublement de l'impact de l'activité de transformation sur le climat d'ici 2050 Réduction des fonctions microbiennes essentielles à la santé des cultures en raison de l'utilisation excessive du phosphate

Chaînes de valeur régionales				
Chaîne de valeur	**Forces**	**Faiblesses**	**Opportunités**	**Menaces**
		Afrique de l'Ouest		
Construction	Hausse du contenu local (entreprises locales agissant comme contractants ou sous-traitants pour des multinationales) Fort potentiel d'augmentation de la productivité et de l'effet multiplicateur Volonté politique de remédier au déficit de logements	Corruption et gonflement artificiel des prix dans les contrats Renchérissement des projets en raison de la flambée des prix de l'acier et des terrains Capacités d'approvisionnement limitées et affaiblissement des monnaies locales	Croissance attendue du marché mondial du ciment vert (de 14.8 milliards USD en 2015 à 38.1 milliards USD en 2024) Forte dépendance à l'égard des groupes électrogènes de secours, indiquant des perspectives positives pour les projets d'énergie renouvelable Technologies de construction alternatives (panneaux de polystyrène expansé, blocs de boue renforcés de ciment…) accélérant la construction, réduisant les coûts et nécessitant davantage de main-d'œuvre	Hausse des prix des matériaux de construction et de la main-d'œuvre Étroitesse des marges de manœuvre budgétaires et poids de la dette liée au COVID-19 limitant les plans d'infrastructures publics Concurrence pour les intrants importés
Volaille	Diversité des profils professionnels, des vétérinaires qualifiés aux agriculteurs sans qualifications Demande régionale deux fois supérieure aux capacités de production en 2017 Investissements publics pour relancer le secteur après le dernier épisode de grippe aviaire	Restrictions frappant les importations en raison de craintes liées à la grippe aviaire Accès limité aux systèmes de crédit et d'assurance pour accompagner les agriculteurs Manque de routes carrossables et adaptées, entraînant la détérioration des produits	Faiblesse des coûts d'investissement propice à l'intégration des groupes vulnérables (les femmes) R-D pour une alimentation et des soins aux animaux plus efficaces Investissements des municipalités pour améliorer les pratiques sanitaires	Contamination animale et zoonoses Concurrence des gros producteurs Augmentation des importations de volaille congelée et d'autres viandes de substitution proches
Noix de cajou	Augmentation de la demande de noix de cajou Volonté politique affirmée de soutenir l'essor de cette chaîne de valeur (le plan national de développement de la Côte d'Ivoire prévoit d'atteindre un taux de transformation de 50 % en 2030) Mesures interrégionales pour promouvoir la transformation locale (exemption des droits de douane pour l'importation de machines, subventions directes, avances pour l'achat de noix de cajou brutes…)	Coûts élevés pour les entreprises et les investissements et manque d'infrastructures Difficulté de garantir la qualité des noix de cajou brutes pendant les quatre mois de la saison de récolte Marché national de la transformation à la traîne	Renforcement de l'activité de transformation (moins de 15 % des noix récoltées en Afrique de l'Est et de l'Ouest sont décortiquées sur le continent) Engagement à respecter des normes plus strictes (traçabilité, transparence et durabilité des chaînes de valeur) Poursuite de la montée en gamme des produits, les principaux marchés d'exportation (UE et États-Unis notamment) exigeant des amandes de cajou entières de grande qualité, consommées en particulier comme en-cas	Activités de contrebande en hausse à la suite des restrictions à l'exportation de noix de cajou brutes pour favoriser la transformation locale Problèmes d'accès aux matières premières pour les transformateurs en raison d'interdictions d'exportation à travers les frontières terrestres

Chaînes de valeur régionales				
Chaîne de valeur	**Forces**	**Faiblesses**	**Opportunités**	**Menaces**
		Afrique australe		
Textile	Augmentation de la demande mondiale de textiles africains Intégration régionale accrue des chaînes de valeur du textile et de l'habillement Proximité étroite avec les marchés asiatiques	Compétitivité pénalisée par des droits de douane élevés (taxe de 22 % sur les tissus…) Manque de personnel technique et d'encadrement intermédiaire qualifié Investissements en capital marginaux, processus d'amélioration de l'efficacité et formation professionnelle liés aux IDE en faveur du secteur textile	Région rendue plus compétitive avec la hausse rapide des salaires en Chine Progression dans la chaîne de valeur grâce à la conception, aux stratégies de marque et au marketing Approvisionnement en tissus au sein de la région pour réduire les coûts liés au transport	Empoisonnement des sols et des sédiments par les métaux toxiques, les teintures et les agents de blanchiment Barrières à l'entrée trop faibles pour entraîner une valorisation sociale et le perfectionnement de la main-d'œuvre Concurrence des importations des vêtements de seconde main
Sel de table	Région richement dotée (réserves de sel et climat sec adapté à la production) Dommages environnementaux minimes liés à l'extraction du sel Octroi de permis par les gouvernements pour développer l'extraction à petite échelle	Manque de financements freinant la construction et l'extension des sites de transformation du sel Activité gourmande en énergie et coûteuse en termes de transport Techniques de production et d'iodation du sel obsolètes	Hausse des importations de sel de qualité par une industrie chimique en plein essor Pays incités à rejoindre l'Union douanière de l'Afrique australe pour réduire les coûts du commerce avec les principaux exportateurs de sel (Botswana et Namibie) Futures activités de fabrication de minéraux bénéficiant de l'exploitation et de la transformation minières	Constitution d'un oligopole Barrières commerciales ralentissant l'approvisionnement nécessaire en iodate de potassium et perturbant les processus d'iodation
Aquaculture	Augmentation de la production dans la SADC (de 92 773 tonnes en 2019 à 100 950 tonnes en 2020) Environ 145 000 emplois directs et 1 million de bénéficiaires indirects Forte volonté politique (mise en œuvre de programmes nationaux d'aquaculture dans 12 États de la SADC et prise en compte dans sa stratégie régionale)	Conditions environnementales sous-optimales (variations de température et aridité) Failles de gouvernance et coût élevé des permis liés au processus de re-zonage Production limitée en raison d'un littoral exposé aux courants et d'un territoire intérieur peu riche en eau	Augmentation des aides publiques, des expertises et des IDE dans l'aquaculture grâce au sommet « Fish for All » du NEPAD (2005) et au programme spécial de la FAO pour le développement de l'aquaculture en Afrique Développement des aires marines protégées (AMP) pour favoriser la conservation des stocks de poissons et la vie en milieu marin (la part d'AMP de l'Afrique du Sud est passée de 0.43 % en 2016 à 5 % en 2020) Aquaculture commerciale contribuant au développement de la production domestique privée d'aliments pour animaux et à la diversification des espèces de poisson d'élevage	Risques éventuels de dégradation de l'habitat côtier et de rejets liés au tourisme Intensification de l'activité soulevant des risques environnementaux et socioéconomiques Volumes importants de farine de poisson ayant un impact sur les stocks sauvages (adultes et juvéniles)

Source : Compilation des auteurs.

Annexe 2.A2. Exemples d'initiatives phares pour mobiliser les investissements en Afrique

Tableau 2.A2.1. **Sélection d'initiatives phares pour mobiliser les investissements étrangers en Afrique**

Pays (agence chef de file)	Initiative (dernière mise à jour/ année d'achèvement)	Principales caractéristiques
Chine (département Afrique du ministère des Affaires étrangères)	Forum sur la coopération sino-africaine (FOCAC) (2000-en cours)	Les principaux engagements du FOCAC portent sur l'augmentation du commerce, des IDE et de la coopération Sud-Sud. Selon des responsables chinois, la Chine a annulé à travers le FOCAC les dettes de 15 pays africains liées à des prêts sans intérêts. Le forum se réunit tous les trois ans, le dernier ayant eu lieu en novembre 2021 au Sénégal.
Union européenne	Plateforme d'investissement pour l'Afrique (PIA) (2017-en cours)	La PIA recourt au panachage de ressources issues d'aides non remboursables de l'UE pour compléter des prêts consentis par la BEI ou d'autres institutions de financement admissibles.
	Alliance Afrique-Europe pour un investissement et des emplois durables	L'Alliance s'appuie sur les investissements et le commerce pour stimuler l'emploi et une croissance durable en Afrique. Elle repose sur « un nouveau cadre propice à une augmentation substantielle des investissements privés, tant africains qu'européens » ainsi que sur les propositions de la Commission européenne relatives au prochain cadre financier pluriannuel et les résultats des réunions entre l'UE et la CUA. Un investissement de 40 milliards d'euros (EUR) en Afrique est envisagé entre 2021 et 2027.
France (AFD et PROPARCO)	Choose Africa (2018-22)	L'initiative Choose Africa a été initialement dotée de 2.5 milliards EUR pour soutenir financièrement des startups et de micro- et PME africaines et les accompagner aux différents stades de leur développement, notamment *via* des partenaires locaux.
	Choose Africa Resilience (2020-22)	Ce nouveau volet de l'initiative Choose Africa s'est vu allouer 1 milliard EUR supplémentaire pour aider le secteur privé formel et informel en Afrique, affaibli par la crise du COVID-19. Ce dispositif comporte des outils de prêts, garanties, prises de participation et accompagnements, adaptés au contexte de la crise.
Inde (Confédération de l'industrie indienne et Export-Import Bank)	Conclave CII-EXIM Bank sur le partenariat du projet Inde-Afrique (2005-en cours)	Les conclaves jouent un rôle essentiel pour établir des partenariats et renforcer l'engagement économique entre l'Inde et l'Afrique. Ils bénéficient du soutien du ministère des Affaires extérieures et du ministère du Commerce et de l'industrie de l'Inde. La 16e édition du conclave s'est tenue en juillet 2021.
Japon (ministère des Affaires étrangères)	Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD) (1993-en cours)	La dernière édition de la conférence, en 2019 (TICAD VIII), avait porté sur la promotion des affaires et s'était engagée à réaliser plus de 20 milliards USD d'investissements privés. Le processus de la TICAD dispose d'un mécanisme de suivi permettant d'organiser des conférences ministérielles pour suivre les initiatives de développement africaines adoptées lors des sommets de la TICAD.
Espagne (ministère des Affaires étrangères)	Plan d'action « Focus Africa 2023 » au titre du plan Africa III (2021)	Le plan d'action « Focus Africa 2023 » correspond à la phase de mise en œuvre du plan Africa III. Il accorde une attention stratégique à la promotion du commerce et à l'augmentation des investissements espagnols et de la présence d'entreprises espagnoles en Afrique. Plusieurs secteurs prioritaires sont visés : l'agro-alimentaire ; l'eau, l'assainissement et la gestion des déchets ; les énergies renouvelables ; les infrastructures de transport ; l'industrie chimique et pharmaceutique ; et la transformation digitale.
États-Unis (USAID)	Prosper Africa (2020-26)	Prosper Africa est l'initiative lancée par le gouvernement américain pour augmenter de manière substantielle le commerce et les investissements dans les deux sens entre l'Afrique et les États-Unis. Dotée de 500 millions USD pour les cinq prochaines années, Prosper Africa ambitionne de lever plus de 9 USD d'investissements privés pour 1 USD de financement publics.
	Loi sur la croissance et les opportunités économiques en Afrique (AGOA) (2015-25)	L'AGOA offre à 38 pays d'Afrique subsaharienne éligibles un accès en franchise de droits au marché américain pour plus de 1 800 produits, en plus des 5 000 produits au minimum pouvant bénéficier d'un accès en franchise de droits dans le cadre du programme du système généralisé de préférences.
Royaume-Uni (British International Investment plc, anciennement CDC Group)	Sommet UK-Afrique sur l'investissement (2020-en cours)	Lors de la première édition du sommet, en janvier 2020, le Royaume-Uni a fait deux annonces : l'élargissement du programme Manufacturing Africa, pour engendrer un volume conséquent de nouveaux IDE dans le secteur manufacturier en Afrique de l'Ouest ; et la constitution de nouveaux partenariats avec les agences de promotion de l'investissement de l'Afrique du Sud et du Nigéria (financement de 25 millions de livres sterling [GBP]).

Source : Compilation des auteurs.

Note

1. Le taux social de préférence au temps du Royaume-Uni comporte deux éléments : une préférence au temps (le fait de préférer une valeur actuelle à une valeur future) et un effet de richesse (l'évolution des valeurs grâce à la croissance attendue de la consommation par habitant au fil du temps).

Références

BAfD (2020), *Perspectives économiques en Afrique 2020 : Former la main-d'œuvre africaine de demain*, Banque africaine de développement, Abidjan, https://www.afdb.org/en/documents/african-economic-outlook-2020

BAfD (2018), « Rationalisation des marchés publics pour l'intégration régionale dans le COMESA », *Map Africa – COMESA*, Banque africaine de développement, Abidjan, https://mapafrica.afdb.org/fr/stories/P-Z1-K00-014.html.

BAfD et Afreximbank (2020), *Survey of Impact of COVID-19 on African Trade Finance*, Banque africaine de développement/African Export-Import Bank, Le Caire, https://media.afreximbank.com/afrexim/Survey-of-Impact-of-COVID-19-on-African-Trade-Finance.pdf.

Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators (consulté le 1er novembre 2021).

Banque mondiale (2020), *Global Investment Competitiveness Report 2019/2020: Rebuilding Investor Confidence in Times of Uncertainty*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33808.

Banque mondiale (2016), *Benchmarking Public Procurement 2017: Assessing Public Procurement Regulatory Systems in 180 Economies*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/32500.

Banque mondiale (2015), "Public-private dialogue for specific sectors: Agribusiness", *Nuts & Bolts*, Banque mondiale, Washington, DC, https://documents1.worldbank.org/curated/en/275591504194159650/pdf/119241-BRI-PUBLIC-6p-IFCICNutsBoltsPPDAgribusiness.pdf.

Banque mondiale/KEDP (2015), *A Practical Guide to Increasing Mining Local Procurement in West Africa*, Banque mondiale, Washington, DC, Kaiser Economic Development Partners, Cape Town, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/21489

BEI (2021), *La finance au service de l'Afrique : un développement vert, intelligent et inclusif du secteur privé*, Banque européenne d'investissement, Luxembourg, https://www.eib.org/attachments/publications/economic_report_finance_in_africa_2021_en.pdf.

Blavatnik School of Government/Université d'Oxford (2021), *Oxford COVID-19 Government Response Tracker* (base de données), https://www.bsg.ox.ac.uk/research/research-projects/covid-19-government-response-tracker (consulté le 1er novembre 2021).

BRI (2020), "Payments without borders", *BIS Quarterly Review*, mars, Banque des règlements internationaux, https://www.bis.org/publ/qtrpdf/r_qt2003h.htm.

Bureau van Dijk (2021), *Orbis | Company Information across the Globe* (base de données), https://orbis.bvdinfo.com/version-20211118/orbis/1/Companies/Search (consulté le 1er novembre 2021).

Byiers B., A. Cazals, A. Medinilla et J. de Melo (2021), "African regional integration: A problem-driven approach to delivering regional public goods", *FERDI Document de travail P290*, mai, https://ferdi.fr/publications/african-regional-integration-a-problem-driven-approach-to-delivering-regional-public-goods.

Casalini, F., J. López González et T. Nemoto (2021), "Mapping commonalities in regulatory approaches to cross-border data transfers", *Documents de travail de l'OCDE sur la politique commerciale*, n° 248, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/ca9f974e-en.

CEDEAO (2020), *ECOWAS Launches "Improved Business & Investment Climate in West Africa Project" Website*, Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, Abuja, https://www.ecowas.int/ecowas-launches-improved-business-investment-climate-in-west-africa-project-website/.

CENUA (2020), "Identifying priority products and value chains for standards harmonization in Africa: Technical study", Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis Abeba, https://hdl.handle.net/10855/43813.

CIIP (2018), "Location of clusters", *Competitive Industries and Innovation SEZ Database*, www.theciip.org (consulté le 1er novembre 2021).

CNUCED (2021), *Handbook on Special Economic Zones in Africa – Towards Economic Diversification across the Continent*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/diaeia2021d3_en.pdf.

CNUCED (2020), *Activités de la CNUCED en faveur de l'Afrique – Rapport du Secrétaire général de la CNUCED*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://digitallibrary.un.org/record/801311/files/TD_B_EX%2861%29_2-FR.pdf.

CNUCED (2010), *Integrating Developing Countries' SMEs into Global Value Chains*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/gdsecidc2021d1_en.pdf.

Colorado School of Mines (2021), *VIIRS Nighttime Lights* (base de données), https://payneinstitute.mines.edu/eog/nighttime-lights/ (consulté le 1er novembre 2021).

COMESA (2021), *New Policies to Promote Digital Financial Services*, Marché commun de l'Afrique orientale et australe, Lusaka, https://www.comesa.int/new-policies-to-promote-digital-financial-services/.

COMESA (2020), *The Role of Trade Finance in Promoting Trade: The Implications of COVID-19 on Trade Finance in Africa*, Marché commun de l'Afrique orientale et australe, Lusaka, https://www.comesa.int/wp-content/uploads/2020/07/The-Role-of-Trade-Finance-in-Promoting-Trade-and-the-Implications-of-Covid-192.pdf.

CUA/OCDE (2021), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, Commission de l'Union africaine, Addis Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Éditions OCDE, Paris/Commission de l'Union africaine, Addis Abeba, https://doi.org/10.1787/291046f7-fr.

Dike, M.-C. et E.-L. Rose (2018), "Cross-border expansion and competitive interactions of indigenous mobile network operators in sub-Saharan Africa", *Thunderbird International Business Review*, 2019; Vol. 61/1, pp. 29-42, https://doi.org/10.1002/tie.21971.

EAGC (2016), *A Decade Stronger*, Eastern Africa Grain Council, https://eagc.org/wp-content/uploads/2018/01/EAGC_@10_Milestone.pdf.

Fernandez-Stark, K., P. Bamber et G. Gereffi (2012) "Upgrading in global value chains: Addressing the skills challenge in developing countries", *OECD Background Paper*, https://gvcc.duke.edu/wp-content/uploads/2012-09-26_Duke_CGGC_OECD_background_paper_Skills_Upgrading_inGVCs.pdf.

Ferracane, M.-F. et E. van der Marel (2021), "Regulating personal data – Data models and digital services trade", *Policy Research Working Paper 9596*, Banque mondiale, Washington, DC, https://documents1.worldbank.org/curated/en/890741616533448170/pdf/Regulating-Personal-Data-Data-Models-and-Digital-Services-Trade.pdf.

Ferracane, M.-F. et E. van der Marel (2018), "Do data policy restrictions inhibit trade in services?", *DTE Working Paper 02*, European Centre for International Political Economy, https://ecipe.org/wp-content/uploads/2018/10/Do-Data-Policy-Restrictions-Inhibit-Trade-in-Services-final.pdf.

FMI (2021), *Government Finance Statistics Database*, avril, Fonds monétaire international, https://data.imf.org/?sk=a0867067-d23c-4ebc-ad23-d3b015045405 (consulté le 1er novembre 2021).

FMI (2019), *IMF Country Report No. 19/97 – Ghana*, Fonds monétaire international, Washington, DC, https://www.imf.org/~/media/Files/Publications/CR/2019/1GHAEA2019001.ashx.

Greenleaf, G. et B. Cottier (2020), "Comparing African data privacy laws: International, African and regional commitments", *University of New South Wales Law Research Series*, http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3582478.

GSMA (2019), "State of the industry report on mobile money", Global System for Mobile Communications Association, https://www.gsma.com/sotir/wp-content/uploads/2020/03/GSMA-State-of-the-Industry-Report-on-Mobile-Money-2019-Full-Report.pdf.

Hale, H. et al. (2021), *Oxford COVID-19 Government Response Tracker*, https://www.nature.com/articles/s41562-021-01079-8 (consulté le 1er décembre 2021).

Hartzenberg, T. (2011), "Regional integration in Africa", *WTO Staff Working Paper*, No. ERSD-2011-14, Organisation mondiale du commerce, Genève, http://dx.doi.org/10.308f75/fad9df15-en.

Hoekman, B. et al. (2021), "COVID-19, Public procurement regimes and trade policy", *Policy Research Working Paper*, No. 9511, Global Indicators Group, Banque mondiale Washington, DC, https://documents1.worldbank.org/curated/en/370161610741846300/pdf/COVID-19-Public-Procurement-Regimes-and-Trade-Policy.pdf.

Hoekman, B. et M. Sanfilippo (2020), "Foreign participation in public procurement and firm performance: Evidence from sub-Saharan Africa", *Review of World Economics*, No. 156, pp. 41-73 (2020). https://doi.org/10.1007/s10290-019-00357-y.

Ilori, T. (2020), "Data protection in Africa and the COVID-19 pandemic: Old problems, new challenges and multistakeholder solutions", site web de la Déclaration africaine des droits et libertés de l'Internet, https://africaninternetrights.org/sites/default/files/Tomiwa%20Ilori_AfDec_Data%20protection%20in%20Africa%20and%20the%20COVID-19%20pandemic_Final%20paper.pdf.

INSME (2019), "Digitalising foreign trade procedures and boosting innovation in Morocco with PortNet", International Networks for SMEs, Rome, www.insme.org/foreign-trade-customs-import-export-port-ecosystem-logistics-ecosystem/.

Jeehye, J. et al. (2020), "Scaling up disruptive agricultural technologies in Africa", *International Development in Focus*, Banque mondiale, Washington, DC, https://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1522-5.

Lorenceau, A., J. Rim et T. Savitki (2021), « Aspirations des jeunes et réalité de l'emploi en Afrique », *Documents d'orientation de l'OCDE sur le développement*, n° 38, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/6a14eee9-fr.

Marti, F.-D. et I. Ssenkubuge (2009), "Industrialisation and industrial policy in Africa: Is it a policy priority?", *Research Papers*, 20, South Centre, Genève, https://www.southcentre.int/wp-content/uploads/2013/05/RP20_Industrialisation-and-Industrial-Policy-in-Africa_EN.pdf.

Nam, N. (2019), *Role of Public Procurement in Regional Integration – Case of WAEMU*, Banque mondiale, Washington, DC, https://thedocs.worldbank.org/en/doc/490541557503426718-0090022019/Role-of-public-procurement-in-regional-integration-case-of-WAEMU-April-23-at-0900.

Ndzana Olomo, P. (2021a), *Programme minimum d'intégration de l'Union africaine*, Éditions Le Manuscrit, Paris.

Ndzana Olomo, P. (2021b), "The African Union private sector development strategy: A catalyser of socio-economic transformation in Africa", *Georgetown Journal of International Affairs*, juillet, https://gjia.georgetown.edu/2021/07/15/the-african-union-private-sector-development-strategy-a-catalyzer-of-socio-economic-transformation-in-africa/.

OCDE (2021), *Coopération fiscale au service du développement : Rapport d'étape à l'ère du COVID-19*, OCDE, Paris, https://www.oecd.org/fr/ctp/fiscalite-internationale/cooperation-fiscale-pour-le-developpement-rapport-d-etape.htm.

OCDE (2020), "The future of production: The case for regional integration", *2020 Policy Note on Africa*, OCDE, Paris, https://www.oecd.org/dev/EMnet-Africa-Policy-Note-2020.pdf.

OCDE (2018), *The Future of Rural Youth in Developing Countries: Tapping the Potential of Local Value Chains*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/9789264298521-en.

OCDE (2017), *Getting Skills Right: South Africa*, Getting Skills Right, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/9789264278745-en.

OCDE/ACET (2020), *Quality Infrastructure in 21st Century Africa: Prioritising, Accelerating and Scaling up in the Context of PIDA (2021-30)*, Éditions OCDE, Paris, https://www.oecd.org/dev/Africa-Quality-infrastructure-21st-century.pdf.

OCDE/CENUA (à paraître), *Digital Services Trade Restrictions in Africa*, Éditions OCDE, Paris/Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis Abeba.

OCDE/CUA/ATAF (2021a), *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2021*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/c511aa1e-en-fr.

OCDE/CUA/ATAF (2021b), *Transparence fiscale en Afrique 2021 : Rapport de progrès de l'Initiative Afrique*, Éditions OCDE, Paris, https://www.oecd.org/fr/fiscalite/transparence/documents/Transparence-fiscale-en-Afrique-2021.pdf.

OCDE/SADC (2017), *Role of Monitoring for Implementation: Advancing Investment Policy Reforms in the Southern African Development Community*, Éditions OCDE, Paris/Communauté de développement de l'Afrique australe, Gaborone.

OIT (2020), *Rapport sur l'emploi en Afrique (Re-Afrique) : Relever le défi de l'emploi des jeunes*, Bureau international du travail, Genève, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---africa/---ro-abidjan/documents/publication/wcms_761156.pdf.

ONU (2019), "Senegal's national strategy for the promotion of green jobs (2015-2020) receives the future policy award 2019", Partnership for Action on Green Economy, Nations Unies, New York, https://www.un-page.org/senegal%E2%80%99s-national-strategy-promotion-green-jobs-2015%E2%80%932020-receives-future-policy-award-2019.

ONUDI (2017), "The role of public procurement policy in driving industrial development", *Working Paper* 8/2017, Organisation des Nations unies pour le développement industriel, Vienne, https://www.unido.org/api/opentext/documents/download/9921981/unido-file-9921981 (consulté le 1er novembre 2021).

ONU-Habitat/HIS-EUR (2018), *The State of African Cities 2018: The Geography of African Investment*, Programme des Nations unies pour les établissements humains/HIS-Erasmus University Rotterdam, https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/The%20State%20of%20African%20Cities.pdf.

PAQI (2020), "Pan-African Quality Infrastructure", *Stocktaking Document*, édition 2020, Pan-African Quality Infrastructure, www.paqi.org/wp-content/uploads/2020/09/PAQI_TBT_Stocktaking_2020_En_WEB.pdf.

Plane, P. (2021), "What factors drive transport and logistics costs in Africa?", *Journal of African Economies*, Vol. 30/4, pp. 370-388, Oxford University Press, https://dx.doi.org/10.1093/jae/ejaa019.

PNUD (2016), "National Adaptation Plan – Global Support Programme", Programme des Nations Unies pour le développement, New York, https://www.globalsupportprogramme.org/sites/default/files/uploaded-images/session_6_discounting_cba_step_5.pdf.

Qiang, C.-Z., Y. Liu et V. Steenbergen (2021), "An investment perspective on global value chains", Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35526.

Roy, R. (à paraître), "The case for intra-continental trade: The re-orientation of Africa's trade and the twin challenges of development and environment", document de travail pour l'édition 2022 du rapport *Dynamiques du développement en Afrique*.

Sawere, V. (2019), "Developing mutual recognition agreements for professional skills mobility in the Southern African Development Community", *Working Paper*, Tralac, https://www.tralac.org/publications/article/14127-developing-mutual-recognition-agreements-for-professional-skills-mobility-in-the-southern-african-development-community.html.

Swift (2018), "Africa payments: Insights into African transaction flows", *White Paper*, https://www.swift.com/swift-resource/170536/download?language=en#:~:text=Intra%2DAfrica%20clearing%20and%20trade%20is%20increasing%20in%20importance%20Almost,2013%20to%2012.3%25%20in%202017.

Telegeography (2021), *Global Internet Geography* (base de données), www2.telegeography.com/telegeography-report-and-database (consulté le 21 septembre 2021).

TMEA (2021), *EAC promotes 'build, buy East Africa'*, TradeMark East Africa, Kigali, Rwanda, www.trademarkea.com/news/eac-promotes-build-buy-east-africa/

TMEA (2019), *Contributions of Standards Harmonisation and Certification Towards Reduction in the Conformity Assessment Clearance Time and Testing Cost-the Case of the EAC*, TradeMark East Africa, Kigali, https://www.trademarkea.com/stories/contribution-of-standards-harmonisation-and-certification-towards-reduction-in-the-conformity-assessment-clearance-time-and-testing-cost-the-case-of-the-eac/.

UA (2021), *Specialized Technical Committee (STC) on Finance, Monetary Affairs, Economic Planning and Integration: Developing Integrated and Complementary Value Chains for Sustainable Recovery and Reinforcing Operationalization of the AfCFTA*, Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/en/stc-finance-2021.

UA (2019a), *Domestic Resource Mobilization: Fighting Against Corruption and Illicit Financial Flows*, Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/37326-doc-k-15353_au_illicit_financial_flows_devv10_electronic.pdf.

UA (2019b), *Association of African Central Banks (AACB) Terms of Reference Payment Systems Integration Working Group*, Union africaine, Addis Abeba https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/39572-wd-approved_association_of_african_central_banks_payment_systems_integrati_0.pdf

UA (2018), *Stratégie continentale pour l'enseignement et la formation techniques et professionnels (EFTP) en faveur de l'emploi des jeunes*, Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/pressreleases/35308-pr-tvet-french_-_final.pdf

UA (2017), *Report on the Proposed Recommendations for the Institutional Reform of the African Union* (rapport Kagame), Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/33273-doc-report-_institutional_reform_of_the_au.pdf.

UA (2016), *CAADP Country Implementation under the Malabo Declaration*, Union africaine, Addis Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/31251-doc-the_country_caadp_implementation_guide_-_version_d_05_apr.pdf.

UNESCO (2021), *Initiative panafricaine pour la transformation digitale de l'EFTP et des systèmes de développement des compétences en Afrique*, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, Paris, https://fr.unesco.org/news/initiative-panafricaine-transformation-digitale-leftp-systemes-developpement-competences.

WACOMP Ghana (2020), "Approach – West Africa Competitiveness Programme", Programme de compétitivité de l'Afrique de l'Ouest, Accra, https://wacompghana.org/approach/.

Yameogo, N.-D. et K. Jammeh (2019), "Determinants of participation in manufacturing GVCs in Africa: The role of skills, human capital endowment and migration", *Policy Research Working Paper*, No. WPS 8938, Banque mondiale, Washington, DC, http://documents.worldbank.org/curated/en/884311562848071755/Determinants-of-Participation-in-Manufacturing-GVCs-in-Africa-The-Role-of-Skills-Human-Capital-Endowment-and-Migration.

ZLECAf/PNUD (2021), "Which value chains for a made in Africa revolution", *The Futures Report 2021*, Secrétariat de la Zone de libre-échange continentale africaine, Kigali/Programme des Nations Unies pour le développement, New York, https://imanidevelopment.com/wp-content/uploads/2021/11/AFCFTA-Futures-Report-2021_Which-Value-Chains-for-a-Made-in-Africa-Revolution_2021.pdf.

Chapitre 3

L'intégration des chaînes de valeur en Afrique australe et l'industrie automobile

Ce chapitre examine les perspectives et les défis au développement des chaînes de valeur régionales en Afrique australe (Afrique du Sud, Angola, Botswana, Eswatini, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, Zambie et Zimbabwe). Il présente le contexte économique et commercial de la région, en détaillant les chaînes de valeur existantes ainsi que sur la structure des échanges, de la croissance et des flux financiers. Le chapitre explore ensuite le cas de la filière automobile en Afrique australe, dressant un bilan de sa situation actuelle et retraçant le développement récent de cette chaîne de valeur, tout en identifiant les principaux freins à la poursuite de son développement. Il se conclut par une des recommandations pour approfondir l'industrialisation des chaînes de valeur dans la région de l'Afrique australe, en établissant un lien avec la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et les conséquences de la pandémie de COVID-19.

EN BREF

L'Afrique australe s'est spécialisée dans l'exportation de produits de base et est plus intégrée dans les chaînes de valeur que les autres régions d'Afrique. Généralement faible pour les exportateurs de produits primaires, la participation « en amont » de l'Afrique australe aux chaînes de valeur mondiales est supérieure à celle du continent tout entier. La contribution du secteur automobile aux chaînes de valeur qui, du fait de son fort potentiel de croissance, est l'objet de ce chapitre, ne représente qu'une faible part de la participation totale aux chaînes de valeur (4 % en moyenne) et de la production brute (environ 12 %).

Depuis 2016, l'Afrique australe est confrontée à plusieurs défis économiques, comme en témoigne la faiblesse de sa croissance et de ses investissements. La pandémie de COVID-19 est venue renforcer ces difficultés en ayant un impact négatif sur les flux commerciaux. Elle devrait aussi se traduire par un déclin des échanges au sein des chaînes de valeur – ainsi que par une éventuelle « relocalisation » de celles-ci. Pour autant, l'industrie pourrait être le moteur de la reprise étant donné la richesse en ressources de la région, la montée en puissance du marché intérieur et des industries exportatrices, et les progrès de l'intégration régionale. Les freins à l'essor d'une filière automobile en Afrique australe comprennent les politiques commerciales et réglementaires, les infrastructures et les compétences. Or, le potentiel de développement du secteur automobile au sein de la région est bien réel, et celui-ci pourrait contribuer à l'accélération des échanges intra-africains et à la création de chaînes de valeur régionales.

Pour concrétiser ces atouts, les responsables politiques doivent prêter attention aux éléments suivants :

- améliorer l'environnement des affaires et se ménager un « espace politique » suffisant pour la politique commerciale et le renforcement des capacités et des compétences de production manufacturières dans la région, en s'appuyant sur l'expérience sud-africaine dans l'industrie automobile
- orienter les investissements dans la région vers l'expansion des usines d'assemblage afin qu'elles puissent surmonter la concurrence des importations de véhicules d'occasion qui réduisent la demande de production locale
- donner la priorité à la reprise économique à moyen terme tout en restant vigilant quant à l'évolution en cours de la pandémie de COVID-19, et notamment l'apparition de nouveaux variants.

Afrique australe

L'Afrique australe et les chaînes de valeur mondiales

Les chaînes de valeur les plus importantes pour l'Afrique australe :

Produits métalliques

Pétrole

Minéraux non-métalliques

L'Afrique du Sud est à l'origine de la plupart des activités économiques de l'Afrique australe



63 % de son PIB

76 % de ses exportations brutes

Potentiel des chaînes de valeur de l'industrie automobile

1 %

L'Afrique ne produit que 1 % des véhicules à moteur dans le monde

45 propriétaires de voitures pour 1 000 personnes

Le taux de possession de véhicules sur le continent reste faible par rapport au reste du monde (203 pour 1 000)

X 2

L'Afrique du Sud prévoit de doubler l'emploi d'ici 2035 grâce à son plan directeur pour l'industrie automobile

Contraintes au développement des chaînes de valeur de l'industrie automobile

Des barrières à l'entrée plus strictes

Les conditions minimales requises pour une nouvelle usine automobile prévoient :

X 80 000 véhicules construits par an

200 million USD d'investissement

Manque de CVR



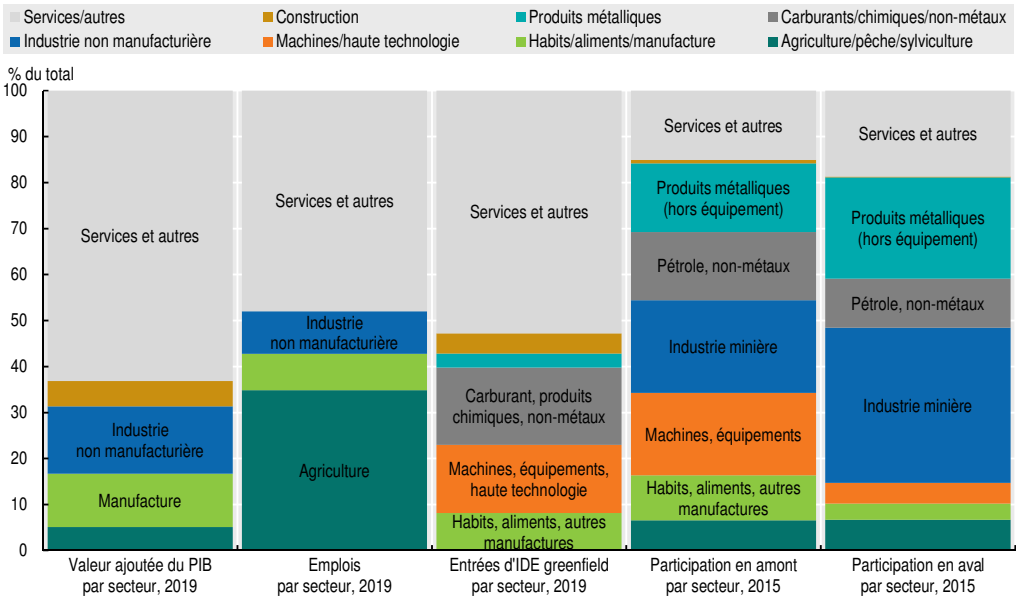
Seulement **1.1 %** des importations de biens intermédiaires destinés à l'industrie automobile d'Afrique australe proviennent d'Afrique

Prochaines étapes

- **Construire des véhicules à deux roues** et des véhicules électriques
- **Soutenir le secteur des pièces détachées** et composants automobiles
- **Augmenter le nombre de fournisseurs locaux et régionaux** de l'industrie automobile d'Afrique australe

Profil régional de l'Afrique australe

Graphique 3.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique australe, exprimés en % du total**

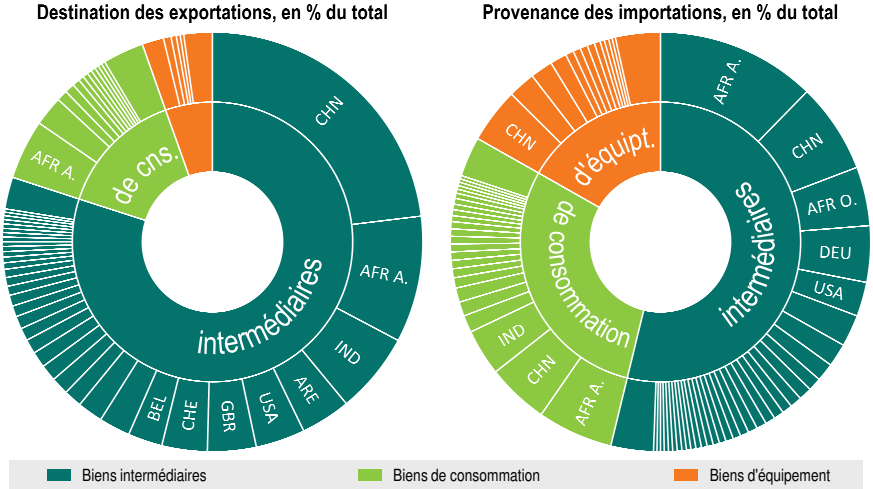


Notes : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets ; et Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299935

Graphique 3.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique australe, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Notes : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-régions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299954

La participation accrue de l'Afrique australe aux chaînes de valeur mondiales est conditionnée par l'amélioration des échanges, de la conjoncture économique et des flux financiers

Les industries primaires ont été les principaux leviers du développement économique de la région

La trajectoire économique de l'Afrique australe a été largement façonnée par les exportations de produits de base. Le secteur extractif y représente 15 % du produit intérieur brut (PIB), soit plus que pour l'ensemble du continent africain (12 %) et pour les autres régions du monde (entre 5 et 7 %). L'Afrique australe compte plusieurs gros exportateurs de ressources minérales et sa principale économie, l'Afrique du Sud, est un important exportateur d'or et de platine, en plus des véhicules à moteur[1]. Le ralentissement de la croissance de l'Afrique australe à la fin des années 2010 a coïncidé avec un fléchissement des cours des produits de base après 2012, année où le PIB par habitant a atteint un pic.

L'économie de l'Afrique australe bénéficierait d'une stratégie centrée sur l'exportation de produits primaires au profit d'une meilleure intégration dans les chaînes de valeur manufacturières mondiales. La participation aux chaînes de valeur mondiales (CVM), c'est-à-dire le montant de la valeur des exportations imputable aux CVM (encadré 3.1), peut procurer de nombreux avantages. En plus de stimuler le commerce et la croissance, elle entraîne un renforcement de la base industrielle, la diversification de l'économie et le transfert de technologies et de compétences. Grâce à une industrie automobile bien développée en Afrique du Sud, l'Afrique australe est déjà bien placée pour s'intégrer aux chaînes de valeur manufacturières mondiales. Ce secteur absorbe des produits primaires et intermédiaires importés et tire vers le haut les exportations de biens complexes sur le marché mondial, créant une économie plus diversifiée et sophistiquée.

Encadré 3.1. **La participation aux chaînes de valeur mondiales**

La participation ou l'intégration aux chaînes de valeur mondiales mesure la part de la valeur totale des exportations d'un pays générée par les chaînes de valeur mondiales. La participation totale aux CVM recouvre la participation « en amont » et la participation « en aval ». La participation en amont correspond à la part de la valeur des exportations d'un pays engendrée par des produits intermédiaires importés. La participation en aval est la part de la valeur des exportations d'un pays qui est ajoutée par la production nationale et qui est contenue dans les exportations d'un autre pays.

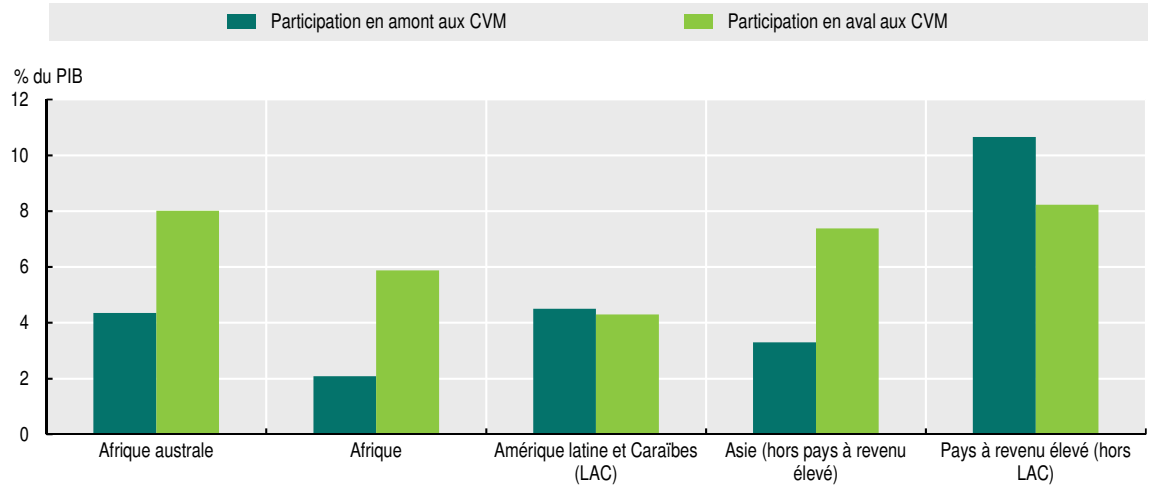
Par définition, il n'y a pas de chevauchement entre la participation en amont et la participation en aval d'un pays. L'importation par l'Afrique du Sud de housses de sièges de véhicule en cuir depuis le Lesotho, pour la production finale de véhicules, est un exemple de participation en amont. L'exportation vers la Chine de produits de base tels que les métaux, qui feront l'objet d'une transformation en produits métalliques finis (pour des équipements de transport par exemple), illustre la participation en aval.

D'une manière générale, plus la production d'un pays se situe en fin des chaînes de production, plus elle tend à s'apparenter à une participation en amont et moins elle correspondra à une participation en aval (et, par définition, il n'y a pas de participation en aval s'il s'agit de produits finis). Les pays d'Afrique australe qui sont, dans leur écrasante majorité, des producteurs de produits primaires, devraient être nettement plus intégrés dans une participation en aval que dans une production en amont (ce qui est confirmé par le graphique 3.3).

Grâce à la participation en aval de son industrie minière et à la participation en amont de ses industries manufacturières comme l'automobile, l'Afrique australe affiche un taux élevé d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales

Bien qu'en 2019 la participation en aval de la région aux CVM était près de deux fois plus élevée que sa participation en amont (graphique 3.3**), sa participation en amont reste supérieure à celle des autres régions d'Afrique en raison de ses industries manufacturières.** En 2015, trois secteurs en Afrique australe affichent à la fois la plus forte participation en amont et en aval aux CVM : il s'agit, par ordre décroissant, des mines/carrières, des produits métalliques et de la pétrochimie/minéraux. Si tous les trois ont un niveau de participation en aval nettement supérieur à la participation en amont, la participation en amont dans le secteur extractif est deux fois et demie supérieure à la participation en aval. (graphique 3.3).

Graphique 3.3. **Participation totale en amont et en aval aux chaînes de valeur mondiales, Afrique et Afrique australe par rapport à d'autres régions du monde, 2019 (en pourcentage du PIB)**



Source : Calculs des auteurs basés sur les données de Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database* (base de données), https://worldmrio.com/unctadgvc/.
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934299973*

Néanmoins, dans le secteur des équipements de transport, la participation en amont en Afrique australe est plus de quatre fois supérieure à la participation en aval, à l'inverse de la tendance observée pour l'ensemble de l'économie (graphique 3.3**).** Le tableau 3.1 présente certains indicateurs clés de l'intégration dans les CVM du secteur des équipements de transport de l'Afrique australe pour la période 2000-15 sur lesquelles des données sectorielles fiables étaient disponibles. La participation en amont ressort à 8.8 %, contre à peine 1.4 % pour la participation en aval, signe d'une intégration relativement faible dans les chaînes de valeur du secteur, notamment celles donnant lieu à des activités de réexportation et à une valorisation supplémentaire en aval de la chaîne. Cela signifie que le secteur des équipements de transport de la région est plus mature (« avancé ») en tant que secteur manufacturier que la production agrégée de la région.

Tableau 3.1. **Participation aux chaînes de valeur mondiales du secteur des équipements de transport en Afrique australe, 2000-15**

Indicateur	Millions USD
Participation en amont aux CVM – Total	314 773
Participation en amont aux CVM – Équipements de transport	27 720
Participation en amont aux CVM – Équipements de transport en proportion du total	8.8 %
Participation en aval aux CVM – Total	472 618
Participation en aval aux CVM – Équipements de transport	6 708
Participation en aval aux CVM – Équipements de transport en proportion du total	1.4 %

Note : Les valeurs de la participation en amont et en aval ont été calculées par rapport aux totaux de la participation en amont et en aval aux CVM, afin de pouvoir quantifier la participation du secteur des équipements de transport aux CVM.
Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

Si la participation aux CVM des pays d'Afrique australe en pourcentage de leurs exportations brutes varie de 31 à 55 % en 2015, elle tend à être supérieure dans les pays où les secteurs manufacturiers pèsent plus lourd (tableau 3.2). Les pourcentages les plus faibles correspondent aux pays ayant des secteurs manufacturiers plus restreints par rapport à leur production totale, à l'instar de l'Angola (6.0 % du PIB) et du Mozambique (9.3 %). À l'extrémité supérieure de la fourchette, se situent des pays à la production manufacturière plus importante, comme l'Eswatini (33.2 %) et le Lesotho (16.9 %).

Tableau 3.2. **Participation aux CVM comparée aux exportations brutes et aux industries manufacturières en Afrique australe (hors Zimbabwe), 2015**

	PIB (millions USD)	Exportations brutes (millions USD)	Participation aux CVM (millions USD)	Participation aux CVM (% des exportations)	Participation aux CVM (% du PIB)	Industries manufacturières (% du PIB)
Afrique du Sud	317 578	118 445	49 366	41.7 %	15.5 %	13.4 %
Angola	116 194	26 108	8 029	30.8 %	6.9 %	6.0 %
Zambie	21 245	4 273	1 459	34.1 %	6.9 %	7.9 %
Mozambique	15 951	901	285	31.6 %	1.8 %	9.3 %
Botswana	14 445	1 059	446	42.1 %	3.1 %	6.4 %
Namibie	11 450	2 148	899	41.9 %	7.9 %	12.4 %
Malawi	6 402	1 102	368	33.4 %	5.7 %	10.8 %
Eswatini	4 061	1 129	561	49.7 %	13.8 %	33.2 %
Lesotho	2 207	304	168	55.2 %	7.6 %	16.9 %
Afrique australe	**509 532**	**155 468**	**61 581**	**39.6 %**	**11.8 %**	**11.2 %**

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

L'Afrique du Sud domine la région en termes de participation aux CVM dans le secteur des équipements de transport, pour l'essentiel du fait de sa participation en amont. Le tableau 3.3 présente des données de 2015 par pays sur la participation aux CVM en général, et en particulier pour le secteur des équipements de transport. Les colonnes 1 et 4 montrent que le quantum de l'Afrique du Sud dans les deux catégories éclipse celui des autres pays. Les données mettent en évidence la faible participation des autres pays d'Afrique australe aux CVM. Même dans le cas de l'Afrique du Sud, la participation aux CVM des équipements de transport reste faible, à seulement 1.7 % du total de la participation en aval aux CVM.

Tableau 3.3. **Indicateurs de la participation aux chaînes de valeur mondiales du secteur des équipements de transport en Afrique australe (hors Zimbabwe), 2015**

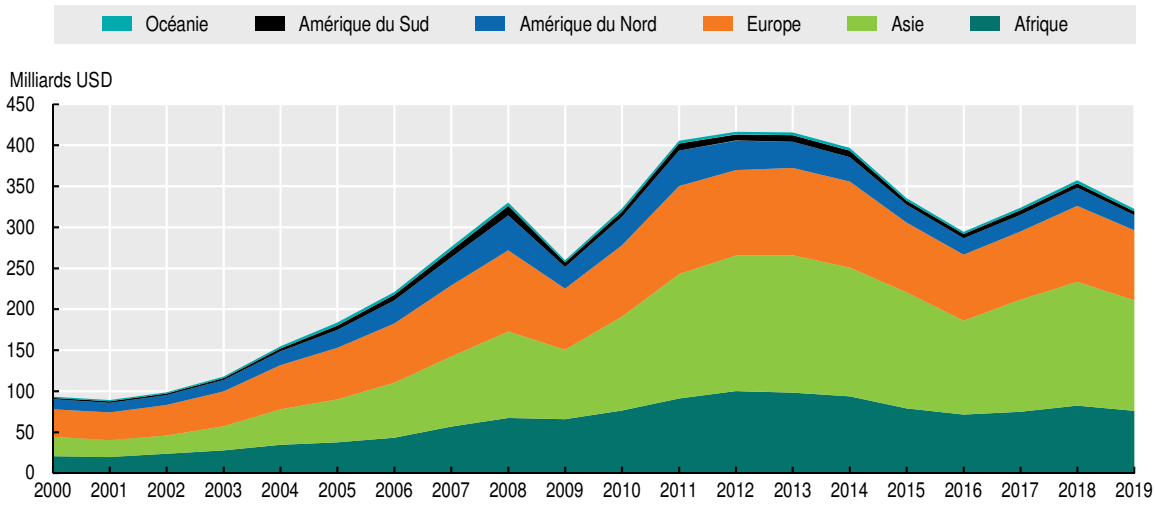
	Participation en amont aux CVM (millions USD)			Participation en aval aux CVM (millions USD)		
	Équipements de transport	Tous les produits	Équipements de transport (% du total)	Équipements de transport	Tous les produits	Équipements de transport (% du total)
Afrique du Sud	1 931	20 185	9.6 %	507	29 181	1.7 %
Angola	2	1 353	0.2 %	4	6 676	0.1 %
Zambie	6	545	1.1 %	2	914	0.3 %
Mozambique	2	78	2.7 %	2	207	0.7 %
Botswana	24	291	8.4 %	1	155	0.7 %
Namibie	49	600	8.2 %	2	299	0.6 %
Malawi	4	140	2.8%	1	228	0.4%
Eswatini	5	422	1.2%	1	139	0.4%
Lesotho	1	135	0.6%	0	32	0.8%
Afrique australe	**2 025**	**23 748**	**8.5%**	**519**	**37 832**	**1.4%**

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *World Development Report 2020, Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

En période de ralentissement du commerce mondial, l'Afrique australe renforce ses échanges intra-africains de biens intermédiaires

Les échanges de l'Afrique australe ont fléchi tout en se déplaçant vers l'Asie et les pays d'autres régions africaines. Après avoir atteint un pic en 2012, et particulièrement depuis 2014, le commerce total de l'Afrique australe a diminué (graphique 3.4), contrairement à la part des échanges avec l'Asie et d'autres pays d'Afrique, qui a augmenté. Cette montée en puissance des échanges avec l'Asie pourrait contrarier les efforts visant à accroître l'intensité manufacturière en Afrique australe, dans la mesure où la valeur ajoutée des produits manufacturiers asiatiques en pourcentage du PIB est deux fois plus élevée que celle de l'Afrique et sachant que l'Asie produit moins de biens primaires.

Graphique 3.4. **Total des échanges entre l'Afrique australe et le reste du monde, par région, 2000-19**



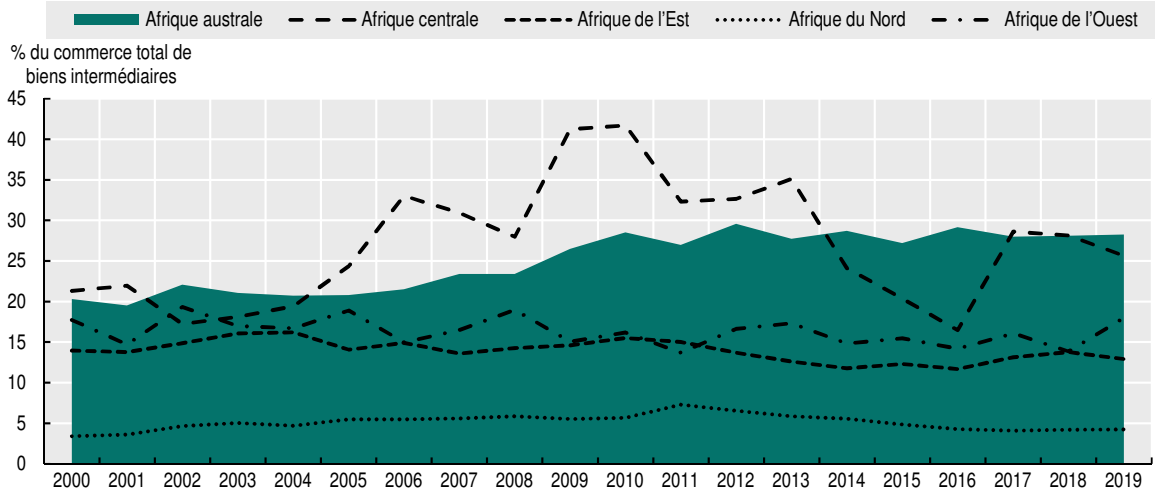
Source : CEPII (2021), BACI (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934299992

D'autre part, la hausse du commerce intra-africain des pays d'Afrique australe pourrait être le signe d'un bloc commercial qui se renforce. Actuellement, le volume des échanges entre pays d'Afrique australe est le double de celui des pays d'Afrique australe avec le reste de l'Afrique, ce qui témoigne du niveau élevé d'intégration des pays de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) et, dans une moindre mesure, de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). D'autant que l'avènement de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) est la promesse d'une intégration commerciale plus poussée que celle de la SADC, puisque l'accès aux marchés du reste de l'Afrique et la coopération dans des domaines tels que l'investissement et le commerce des services vont s'améliorer.

La part du commerce intracontinental de biens intermédiaires de l'Afrique australe en pourcentage du total des échanges est supérieure à celle de toutes les autres régions d'Afrique et pratiquement le double de la part totale de l'Afrique (graphique 3.5)[2]**.** Le niveau relativement élevé des échanges de biens intermédiaires dans la région de l'Afrique australe est à imputer aux économies fortement intégrées des pays de la SACU, auxquels s'ajoutent le Mozambique, la Zambie et le Zimbabwe. Ce groupe de pays d'Afrique australe participe davantage que les autres régions d'Afrique au commerce de biens intermédiaires, sachant que les échanges de biens intermédiaires de l'Afrique australe sont presque le double de ceux de l'ensemble du continent (CEPII, 2021).

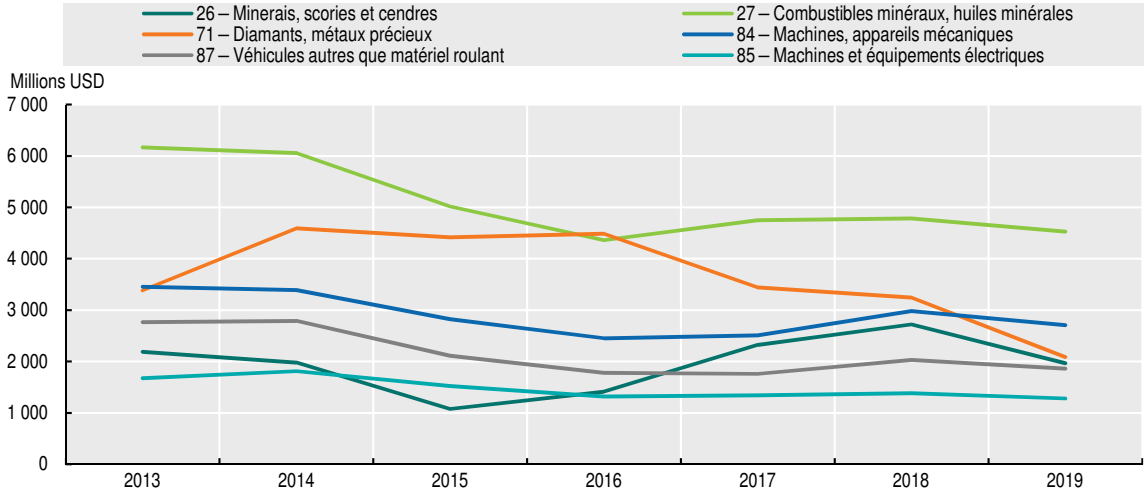
Graphique 3.5. **Commerce intracontinental de biens intermédiaires en pourcentage du total des échanges de biens intermédiaires pour l'Afrique australe et pour les autres régions d'Afrique, 2000-19**



Source : CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300011

Les véhicules sont le cinquième groupe de produits les plus échangés au sein de l'Afrique australe et l'un des trois groupes de produits manufacturiers parmi les six premiers. Les carburants, les machines et les diamants arrivent en tête, mais les véhicules ne sont pas loin derrière (graphique 3.6). Parmi les véhicules à moteur, les véhicules de transport et de tourisme sont les plus échangés, mais leur part diminue depuis quelque temps, tandis que le commerce des pièces détachées, des tracteurs et des remorques est plus stable. Le commerce de véhicules de transport de marchandises (véhicules commerciaux) avec le Japon et la Chine a augmenté, au détriment de l'Afrique australe. À l'inverse, le commerce de véhicules de tourisme avec l'Inde et le Royaume-Uni a progressé.

Graphique 3.6. **Six premiers groupes de produits les plus échangés au sein de la SADC, 2013-19 (classification à deux chiffres, millions USD)**



Note : Les catégories de produits d'exportation selon la classification à deux chiffres du *Système harmonisé des Nations Unies 1996* sont reprises ci-après : 26 – « Minerais, scories et cendres » ; 27 – « Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation ; matières bitumineuses ; cires minérales » ; 71 – « Perles fines/de culture ; pierres gemmes ou similaires ; métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières ; bijouterie de fantaisie ; monnaies » ; 84 – « Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils : parties de ces machines ou appareils » ; 85 – « Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties ; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils » ; 87 – « Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires ».

Source : ITC Trade Map (2021), *Trade Map Data Portal*, https://trademap.org.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300030

La pandémie de COVID-19 a pesé lourdement sur les volumes d'échange et la chaîne de valeur automobile n'a pas été épargnée

Les volumes d'échanges mondiaux ont chuté en raison de la pandémie et des mesures consécutives de confinement et l'Afrique a été plus sévèrement touchée que le reste du monde. L'économie mondiale a subi un rude choc du fait des mesures de confinement, des restrictions aux déplacements et de la baisse d'activité des entreprises liées à la pandémie. Les pires effets ont été ressentis au deuxième trimestre de 2020, lorsque les exportations mondiales ont plongé de 23 % en glissement annuel (Nations Unies, 2021a) (tableau 3.4). Pour le continent africain et l'Afrique australe, l'effondrement a été encore plus marqué, à respectivement -42 et -39 % ce trimestre-là. À partir du troisième trimestre 2020 cependant, l'Afrique australe a été moins sévèrement touchée. Cela peut s'expliquer par des effets négatifs plus faibles sur les exportations de combustibles et de métaux de cette région que pour l'Afrique tout entière, probablement grâce à un secteur de la logistique mieux organisé, qui a pu amortir les ralentissements dans les transports provoqués par la pandémie.

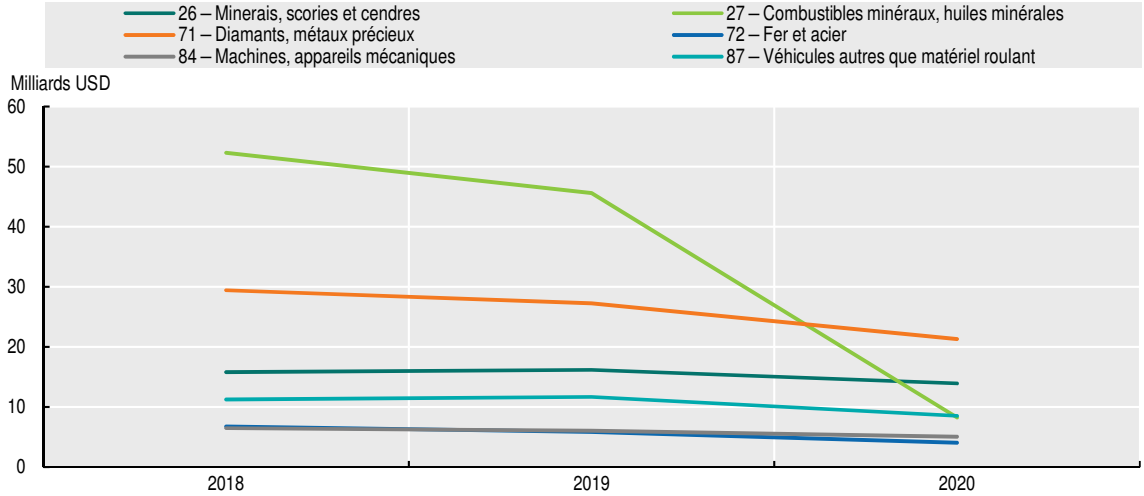
Tableau 3.4. **Évolution en glissement annuel du total des exportations dans le monde, en Afrique et au sein de la SADC**

	2020-T1	2020-T2	2020-T3	2020-T4
Monde	-9 %	-23 %	-25 %	-19 %
Afrique	-10 %	-42 %	-26 %	-17 %
SADC	-8 %	-39 %	-14 %	-3 %

Source : Calculs des auteurs d'après ITC Trade Map (2021), *Trade Map Data Portal*, https://trademap.org data.

Les exportations des pays de la SADC ont fléchi en 2020 pour chacune des six premières catégories de produits d'exportation, dont les automobiles (graphique 3.7). Les combustibles ont chuté de 84 % entre 2018 et 2020 tandis que les cinq autres catégories ont connu une baisse allant de 12 à 40 % sur la période. Malgré les effets démesurés de la pandémie de COVID-19 sur le commerce africain dans toutes ces catégories de produits, la tendance était déjà au déclin en 2019, avant l'éclatement de la crise.

Graphique 3.7. **Total des exportations de la SADC pour certaines catégories de produits, 2018-20 (milliards USD)**



Note : Les catégories de produits d'exportation selon la classification à deux chiffres du *Système harmonisé des Nations Unies* 1996 sont reprises ci-après : 26 – « Minerais, scories et cendres » ; 27 – « Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation ; matières bitumineuses ; cires minérales » ; 71 – « Perles fines/de culture ; pierres gemmes ou similaires ; métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières ; bijouterie de fantaisie ; monnaies » ; 72 – « Fonte, fer et acier » ; 84 – « Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils : parties de ces machines ou appareils » ; 87 – « Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires ».

Source : ITC Trade Map (2021), *Trade Map Data Portal*, https://trademap.org.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300049*

Les conséquences économiques de la pandémie sur l'Afrique australe ont été mesurées, notamment les trois suivantes :

- Les pays comme l'Afrique du Sud et le Botswana ont subi des chocs de croissance du PIB jusque -10 % (Green, 2021) ;
- Les nouveaux projets *greenfield* d'IDE en Afrique australe ont chuté de 45 % (Fennell, 2021) ;
- 83 % des entreprises touristiques sud-africaines ont connu une perte de revenu d'au moins 50 % à cause de la pandémie (TBCSA, 2020). Les autres pays d'Afrique australe où le tourisme est aussi important, comme le Botswana, la Namibie et le Zimbabwe, devraient subir un choc similaire.

L'impact de la pandémie sur les chaînes de valeur mondiales devrait être identique à ses effets sur le commerce, dans la mesure où les chaînes de valeurs mondiales génèrent les produits finis demandés au niveau mondial. Étant donné les chocs observés sur la croissance du PIB et les volumes d'échanges, des effets négatifs importants sur les chaînes de valeur mondiales paraissent inévitables. D'autant que la filière automobile en Afrique était déjà sous pression avant la survenue de la pandémie, puisque 66 % des entreprises faisaient état d'une baisse de leurs bénéfices (Deloitte, 2020, p. 11).

Les chocs subis par les CVM, qui menacent la production, l'emploi ainsi que les recettes fiscales et en devises, ont incité certaines sociétés transnationales à envisager

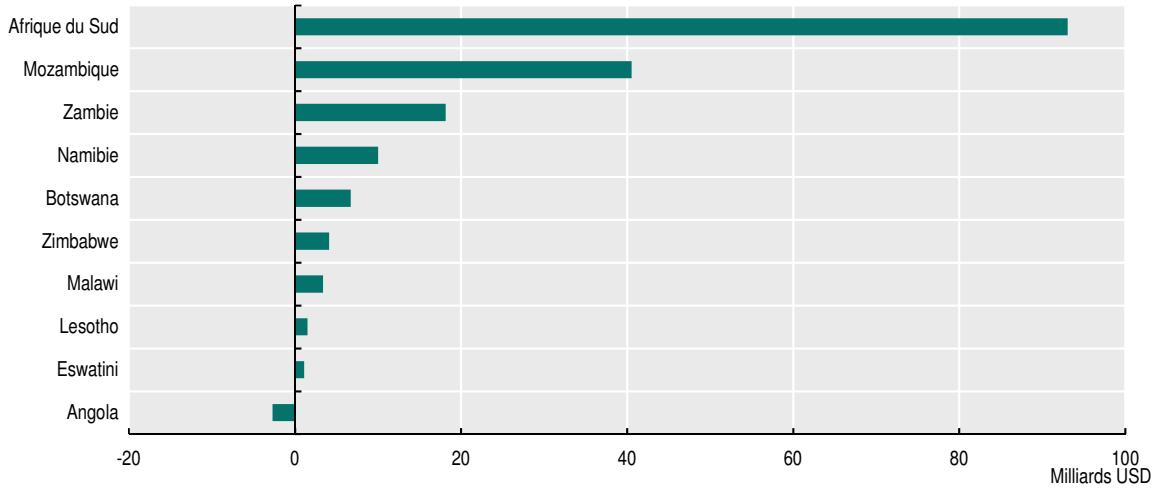
de relocaliser leur production et de « raccourcir » les chaînes de valeur mondiales (Görg, 2021). Géographiquement parlant, l'Afrique australe se situe loin des grands pôles de l'industrie automobile – à savoir l'Extrême-Orient et l'Europe – ce qui pourrait rejaillir négativement sur l'Afrique du Sud, qui reste le premier fabricant de produits automobiles d'Afrique. La dernière section de ce chapitre revient sur les mesures prises en réaction à la pandémie et les retombées de la crise sanitaire.

Les investissements directs étrangers et les investissements de portefeuille destinés à l'Afrique australe ralentissent, mais les projets *greenfield* dans le secteur automobile restent solides

Comme la plupart des indicateurs analysés ici, l'évolution des flux financiers à destination de l'Afrique australe a reflété l'aggravation de la conjoncture économique, sous-tendue par la guerre commerciale mondiale et ses répercussions sur la demande de produits de base. Les apports nets d'IDE se sont brutalement effondrés après 2015, tant en niveau qu'en proportion du PIB (Banque mondiale, 2021) – cette dernière tendance étant malgré tout surprenante puisque la croissance du PIB a ralenti assez brutalement sur la même période. L'analyse révèle que les apports nets d'investissements de portefeuille s'étaient inversés dès 2009 (Banque mondiale, 2021). Sachant que ces évolutions ont été observées avant la survenue de la pandémie, elles n'augurent rien de bon pour la situation post-pandémique de la région et soulignent la nécessité de déployer des efforts concertés pour enclencher un redressement durable.

L'évolution des entrées d'IDE par habitant est mitigée, sans nécessairement être meilleure dans les grandes économies. Les apports d'IDE par habitant en Afrique du Sud dépassent ceux destinés aux plus petits pays de la région, sachant que le Mozambique et, dans une moindre mesure, la Zambie, bénéficient de flux d'IDE relativement importants par rapport à leur poids économique (graphique 3.8). Les autres pays semblent avoir reçu des apports d'IDE proportionnels à la taille de leur économie, à l'exception de l'Angola qui affiche des flux sortants nets d'IDE. Cette particularité traduit le poids disproportionné du secteur pétrolier angolais, victime de chocs sur les prix pendant la pandémie. Les apports d'IDE à l'Angola devraient rebondir avec le redressement des cours du pétrole.

Graphique 3.8. **Entrées nets d'IDE en volume, par pays d'Afrique australe, 2000-19 (milliards USD)**



Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300068

Malgré ce repli des IDE, les nouveaux investissements dans l'industrie automobile de l'Afrique du Sud restaient solides à la fin des années 2010, plusieurs grands projets étant engagés. Voici quatre exemples de projets pour l'année 2019 (TIPS, 2020, pp. 4-9) :

- Bridgestone a achevé la modernisation de son usine de Brits, pour une enveloppe de 400 millions de Rands sud-africains (ZAR) ;
- Toyota a finalisé un projet de 454 millions ZAR pour moderniser son usine de véhicules légers de tourisme dans la région de Durban. Une partie de ces travaux a permis de développer des capacités de production d'éléments d'assemblage pour camions légers *(small truck kits)* destinés à être exportés vers le Kenya pour le montage final. Toyota a également annoncé un investissement de 2.43 milliards ZAR pour la fabrication d'un nouveau véhicule de tourisme, qui devrait démarrer fin 2021 ;
- Isuzu a annoncé un investissement de 1.2 milliard ZAR pour moderniser son petit site de production de camions à Struandale ;
- KLT Automotive & Tubular a annoncé un investissement de 525 millions ZAR pour agrandir une usine de fabrication de châssis à Brits.

Début 2021, Ford a annoncé l'une des opérations les plus importantes de ces dernières années. Représentant un investissement d'1 milliard de dollars (USD), l'objectif est d'augmenter la production de son nouveau modèle de Ranger à 200 000 unités par an (Ford, 2021).

La chaîne de valeur de l'industrie automobile peut soutenir la reprise économique en Afrique australe

À l'échelle de la planète, l'industrie automobile a joué un rôle central dans le développement d'un certain nombre de pays et régions et offre un potentiel important pour l'Afrique australe et le reste du continent. De par son poids et le fait qu'il intègre tout un éventail de procédés de fabrication (travail du métal, plastique et électronique notamment), le secteur a bénéficié d'un soutien politique considérable. Il a aussi favorisé l'intégration régionale – comme en témoignent par exemple l'accord de libre-échange nord-américain, l'Association des nations de l'Asie du Sud-est (ASEAN) et, à ses débuts, l'Union européenne.

Cette étude de cas se penche sur l'industrie automobile en Afrique australe, en accordant une attention particulière aux chaînes de valeur régionales et à leur potentiel de développement. Encore peu développée, la chaîne de valeur régionale de l'industrie automobile offre un potentiel considérable (SADC, 2017) et est donc au cœur des futures politiques de développement. Bien qu'elle s'intéresse surtout à l'Afrique australe, cette étude de cas propose aussi un aperçu de la situation ailleurs dans le continent. Il s'agit là d'un point important au vu des économies d'échelle nécessaires pour développer des réseaux de production automobile régionaux.

L'industrie automobile est un secteur à fort potentiel de croissance et de création d'emplois en Afrique australe et, plus généralement, en Afrique. Avec sa croissance économique soutenue et une classe moyenne en plein essor, l'Afrique représente l'une des dernières grandes sources de croissance pour l'industrie automobile mondiale. Le taux de possession de véhicules sur le continent reste faible, à 45 pour mille (contre 203 pour mille dans le reste du monde ; AIEC, 2021). Le potentiel d'expansion de la production en Afrique est également renforcé par une croissance démographique rapide et une intégration régionale plus étroite.

Secteur peu intensif en main-d'œuvre, l'industrie automobile a néanmoins des effets multiplicateurs importants. En Afrique du Sud, qui est loin d'avoir atteint son potentiel, 107 000 personnes travaillaient directement dans l'assemblage de véhicules et la fabrication de composants en 2020 (AIEC, 2021). Le plan directeur pour l'industrie automobile sud-africaine (*South African Automotive Masterplan* – SAAM) prévoit de doubler l'emploi d'ici 2035 en augmentant la production de véhicules et en misant sur une localisation accrue de la fabrication de pièces détachées.

L'investissement dans la croissance de la production de véhicules à moteur doit aller de pair avec la volonté de rendre le secteur du transport en Afrique australe plus durable. Le déploiement de systèmes de transport public de masse concurrentiels en Afrique australe contribuera à rendre les villes plus durables et à réduire la pollution atmosphérique, les embouteillages, l'utilisation inefficace de l'espace urbain et la distorsion des priorités politiques (Gössling, 2020). La baisse du nombre de morts et de blessés de la route, dont l'Afrique du Sud a déjà fait une « urgence nationale », est elle aussi essentielle (Rondganger, 2021). Tout investissement dans le secteur automobile doit donc prévoir d'acquérir ou de développer des technologies plus respectueuses de l'environnement et être en phase avec les plans visant à créer des infrastructures de qualité durables.

L'industrie automobile de l'Afrique australe offre un potentiel considérable, avec une production dominée par l'Afrique du Sud

Le marché automobile en Afrique australe a du potentiel mais, en dehors de l'Afrique du Sud, reste dominé par les importations de véhicules d'occasion. L'Afrique du Sud représentait 67 % du marché total de l'automobile dans la SADC en 2019. Après une phase rapide de développement du marché entre 2000 et 2010, une croissance faible, surtout en Afrique du Sud, a provoqué une stagnation du marché depuis dix ans (tableau 3.5). En dehors de l'Afrique du Sud, le marché est surtout dominé par les importations, en particulier de voitures d'occasion.

Tableau 3.5. **Ventes de véhicules à moteur, 2007-19 (unités)**

	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019
Afrique du Sud – véhicules neufs	676 108	395 222	572 241	650 745	617 749	555 716	536 611
Reste de la SADC – véhicules neufs	48 554	53 179	75 685	93 853	78 712	65 638	46 185
Afrique du Sud – véhicules d'occasion	0	0	0	0	0	0	0
Reste de la SADC – véhicules d'occasion	225 394	190 323	241 959	314 548	217 584	178 812	222 208
Total des ventes SADC	**950 056**	**638 724**	**889 885**	**1 059 146**	**914 045**	**800 166**	**805 004**

Source : D'après Barnes, Erwin et Ismail (2019), "Realising the potential of the Sub-Saharan African automotive market: The importance of establishing a sub-continental automotive pact" et la base de données BMA basée sur Nations Unies (2021a), *Base de données Comtrade*, https://comtrade.un.org/data/.

L'Afrique représente moins de 1 % de la production automobile mondiale, et l'Afrique du Sud domine ce secteur. L'Afrique n'a produit que 720 000 véhicules en 2020, à la suite d'une réduction drastique liée pour l'essentiel à la pandémie de COVID-19. La production à relativement grande échelle est surtout dans le Sud (Afrique du Sud) et le Nord du continent (Maroc et, dans une moindre mesure, Algérie et Égypte). Certains pays, comme l'Éthiopie, le Ghana, le Kenya et le Nigéria, possèdent quelques usines d'assemblage à petite échelle, qui pratiquent pour la plupart un assemblage partiel (*semi-knocked-down* – SKD)[3] avec peu de valeur ajoutée nationale. L'Afrique du Sud domine la production sur le continent et en Afrique australe, avec une production de 447 218 véhicules en 2020 (AIEC, 2021). Depuis dix ans, même avant la pandémie de COVID-19, la croissance était limitée par la faiblesse des conditions économiques intérieures en Afrique du Sud.

Tableau 3.6. **Production de véhicules par les principaux producteurs africains, 2016-20 (unités)**

	2016	2018	2020
Afrique du Sud	599 004	610 854	447 218
Maroc	345 106	402 081	248 430
Égypte	36 230	18 500	23 754
Algérie	42 008	70 797	754[1]
Total	1 022 348	1 102 232	720 156

Note :
1. Les opérations de type SKD à petite échelle ne sont pas prises en compte ici. La production de l'Algérie est tombée pratiquement à zéro en 2020, avec la fermeture de nombreuses usines à la suite d'affaires de corruption et de changements dans la réglementation (Arab Weekly, 2021).
Source : Calculs des auteurs d'après OICA (2020), www.oica.net/ et AIEC (2021), *South African Automotive Export Manual 2021*.

L'Afrique du Sud est un important exportateur de produits automobiles mais, pour se développer, les chaînes de valeur régionales ont besoin d'une intégration plus profonde

L'Afrique du Sud est un gros exportateur d'automobiles vers les marchés mondiaux. En 2020, les exportations sud-africaines d'automobiles sont ressorties à 10.7 milliards USD, contre 14 milliards l'année précédente. Ces exportations se décomposent en 271 288 véhicules, pour une valeur de 7.4 milliards USD, et les composants étaient évalués à 3.3 milliards USD (AIEC, 2021). Les exportations de véhicules représentaient 61 % de la production, le principal marché étant l'Europe.

Le commerce intracontinental pour les automobiles existe surtout grâce aux exportations de l'Afrique du Sud et les chaînes de valeur régionales sont peu développées. Les exportations sud-africaines dans la région sont principalement composées véhicules, de pièces détachées et, de plus en plus, de kits pour des opérations SKD. Le Maroc exporte essentiellement vers l'Union européenne. Avec une industrie automobile concentrée dans une poignée de pays africains, les échanges commerciaux sont déséquilibrés.

Les exportations sud-africaines d'automobiles vers le reste de l'Afrique ne sont pas négligeables mais leur croissance a été lente au cours de la dernière décennie. Les exportations vers le reste du continent ont représenté 17 % des exportations totales d'automobiles par l'Afrique du Sud en 2020, mais elles sont en recul depuis 2010. La part des exportations sud-africaines de composants vers l'Afrique est plus importante : avec 30 % du total des exportations de composants en 2020, elles sont ressorties à 761 millions USD. Mais elles aussi perdent du terrain. Ces exportations sont essentiellement destinées aux autres pays de la SACU et de la SADC (tableau 3.7). Le total des exportations automobiles vers la SADC (SACU incluse) a représenté 1.46 milliard USD en 2020, soit 81 % des exportations totales de l'Afrique du Sud vers l'Afrique. L'essentiel des exportations de composants vers la SADC est à destination du marché de l'après-vente (pièces de rechange) et comprend des produits tels que les pneus (65.3 millions USD), les pièces de moteur (41.8 millions USD), les arbres de transmission (37.8 millions USD), les moteurs (26.1 millions USD) et les jauges/instruments/pièces (23.1 millions USD) (AIEC, 2021). La concentration des exportations au sein de la SADC et surtout de la SACU est le résultat d'une intégration plus étroite.

Alors qu'elle exporte massivement vers le reste de l'Afrique, l'Afrique du Sud importe peu depuis le continent. Les principaux fournisseurs africains de l'Afrique du Sud sont le Botswana, l'Égypte, l'Eswatini, le Maroc, le Lesotho et la Tunisie mais les volumes restent modestes, représentant moins de 100 millions USD en 2020 (tableau 3.8) – soit juste 1.1 % des importations par l'Afrique du Sud d'équipements d'origine et de pièces détachées.

Tableau 3.7. **Les exportations automobiles de l'Afrique du Sud vers le reste du monde et l'Afrique, 2010-20 (millions USD)**

	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Monde	9 478	10 571	10 653	11 629	13 497	10 671
Afrique	2 418	3 155	2 912	2 128	2 393	1 797
Afrique, en % du Monde	26 %	30 %	27 %	18 %	18 %	17 %
BELN	1 229	987	1 388	1 134	1 049	741
SADC (hors BELN)	669	1 157	995	721	998	719
BELN, en % de l'Afrique	51 %	31 %	48 %	53 %	44 %	41 %
SADC (hors BELN), en % de l'Afrique	28 %	37 %	34 %	34 %	42 %	40 %
Reste de l'Afrique (hors BELN et SADC), en % de l'Afrique	21 %	32 %	18 %	13 %	14 %	19 %
Véhicules de tourisme et véhicules légers	628	1 328	1 391	993	1 085	797
Véhicules moyens et lourds	105	146	341	272	320	239
Composants	1 684	1 681	1 179	863	988	761

Note : BELN = Botswana, Eswatini, Lesotho et Namibie.
Source : AIEC (2012, 2015, 2018, 2021), *Automotive Export Manual*, https://aiec.co.za/.

Quelques fournisseurs à forte intensité de main-d'œuvre ont quitté l'Afrique du Sud pour profiter des plus bas coûts du travail ailleurs. C'est le cas notamment de Pasdec, un fabricant de faisceaux de câbles, qui a relocalisé sa production au Botswana en 2015 (Barnes et al., 2021). Un autre exemple est un fabricant de sièges en cuir qui a choisi le Lesotho à cause de ses salaires bien inférieurs. Les syndicats sud-africains étaient fortement opposés à ce départ. La fabrication de sellerie en cuir exige beaucoup de main-d'œuvre, les kits pour siège ayant longtemps été l'un des fleurons des exportations sud-africaines à destination de l'Europe. Mais l'essentiel de la production destinée à l'exportation a été rapatriée en Europe centrale, au plus près des grandes usines d'assemblage, entraînant un déclin de cette activité en Afrique du Sud comme au Lesotho[4]. Même si ces exemples témoignent de l'existence de chaînes de valeur régionales, ils sont encore trop peu nombreux et constituent un défi politique majeur (Markowitz et Black, 2019).

Tableau 3.8. **Exportations et importations automobiles de l'Afrique du Sud vers et depuis l'Afrique, 2020 (millions USD)**

Exportations vers le reste de l'Afrique		Importations depuis le reste de l'Afrique	
Namibie	320.3	Botswana	79.1
Botswana	288.7	Maroc	6.5
Zimbabwe	213.2	Lesotho	2.6
Zambie	162.5	Tunisie	1.6
Mozambique	146.8	Eswatini	1.6
Eswatini	78.6	Égypte	1.3
Kenya	70.0		
République démocratique du Congo	67.3		
Ghana	63.2		
Lesotho	54.5		

Source : AIEC (2021), *Automotive Export Manual 2021*, https://aiec.co.za/downloads/AutomotiveExportManual2021.pdf.

L'intégration régionale et les chaînes de valeur régionales sont cruciales pour l'essor d'une industrie automobile et les perspectives s'améliorent. L'étroitesse de la plupart des marchés nationaux d'Afrique rend l'intégration régionale vitale pour accroître la taille effective du marché. Le niveau de développement des chaînes de valeur régionales automobiles en Afrique et en Afrique australe est limité mais les perspectives à moyen terme sont bonnes. Cela tient à trois facteurs : une demande croissante de véhicules sur le continent ; une intégration économique plus étroite ; et la fixation par plusieurs gouvernements africains d'objectifs clairs pour développer ce secteur. Cependant, étant donné l'ampleur de ce secteur et la tendance des acteurs à se regrouper sur quelques sites

choisis, tous les pays ne peuvent pas y participer de manière significative. D'où l'importance de développer plus largement des chaînes de valeur régionales intégrant tous les secteurs afin de répartir les gains tirés de l'intégration régionale et de l'industrialisation.

L'industrie automobile est une activité à grande échelle, surtout par rapport à la taille réduite du marché africain. Les estimations varient mais un niveau de production d'environ 80 000 unités par an est en général nécessaire pour justifier des investissements dans une nouvelle usine d'assemblage, et cela pourrait nécessiter un investissement d'au moins 200 millions USD (Barnes et al., 2021). L'usine Renault au Maroc, d'une taille répondant aux standards internationaux et le plus grand site d'assemblage du continent, a requis un investissement d'un milliard USD. Les petites opérations de type SKD nécessitent moins d'investissements mais n'apportent quasiment aucune valeur ajoutée. Une activité d'assemblage complet (*complete-knocked-down* – CKD) à petit volume peut être créée pour un investissement relativement minime, mais les coûts de production seront élevés et l'attractivité limitée pour les investissements dans les composants, en raison de sa faible taille. La condition indispensable pour consentir des investissements significatifs dans cette industrie est donc de toute évidence l'accès aux marchés régionaux et/ou internationaux.

En Afrique australe et dans le continent africain dans son ensemble, les industries automobiles nationales sont inégalement développées

L'Afrique du Sud et le Maroc dominent la production sur le continent, mais plusieurs autres pays d'Afrique s'efforcent de développer cette filière. En Afrique australe, l'Angola et la Namibie cherchent à stimuler l'industrie automobile à travers des programmes sectoriels. Dans d'autres groupements régionaux, l'Éthiopie, le Ghana, le Kenya et le Nigéria promeuvent activement cette industrie. Mais dans pratiquement tous les petits pays producteurs, les projets ne concernent généralement qu'une petite activité de type SKD. Cette section revient dans les grandes lignes sur l'évolution de ces industries nationales et sur les politiques appliquées. L'analyse s'attache surtout au cas de l'Afrique australe mais fait parfois le détour par d'autres régions.

L'Afrique du Sud abrite sept producteurs de véhicules légers et plusieurs assembleurs de véhicules moyens et lourds. Les producteurs sont Toyota, Nissan, Ford, Isuzu, BMW, Volkswagen et Mercedes Benz. La plupart des activités d'assemblage de véhicules commerciaux moyens et lourds sont de type SKD.

Encadré 3.2. La politique automobile et de développement de la filière en Afrique du Sud

L'essor de l'industrie automobile sud-africaine a été largement soutenu par des programmes spécifiques visant à en faire un secteur mondialisé orienté vers l'export. Historiquement, la filière a été protégée par des taxes douanières élevées et des exigences de contenu local jusqu'en 1989 où les premières mesures de libéralisation ont été prises.

L'adoption en 1995, dans la foulée des premières élections démocratiques, du programme de développement de l'industrie automobile (*Motor Industry Development Programme* – MIDP) a initié un tournant. Depuis cette date, le secteur connaît une intégration internationale accrue. L'un des objectifs du MIDP est de mettre en place un écosystème industriel rationnel. Cela impliquait d'augmenter l'échelle de production par modèle, seul moyen de rendre la production de composants plus concurrentielle (Black, 2009). Les droits de douane ont été progressivement abaissés et l'introduction d'accords de complémentarité importation-exportation permet aux assembleurs locaux

Encadré 3.2. **La politique automobile et de développement de la filière en Afrique du Sud (*suite*)**

de rembourser les droits sur les importations en exportant leurs produits. Ils peuvent ainsi se spécialiser dans la production d'un modèle destiné au marché intérieur et à l'exportation et importer d'autres modèles.

En 2013, le programme de production et de développement de l'industrie automobile (*Automotive Production and Development Programme* – APDP) succède au MIDP. Il n'y a pas eu de réduction des droits de douane au-delà de 25 %. L'APDP privilégie les incitations à la production plutôt que directement aux exportations. Malgré un essor rapide des exportations, le niveau de localisation de la fabrication de pièces détachées reste faible, avec environ 40 % de contenu local.

Le tout nouveau plan directeur pour l'industrie automobile sud-africaine (*South African Automotive Masterplan* – SAAM) affiche des objectifs ambitieux en termes d'augmentation de la production et du niveau de contenu local. Néanmoins, avec la crise sanitaire et de faibles performances économiques, l'Afrique du Sud risque d'avoir du mal à atteindre ces objectifs. L'une des grandes finalités du SAAM est de développer la production de véhicules et de composants pour le marché régional.

Dans l'Afrique australe, hors Afrique du Sud, le développement de l'industrie automobile reste encore limité. Le Zimbabwe est le plus expérimenté en matière de production automobile, avec des entreprises comme Willowvale Mazda Motor Industries. Celle-ci produisait jusqu'à 9 000 véhicules par an dans les années 1990 et employait 2 000 personnes en 1997. Cependant, les difficultés économiques du pays depuis 2000 l'ont contrainte d'arrêter pratiquement toute activité, à l'exception d'une petite production de pièces détachées. L'assemblage à petite échelle a repris sur une base SKD en collaboration avec l'entreprise chinoise Beijing Automotive Group Co., Ltd. (Barnes et al., 2021). L'Angola pourrait potentiellement constituer un important marché automobile. Il a fait connaître sa volonté de développer cette filière dans le cadre de ses efforts de diversification et une petite activité de type SKD est en train de s'installer.

Le développement d'une filière automobile à petite échelle est en cours dans les pays de la SACU, dont une partie est intégrée au secteur sud-africain. Une usine pour une activité de type SKD sous licence Hyundai avait été construite dans les années 1990 au Botswana, principalement pour alimenter le marché sud-africain. Afin de satisfaire aux exigences réglementaires de ce pays, il a fallu investir dans des opérations de type CKD. Toutefois, à la suite de difficultés financières, l'usine a fermé en 2000 (Zizhou, 2009). Pour autant, le Botswana est devenu l'un des grands fournisseurs de faisceaux de câbles pour l'industrie automobile sud-africaine, grâce à deux entreprises : Pasdec et Kromberg & Schubert. Le Lesotho possédait deux grands centres de production de sièges en cuir destinés à l'exportation via les assembleurs sud-africains, mais cette activité a subi un fort déclin.

La Namibie affiche ses ambitions et s'emploie à promouvoir activement des investissements dans l'industrie automobile. La stratégie pilote de promotion des investissements du pays pour la filière automobile évoque plusieurs pistes : essais automobiles, composants métalliques, systèmes de câblage et assemblage de véhicules commerciaux (Industriall, 2020). Un petit site d'activité de type SKD, Peugeot-Opel Assembly Namibia, a vu le jour. Cette co-entreprise entre PSA et la Namibia Development Corporation, installée à Walvis Bay, réalise des assemblages de type SKD pour Peugeot et Opel (Industriall, 2020). Ce statut l'empêche néanmoins d'exporter vers l'Afrique du Sud puisque cela contrevient aux règles de la SACU qui imposent une activité complète

d'assemblage[5]. Face à cette situation, PSA a menacé de fermer l'usine. Toujours en Namibie, Windhoeker Maschinenfabrik assemble des véhicules blindés légers pour l'industrie de la défense et de la sécurité.

La production de véhicules ailleurs en Afrique se concentre surtout au Maroc. Le royaume est le deuxième producteur africain et a séduit des investisseurs comme Renault ou PSA et de grands fournisseurs de premier rang (Stuart, à paraître). Étroitement intégré à l'Union européenne, le Maroc exporte principalement vers les marchés européens. Malgré un long passé de production automobile, l'Égypte n'a jamais réussi à atteindre une échelle suffisante pour permettre une production compétitive et des exportations importantes.

Un certain nombre de pays d'Afrique de l'Est et de l'Ouest envisagent de développer leur industrie automobile, encore restreinte, attirés par de meilleures perspectives. L'Éthiopie, le Ghana, le Kenya et le Nigéria ont élaboré des politiques automobiles[6] et ont attiré des investissements, y compris de multinationales. Mais ces activités d'assemblage sont essentiellement de type SKD (Markowitz et Black, 2019 ; Ugwueze, Ezeibe et Onuoha, 2020). Elles n'offrent donc qu'un potentiel limité pour créer des chaînes de valeur capables d'intégrer la fabrication de composants d'équipement d'origine. Il existe également une activité d'assemblage de motos à petite échelle ainsi qu'une petite industrie de composants, essentiellement destinés au marché des pièces détachées (Black, 2017).

L'essor d'une chaîne de valeur automobile en Afrique australe est freiné par les politiques commerciales et réglementaires et les lacunes en termes d'infrastructures et de compétences

L'Afrique australe (et le continent tout entier) est majoritairement composée de petites économies. Même l'Afrique du Sud, où le marché pour les véhicules neufs dépasse les 500 000 unités par an (avant la survenue de la pandémie), n'offre pas de débouchés suffisants pour constituer un marché indépendant. Sturgeon et Florida (1999) parlent d'« espace automobile » pour désigner la taille de marché nécessaire au développement de cette industrie. Cela peut recouvrir un très vaste marché, comme celui de la Chine ou de l'Inde, ou la proximité avec un grand marché, comme dans le cas du Maroc avec l'Union européenne. Un accord commercial régional – à l'instar du Marché commun des pays du Sud (Mercosur) ou de l'ASEAN – qui donne une plus grande force de frappe à un ensemble de petits marchés, peut constituer une solution alternative à cet « espace automobile ». Avec un marché global de 3 400 milliards USD et une population d'1.38 milliard d'habitants, la ZLECAf est certainement en mesure de concrétiser cette ambition, mais un certain nombre d'écueils persistent.

Les véhicules d'occasion importés offrent un moyen de transport bon marché mais ne vont pas dans le sens de l'émergence d'une filière régionale d'assemblage. Les voitures et les véhicules commerciaux d'occasion constituent l'essentiel des importations de véhicules dans la plupart des pays d'Afrique australe, sauf l'Afrique du Sud, qui les interdit. Au sein de la SADC (hors Afrique du Sud), ces importations représentaient environ 73 % du marché en 2019 (tableau 3.5). Face au faible coût de ces importations en provenance des pays avancés, le secteur national de l'assemblage ne peut pas rivaliser. Dans ces pays, l'interdiction à l'importation des voitures usagées en Afrique du Sud est de longue date et plutôt bien respectée, même si de faibles volumes de véhicules d'occasion, officiellement destinés aux marchés voisins, parviennent à pénétrer le marché sud-africain. Des pays peu susceptibles d'attirer une nouvelle activité d'assemblage seront peu enclins à renoncer au droit d'importer des véhicules d'occasion. Cette question des véhicules d'occasion illustre bien la divergence des intérêts régionaux, qui freine l'intégration et l'industrialisation régionales, mise en évidence par Byiers et al. (2018).

Si elle peut contribuer à l'accélération de l'intégration régionale, l'industrie automobile risque également de conduire à des pressions protectionnistes. Les multinationales peuvent faire pression sur les gouvernements pour qu'ils améliorent l'accès aux marchés et les infrastructures transfrontalières (Lung et van Tulder, 2004). Mais la volonté de nombreux pays de développer leurs propres industries pourrait contrarier l'intégration régionale. Plusieurs pays ont soutenu des filières d'assemblage type SKD à petite échelle pour le marché intérieur, qui ne créent que peu de valeur ajoutée ou d'emplois et ne peuvent pas servir de socle à un développement industriel. Même s'ils envisagent de s'orienter ensuite vers une production de type CKD, ces ambitions se concrétisent rarement, car l'importance des investissements requis est rebutante. La multiplication de ces petites filières nationales a également incité les pays à imposer des taxes douanières pour protéger cette activité naissante de la concurrence de leurs voisins.

La politique automobile de l'Afrique du Sud entraîne un certain nombre de complications pour la poursuite de l'intégration régionale. Certains États membres de la SADC redoutent que l'assouplissement des barrières douanières et l'adoption d'un régime tarifaire régional ne permette aux entreprises sud-africaines d'écraser leurs industries naissantes, grâce au programme de production et de développement de l'industrie automobile (APDP). Au sein de la SACU, les pays doivent se conformer au programme APDP, qui apporte un soutien non négligeable, mais les petits États membres (Botswana, Eswatini, Lesotho et Namibie) n'ont pas les capacités suffisantes pour respecter cet ensemble de règles très complexes (Barnes et al., 2021). Pour obtenir le certificat de crédit d'abattement sur la production (*Production Rebate Credit Certificate* – PRCP), indispensable pour exporter, ils doivent afficher un niveau de valeur ajoutée domestique peut être difficile à atteindre (Markowitz, 2016). Plusieurs facteurs retardent donc la promotion du libre-échange même au sein de la SACU et, plus généralement, de la SADC (Barnes et al., 2021).

La logistique et la fiabilité du système de livraison joue également un rôle déterminant. C'est l'une des principales explications au regroupement des fabricants de composants à proximité des grands sites d'assemblage. Le transport transfrontalier doit être facile pour favoriser l'essor des chaînes de valeur régionales. Pour cela, il faut à la fois des infrastructures transfrontalières de qualité et des formalités de transit aux frontières efficaces et à coûts réduits (Stuart et MacLeod, à paraître). Outre ces deux points, les difficultés liées aux liaisons de transport, à l'électricité et à d'autres aspects infrastructurels doivent être traitées.

L'industrie automobile fonctionne avec des normes techniques et de qualité extrêmement élevées, qui nécessitent une main-d'œuvre qualifiée et des capacités de production sophistiquées. La mise en place d'une chaîne de valeur exige une main-d'œuvre qualifiée ainsi que des capacités de production renforcées chez les fournisseurs potentiels de deuxième et troisième rangs. *Skills Initiative for Africa* (SIFA) de l'Agence de développement de l'Union africaine a pour objet de promouvoir le déploiement de compétences innovantes sur le continent en lien avec le secteur privé. Elle gère un mécanisme de financement et un volet technique. La filière automobile sud-africaine pourrait également jouer un rôle dans le transfert de compétences et de capacités industrielles dans la région, concrétisant ainsi un autre effet positif d'une intégration plus étroite et permettant l'essor d'un réseau régional de production automobile (Barnes et al., 2021). Les pressions politiques en vue d'étoffer le nombre de fournisseurs pourraient conduire les multinationales et les fournisseurs de premier rang à renforcer les capacités des fournisseurs de deuxième et troisième rangs.

Le développement de l'activité d'assemblage et la production de composants d'équipement d'origine, de motos et de pièces détachées peuvent renforcer les chaînes de valeur régionales

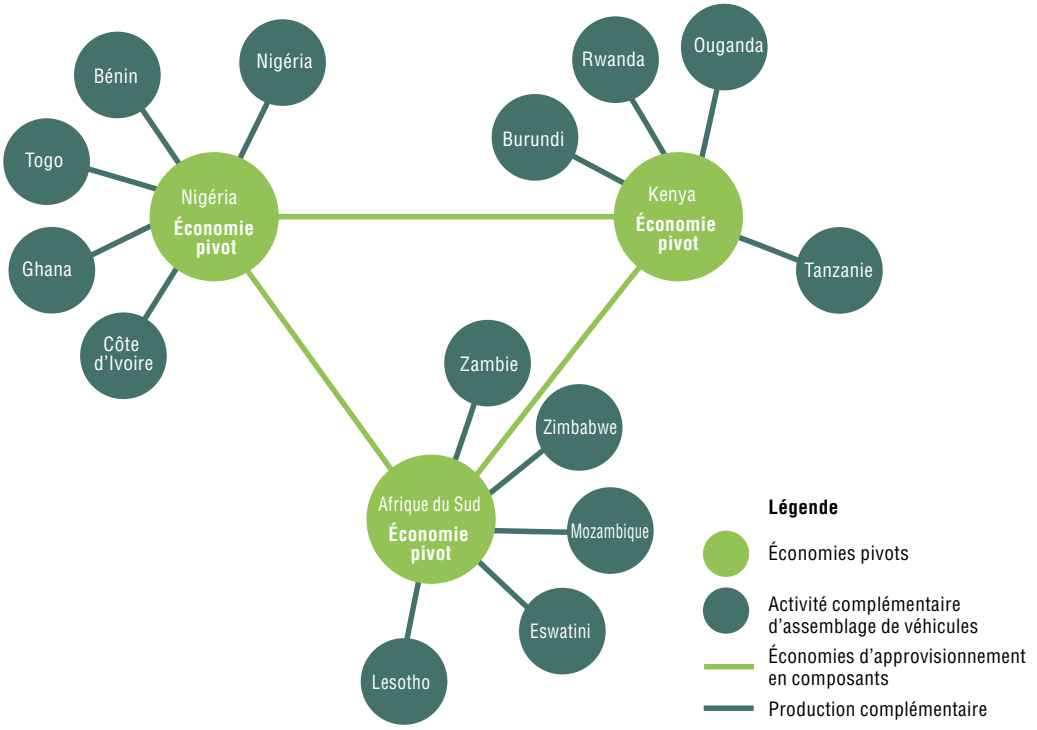
Pour développer des chaînes de valeur régionales dans le secteur de l'automobile, il faut que la production monte fortement en puissance dans un certain nombre de pays d'Afrique australe. L'activité d'assemblage et la production de composants d'équipement d'origine offrent de réelles perspectives. La production de motos peut servir de point d'entrée à la production de véhicules conventionnels et peut-être aussi de véhicules électriques. De même, la production de pièces détachées peut venir renforcer la chaîne de valeur automobile.

L'Afrique du Sud et la région australe ont des atouts pour développer l'activité d'assemblage et renforcer la chaîne d'approvisionnement. En Afrique australe, l'activité d'assemblage de véhicules devrait continuer de concerner essentiellement l'Afrique du Sud. Le South African Automotive Masterplan, qui entre en vigueur en 2021, vise à passer le niveau de contenu local dans les véhicules légers assemblés sur place de 40 à 60 % d'ici 2035. Même à 50 % de contenu local, cette évolution aurait un effet important sur la création de débouchés pour les fournisseurs de la région (pour les besoins du plan directeur, le « contenu local » recouvre actuellement toute production au sein de la SACU).

Aussi évidente soit-elle, la constitution d'un pôle de fournisseurs dans les pays d'Afrique australe est une opportunité difficile à concrétiser. Créée en 2015 pour promouvoir l'intégration, l'Association africaine de constructeurs automobiles (African Association of Automotive Manufacturers – AAAM[7]) promeut activement un pacte automobile panafricain. L'idée est de développer un modèle de réseau en étoile *(hub-and-spoke model)* (graphique 3.9) dans lequel l'activité d'assemblage a lieu dans différents centres régionaux, qui reçoivent des pièces fournies par des pays voisins (Barnes, Erwin et Ismail, 2019). En Afrique australe, l'Afrique du Sud deviendra un « pôle » d'assemblage, alimenté par les composants venus d'autres pays de la région. À plus longue échéance, les perspectives sont là mais tous les pays ne pourront probablement pas y participer. L'industrie automobile tend à se regrouper sur un nombre limité de sites et les assembleurs privilégient les fabricants de pièces détachées locaux à proximité de leurs usines. Les aléas logistiques et les délais de franchissement des frontières sont un obstacle à une production moderne à grande échelle. Le Lesotho, pourtant proche des grands centres de production sud-africains de Gauteng, Durban et du Cap-Oriental et membre d'une union douanière avec l'Afrique du Sud, a eu du mal à attirer de nouveaux investissements dans la production de composants (Black, 2017).

La production de motos est une autre chaîne de valeur à potentiel, puisqu'elle offre un point d'accès facile à la production automobile et de nombreux autres avantages. En Afrique, la densité de motocyclistes est parfois forte, comme en Angola et au Mozambique et dans plusieurs pays d'Afrique de l'Est et de l'Ouest. Si la plupart des engins sont importés, il existe néanmoins une activité restreinte d'assemblage local. La technologie est plus simple et, étant donné la taille du marché dans bon nombre de pays d'Afrique, la réalisation d'économies d'échelle plus facile. Les petits véhicules à deux roues sont par ailleurs mieux adaptés à l'objectif de créer des villes durables. Il faut rappeler que la production de motos a joué un rôle décisif dans le développement industriel de certains pays d'Asie, comme l'Inde, la Thaïlande et le Viet Nam.

Graphique 3.9. **Modèle en étoile pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique subsaharienne**



Source : Barnes, Erwin et Ismail (2019), "Realising the potential of the Sub-Saharan African automotive market: The importance of establishing a sub-continental automotive pact".

Le créneau des véhicules électriques à deux roues semble prometteur, celui-ci permettrait de constituer des flottes plus durables. Ces véhicules dominent déjà le marché des deux-roues en Chine et gagnent rapidement du terrain ailleurs en Asie, notamment en Inde, en Thaïlande et au Viet Nam (Black et al., 2019). Outre le fait les prix de ces produits deviennent compétitifs par rapport aux motos conventionnelles, ils font l'objet d'une promotion active en Asie afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes. Le problème de la pollution de l'air ambiant liée aux particules prend toujours plus d'ampleur en Afrique (OCDE, 2021a). Les pays d'Afrique australe les plus touchés (d'après le nombre de décès prématurés par million d'habitants) sont (dans cet ordre) Maurice, l'Afrique du Sud et le Botswana (ibid.). En Asie, les deux-roues électriques sont aussi considérés comme un moyen de développer une technologie électrique appelée à dominer le transport dans les deux prochaines décennies. En outre, les pays importateurs de pétrole y voient une solution pour réduire la charge des importations. Le Rwanda promeut activement la mobilité électrique et trois entreprises – Ampersand, Safi et Rwanda Electric Mobility – sont apparemment engagées dans la création d'une activité à petite échelle d'assemblage de deux-roues électriques ou envisagent de s'y lancer (Industriall, 2020).

La production de pièces détachées ouvre la voie à l'industrialisation et au développement de chaînes de valeur régionales. Malgré un contexte difficile, des pôles de production de ce type ont fait leur apparition en de nombreux endroits, comme à Nnewi au Nigéria (Abiola, 2008) ou à Suame au Ghana (Adeya, 2008). Face à la multiplication du nombre de véhicules sur les routes (y compris d'occasion), le potentiel du marché des pièces détachées est considérable. Bien qu'elle ne rentre pas dans les autres procédés de production, la fabrication de pièces détachées exige de nombreux intrants et sous-composants qui

pourraient être produits dans la région. Elle pourrait également servir de socle à la production de composants d'équipement d'origine à mesure qu'une activité d'assemblage émerge en dehors de l'Afrique du Sud. De même, l'essor d'une industrie de composants d'équipement d'origine faciliterait la production de pièces détachées.

Les politiques publiques peuvent renforcer la chaîne de valeur de l'automobile en Afrique australe

Alors que l'intégration régionale progresse, notamment avec la création de la ZLECAf, un certain nombre d'initiatives panafricaines importantes ont été engagées. Dans leur déclaration de septembre 2021, les ministres du Comité technique spécialisé sur le commerce, l'industrie et les ressources minières (STC-TIM) de l'Union africaine ont appelé la Commission de l'Union africaine, l'Afreximbank, la Banque africaine de développement, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et l'AAAM à accélérer l'élaboration d'une stratégie continentale pour le développement de l'industrie automobile. Cela passe avant tout par l'existence d'un « espace automobile » viable et suffisamment vaste pour attirer des investissements à grande échelle. Ensuite, le marché a besoin d'un certain degré de protection et de l'appui des responsables politiques. Ici, la notion de protection concerne l'entité régionale dans son ensemble tout en autorisant le libre-échange en interne. L'Afrique du Sud étant le seul pays de la région à disposer d'une industrie de fabrication automobile bien établie, un degré supérieur de protection et de soutien pourrait se révéler nécessaire pour les pays plus petits et les filières naissantes. Troisième condition, l'amélioration continue des infrastructures et des capacités industrielles. Indépendamment de la pandémie de COVID-19, les perspectives se sont nettement améliorées. Le marché dispose en effet d'un potentiel de croissance et plusieurs pays se dotent de politiques de promotion de ce secteur.

L'intégration régionale et une politique commerciale adaptée sont essentielles pour le succès de l'industrie automobile

Seul un vaste marché intégré peut commencer à offrir l'échelle requise pour un investissement de taille. Il faut pour cela poursuivre le démantèlement des taxes douanières et autres barrières sur le continent mais également fluidifier la circulation transfrontalière. À cet égard, la SADC fait figure de communauté économique régionale (CER) idéale pour l'intégration de l'industrie automobile et la facilitation du commerce transfrontalier dans la chaîne de valeur. En plus d'être une zone de libre-échange, elle a adopté une stratégie et feuille de route pour l'industrialisation de la SADC, qui invite les pays membres à agir de manière résolue afin de promouvoir l'industrialisation, les investissements et les échanges dans la région. Enfin, le succès d'une industrie automobile régionale exige que les pays d'Afrique australe jouent un rôle au sein de la chaîne de valeur en fonction de leurs avantages comparatifs et compétitifs respectifs en vue de fournir des composants aux pays qui servent de pôles pour l'assemblage des véhicules.

Un certain niveau de protection (barrières tarifaires et non tarifaires) face aux importations en provenance du reste du monde sera nécessaire pour favoriser le développement d'une industrie automobile et de chaînes de valeur régionales en Afrique australe. Il existe une tension entre les approches politiques qui cherchent à protéger et localiser l'industrie et celles qui autorisent l'exposition à la concurrence. L'industrie automobile sud-africaine a bénéficié de la protection de barrières commerciales et d'une politique de soutien complète, à travers notamment des subventions. D'autres mesures de protection, dont les exigences de contenu local[8], ont permis à de nombreux autres pays émergents de créer une filière automobile (Lee et Mao, 2020). Pourtant, les barrières

commerciales peuvent entraver le développement de chaînes de valeur régionales en ceci qu'elles restreignent la circulation des importations et, partant, des exportations (qui intègrent des intrants importés) (OCDE, 2013). En outre, l'expérience de l'Asie montre que le succès à plus long terme des chaînes de valeur automobiles ne dépend pas uniquement des mesures de protection mais bien d'une exposition à la concurrence (Lee et Mao, 2020).

Le multilatéralisme joue un rôle important dans la constitution de chaînes de valeur régionales – puisqu'il implique une négociation entre participants des prérogatives de l'industrie régionale. La ZLECAf et, plus directement, la SADC, vont jouer un rôle décisif dans l'élaboration de politiques pour une chaîne de valeur régionale africaine dans le secteur de l'automobile, pour plusieurs raisons :

- Les barrières commerciales avec les tierces parties qui concernent la chaîne de valeur régionale de l'automobile peuvent être harmonisées.
- Les accords d'investissements peuvent être négociés au niveau des CER avec les tierces parties et conçus pour être équitables envers tous les États membres.
- Les exportations peuvent être dopées par des accords commerciaux plurilatéraux, à l'instar des accords de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne et de la loi sur la croissance et les opportunités économiques en Afrique. Un APE entre l'Union européenne et les membres de la SADC (qui exclut l'Angola pour l'instant) est entré provisoirement en vigueur en octobre 2016.
- Les petits pays de la SADC peuvent intégrer leurs échanges et leurs investissements en s'appuyant sur les politiques des CER en matière de libre-échange et de promotion des investissements régionaux (OCDE, 2013, 2016). Au sein de la SACU, le Botswana et le Lesotho ont pu en profiter jusqu'à un certain point.

Le climat des affaires et les incitations sont deux facteurs clés d'attractivité pour les investissements

L'environnement général de la pratique des affaires est déterminant pour attirer les investisseurs – et les politiques commerciales, industrielles et régionales seront inopérantes sans conditions propices à l'investissement. C'est l'un des points faibles de l'Afrique australe. Il faut actionner plusieurs leviers pour améliorer le climat des affaires[9] :

- *Modernisation des infrastructures (électricité, eau, services groupés, ports, aéroports et voies ferrées)*. Même l'Afrique du Sud, où les infrastructures sont relativement bien développées, est pénalisée par de graves problèmes d'approvisionnement électrique et par des coûts portuaires et ferroviaires élevés. L'industrie automobile, qui fonctionne avec des fournisseurs lointains, doit respecter des règles de qualité strictes et produire à flux tendus, est particulièrement exigeante en termes d'infrastructures de transport. Une réalité qui pose également des défis pour le développement de chaînes de valeur régionales.
- *Renforcement des institutions, en termes de droits de propriété, de contrats commerciaux, de stabilité de l'environnement politique et réglementaire mais aussi de sûreté et de sécurité pour le personnel et l'activité*. Tout affaiblissement du pouvoir institutionnel, de l'efficacité des politiques ou de la qualité de la réglementation compromettra les stratégies régionales d'industrialisation.
- *Développement des services en amont, comme le transport, les services financiers, de distribution, de communication et les services aux entreprises*. Vu la part croissante de la technologie dans les moteurs et les composants automobiles, le secteur des services technologiques doit également être au niveau. À l'heure actuelle, la ville du Cap est le pôle technologique le plus réputé de l'Afrique australe et sert de modèle mais aussi de vecteur pour le développement technologique dans le reste de la région (Stuart, 2019). Plusieurs ingrédients conditionnent la montée en puissance réussie

des services technologiques, comme la promotion de l'éducation, le soutien aux entreprises technologiques et les incitations à l'innovation.

- *Compétitivité de l'industrie sidérurgique.* L'industrie automobile a besoin pour fonctionner d'une industrie sidérurgique en amont capable de fournir des intrants en acier à des conditions compétitives. Les représentants sud-africains de l'industrie automobile estiment que ce problème explique le poids des produits en acier importés dans le secteur (OCDE, 2016).

Les incitations à l'investissement peuvent aussi attirer les IDE indispensables pour renforcer la participation dans les chaînes de valeur automobiles. De nombreux pays, comme le Mexique, la République tchèque et la Turquie, ont recouru aux incitations pour attirer des IDE dans leur secteur automobile (OCDE, 2016), sous forme d'allègements fiscaux, d'allocations de formation, d'octroi de terrains à faible coût ou de subventions directes à l'investissement. Dans la plupart des pays émergents producteurs, les sites d'assemblage sont détenus par des entreprises étrangères ou fonctionnent sous licence de technologies étrangères. Mais plus la filière de l'assemblage est importante, plus les perspectives augmentent pour les fournisseurs, y compris des entreprises détenues par des intérêts nationaux.

Encadré 3.3. Les politiques régionales en matière de commerce et d'industrie doivent tenir compte de la spécificité du secteur automobile

Pour être efficace, la production doit disposer de vastes sites d'assemblage capables d'attirer des investissements dans le secteur des composants. La multiplication des opérations à petite échelle de type SKD est la conséquence de politiques inadaptées (en témoigne par exemple le taux exceptionnellement élevé de protection pour les activités mineures d'assemblage final) et doit être découragée. Cette activité n'offre qu'une valeur ajoutée minime et peu de débouchés pour la fourniture locale de composants. En outre, les entreprises qui font appel à un assemblage de type SKD peuvent être tentées de contrecarrer les mesures destinées à attirer des investissements à plus grande échelle. Les politiques doivent promouvoir la spécialisation et la production à grande échelle afin de soutenir les fournisseurs locaux et régionaux. Par conséquent, tous les pays ne doivent pas tenter de s'engager dans ce secteur, surtout dans la filière d'assemblage. L'intégration régionale passe par une spécialisation régionale, qui offrira les meilleures conditions à tous les acteurs. D'autres filières industrielles offriront probablement de meilleurs débouchés en fonction des avantages comparatifs.

L'analyse des avantages comparés (RCA) est l'un des moyens pour décider de la place de chaque pays dans une chaîne de valeur donnée, les performances dudit pays à l'exportation étant un bon indicateur de son rôle potentiel dans les chaînes de valeur. Venter (2019) et Stuart (2020) s'appuient sur une analyse RCA pour inciter par exemple les acteurs de la filière cuivre en Zambie à se positionner dans la chaîne de valeur de la production des composants destinés aux véhicules électriques. D'autres exemples de Stuart (2020) incluent la spécialisation du Lesotho dans les composants pour dispositifs de commutation électrique ; la spécialisation du Mozambique dans la production de composants en aluminium, comme les culasses ; ou pour le Zimbabwe, la spécialisation dans certains aspects de la construction de petits moteurs[10]. Le graphique 3.10 illustre cette configuration potentielle.

Environ 80 % de la valeur d'un véhicule réside dans ses composants, qui constituent donc l'essentiel des perspectives d'industrialisation pour le développement de chaînes de valeur régionales. Les politiques doivent en tenir compte dès le départ et chercher à créer une industrie d'assemblage comportant une part significative de pièces produites

Encadré 3.3. **Les politiques régionales en matière de commerce et d'industrie doivent tenir compte de la spécificité du secteur automobile (*suite*)**

dans le pays ou dans la région. À l'heure actuelle, même dans l'industrie sud-africaine, le degré de contenu local – d'environ 40 % (en se basant sur une définition élargie)[11] – est assez faible. Des politiques de développement visant les fournisseurs sont cruciales.

Graphique 3.10. **Modèle en étoile envisageable pour soutenir la création d'un pacte automobile en Afrique australe**



Source : Graphique réalisé par les auteurs.

L'importation massive de véhicules d'occasion pose un défi de taille à l'essor de l'industrie automobile et seules des politiques judicieusement conçues pourraient progressivement ralentir cette tendance. À l'exception de l'Afrique du Sud, l'essentiel des véhicules arrivant sur les marchés d'Afrique australe sont des importations de seconde main provenant pour la plupart du Japon. Les mesures appliquées par les pays vont de l'absence totale de restrictions (Lesotho, Madagascar, Malawi et Zambie) à différentes taxes progressives en fonction de l'âge du véhicule et des normes d'émission (PNUE, 2017). Une première mesure pourrait consister à harmoniser les politiques d'importation de véhicules d'occasion dans la région. Le modèle actuel d'importations massives par certains pays et d'importations minimes voire nulles par d'autres, ne pourra pas changer du jour au lendemain. Cependant, l'harmonisation devra devenir un élément de toute stratégie régionale d'industrialisation de la chaîne de valeur. Cette harmonisation devra tenir compte des perspectives nationales d'industrialisation mais aussi des avantages pour les consommateurs de véhicules d'occasion importés bon marché. Il faudra également opérer des arbitrages entre les retombées écologiques positives de la vente de voitures d'occasion en termes d'augmentation de la durée de vie des véhicules et les retombées écologiques négatives du maintien en circulation de véhicules plus anciens et plus polluants.

Encadré 3.3. **Les politiques régionales en matière de commerce et d'industrie doivent tenir compte de la spécificité du secteur automobile (*suite*)**

Les politiques doivent tenir compte de la transition à l'œuvre à l'échelle mondiale vers des véhicules électriques et des moyens de transport durables. N'étant pas concernée par le problème des investissements à fonds perdus à grande échelle dans la technologie des moteurs à combustion interne, l'Afrique peut se lancer directement dans les nouvelles technologies. L'Afrique du Sud risque d'être contrainte de faire ce bond dans la mesure où l'Europe se convertit rapidement à la technologie électrique à la suite de l'adoption par l'Union européenne d'une feuille de route visant à bannir les véhicules à essence et à diesel d'ici 2035. En outre, de nombreuses villes dans le monde commencent à réaliser les incroyables avantages économiques de centres urbains plus faciles à vivre pour les piétons. Le faible taux de possession de véhicules à moteur pourrait créer de nouvelles perspectives pour des transports durables, comme les véhicules légers sur rail. Fin 2019, Alstom Ubunye a inauguré une usine ferroviaire en Afrique du Sud[12], qui participe à la fabrication des trains électriques X-Trapolis et devrait contribuer fortement au développement du marché du rail en Afrique.

Il faut renforcer les capacités de production et les compétences

Dans toute la région, les capacités de production et les compétences doivent être renforcées. Malgré un long passé industriel dans l'automobile, l'Afrique du Sud est pénalisée par une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Ni les établissements d'éducation et de formation techniques et professionnels ni l'autorité chargée de l'éducation et de la formation (Sector Education and Training Authority) ne sont aux niveaux des attentes. Il en résulte un manque de techniciens, d'artisans et de gestionnaires, qui monnayent leurs services à prix d'or.

Il existe cependant un certain nombre de collaborations public-privé intéressantes impliquant des entreprises étrangères et nationales, des organisations industrielles et des autorités locales ou nationales. Les quatre exemples suivants concernent l'Afrique du Sud. Les pays voisins pourraient s'en inspirer avec, éventuellement, le soutien de *Skills Initiative for Africa* :

- Le **pôle automobile de Durban (Durban Auto Cluster)**, qui dirige des programmes sur les meilleures pratiques.
- Le **Centre pour le développement de l'industrie automobile (Automotive Industry Development Centre – AIDC)**, une initiative du gouvernement de la province du Gauteng. L'AIDC contribue au développement des fournisseurs, en proposant notamment différentes formations (production au plus juste, gestion de la qualité, production propre, maintenance) et en gérant des incubateurs pour des petites entreprises situées à proximité des sites d'assemblage dans la province.
- L'**académie Mercedes-Benz (Mercedes-Benz Learning Academy)** à East London est le fruit d'une initiative public-privé pour former des artisans aux technologies dernier cri dans le domaine de la robotique, de l'automatisation des procédés et des technologies d'assemblage des métaux. Elle propose des formations en atelier, un apprentissage et l'acquisition de compétences poussées pour l'industrie automobile et d'autres secteurs.
- L'**initiative pour la compétitivité de la chaîne de valeur automobile (Automotive Supply Chain Competitiveness Initiative – ASCCI)** est un projet collaboratif national visant à inciter les fournisseurs à s'installer dans le pays (Black, Barnes et Monaco, 2019).

Des réponses spécifiques ont tenté d'atténuer les chocs importants infligés par la pandémie de COVID-19 à l'économie

Variables, les réponses politiques des différents gouvernements d'Afrique australe à la pandémie s'apparentent à une riposte classique en cas de choc économique grave. La manière dont les pays vont continuer de réagir aux suites de la pandémie sera déterminante pour l'industrie automobile et influera son évolution dans les décennies à venir. À certains égards, la situation de la chaîne de valeur automobile en Afrique ressemble à celle que le secteur a connue ailleurs dans le monde et surtout aux États-Unis à la suite de la crise financière de 2008 – dernière grande récession de l'économie mondiale. Les responsables américains ont engagé alors toute une série de mesures – notamment des aides financières directes et un soutien indirect, comme la prise en charge du passif, les subventions d'achat versées aux consommateurs et la quasi-nationalisation du secteur financier – mais pour une durée limitée, jusqu'au redressement du secteur (Van Biesebroeck et Sturgeon, 2010, pp. 217-18).

Si les gouvernements africains n'ont pas les mêmes capacités pour apporter une aide financière directe, ils peuvent déployer d'autres mesures à l'utilité éprouvée. Ils peuvent injecter des liquidités, instituer des crédits d'impôt ou créer d'autres incitations et dérogations – autant de mesures qui les priveront de recettes fiscales mais leur éviteront de décaisser des fonds publics. Ils ont pour la plupart opté pour les leviers suivants :

- **Mesures monétaires visant à augmenter les liquidités.** L'Afrique du Sud, l'Angola, l'Eswatini et la Zambie ont réduit leurs taux directeurs à des niveaux historiquement bas.
- **Aide financière aux entreprises**, soit à travers des mesures directes (comme les subventions aux salaires), soit à travers des mesures indirectes (comme les allégements fiscaux). L'Angola a mis en place deux plans de subvention, l'un destiné aux micro, petites et moyennes entreprises (MPME), et l'autre aux grandes entreprises. Le Botswana a déployé un ensemble de mesures d'aide, dont des garanties de prêt pour les MPME. Le Malawi a instauré deux mesures d'allégement fiscal et une mesure de subvention pour toutes les entreprises, visant en particulier les MPME de certains secteurs. Le ministère du Travail en Afrique du Sud a créé une subvention pour les travailleurs en deçà d'un certain seuil de salaire.
- **Soutien aux secteurs fragiles de la société à travers des dons et d'autres formes d'aide.** Les mesures d'aide mises en œuvre par le Botswana prévoyaient notamment des subventions salariales et des aides au revenu. Maurice a octroyé des subventions salariales aux employés ainsi qu'une aide financière directe aux travailleurs indépendants. L'Afrique du Sud a momentanément augmenté les subventions sociales en place et prolongé une subvention temporaire.

Les mesures de riposte à la pandémie de COVID-19 sont probablement trop limitées pour éviter à la chaîne de valeur automobile de subir des dommages. Les politiques mises en œuvre en Afrique australe à titre de riposte initiale aux conséquences de la pandémie ne suffiront probablement pas à prévenir des retombées négatives dans la chaîne de valeur automobile. Elles n'ont en effet qu'une portée limitée, privilégiant l'aide d'urgence et temporaire. Dans certains cas, notamment les aides apportées par le fonds d'assurance-chômage d'Afrique du Sud (South Africa's Unemployment Insurance Fund), les fonds étaient épuisés avant la fin de l'année 2020. La réduction historique des taux d'intérêt et l'extension des garanties de prêt décidés dans de nombreux pays d'Afrique australe ont pour objectif de soulager temporairement des industries confrontées à un effondrement brutal de la demande, mais ils ne peuvent pas, en tant que tels, résoudre le problème de fond – à savoir l'impact négatif de la pandémie sur la demande mondiale.

Pour autant, au moment de la rédaction de ce chapitre, les effets de la pandémie de COVID-19 commencent à s'atténuer, avec une résurgence de la demande de produits de base et la reprise économique de la Chine, premier partenaire commercial de l'Afrique. Au premier trimestre de 2021, la demande mondiale de produits de base est repartie à la hausse, menée par un redressement des cours du pétrole brut. Cette évolution traduit un regain de confiance face à la perspective d'une reprise. Toutefois, la demande de produits primaires reste supérieure à celle de produits finis, et à terme, l'industrie automobile sera confrontée non seulement à ce défi mais également à celui, plus général, de la transition entre les moteurs à combustion interne et l'énergie électrique. Une reprise est possible mais, pour cela, il va falloir reconstruire en ayant en vue la consolidation des marchés existants et la nécessité de répondre aux attentes des technologies de transport plus vertes.

Au cours de ce processus de redressement, le risque est bien réel d'assister à un « raccourcissement » des chaînes de valeur et une relocalisation de la production. Plutôt que de subir cette évolution, les pays d'Afrique australe doivent en profiter pour tisser de nouvelles relations commerciales et de production et les étendre de manière créative pour répondre au potentiel considérable de la région.

Notes

1. L'Afrique du Sud est le principal acteur de la région en termes de poids économique, avec 63 % du PIB. Mais ce chiffre cache des asymétries : en 2019, elle a ainsi représenté 52 % des investissements directs étrangers (IDE) en faveur de la région, contre 33 % pour le Mozambique – sachant que les IDE ne ressortent qu'à hauteur de 3 % dans le PIB régional (données de la Banque mondiale, 2021). Et si le secteur automobile régional est largement dominé par l'Afrique du Sud, le développement de la filière en général ne pâtit pas des difficultés structurelles actuelles de ce pays. Ainsi, des chaînes de valeur ont émergé de manière indépendante entre membres de l'Union douanière d'Afrique australe, à l'image du secteur des ressources minérales entre le Botswana et la Namibie.
2. Il faut rappeler cependant que si le commerce de biens intermédiaires constitue le socle des échanges dans la chaîne de valeur, tous les échanges de biens intermédiaires n'ont pas forcément lieu au sein de cette chaîne de valeur. Ainsi, certains produits intermédiaires comme les pièces détachées pour l'industrie automobile ne sont pas exclusivement réservés à la chaîne de valeur de la production d'automobiles, puisqu'ils peuvent servir à la réparation de véhicules.
3. L'assemblage partiel ou « SKD » (pour *semi-knocked down*) signifie que le véhicule partiellement assemblé est importé pour subir un assemblage mineur, par exemple l'installation du moteur.
4. Au titre de la phase VI du programme de soutien à l'automobile de l'Afrique du Sud, puis du programme de développement de l'industrie automobile, la filière cuir pour l'automobile a bénéficié de mesures incitatives fortes, qui ont été revues à la baisse par le programme de production et de développement de l'automobile.
5. Voir Furlonger (2018).
6. Voir par exemple le projet de politique automobile nationale du Kenya (Kenya State Department of Industrialization, 2019).
7. L'AAAM est une association panafricaine de multinationales de l'automobile dont beaucoup ont installé leur siège régional en Afrique du Sud : https://aaamafrica.com/.
8. Pour mémoire, les exigences de contenu local sont désormais proscrites par l'Organisation mondiale du commerce.
9. Voir aussi le programme d'investissement durable en Afrique OCDE-NEPAD, qui analyse la situation de certains pays d'Afrique et engage les programmes de réforme correspondants (OCDE, 2021b).
10. Cette spécialisation des pays d'Afrique australe dans des secteurs de niche de la filière automobile existe déjà, à l'image de la production par le Lesotho de sièges en cuir ou de la fabrication par le Botswana de faisceaux de câbles électriques.
11. Ici, le contenu local est défini comme la valeur de gros, moins tous les contenus importés, et inclut donc le processus d'assemblage.
12. Voir Zasiadko (2019).

Références

Arab Weekly (2021), "Algeria finds no way out of car manufacturing fiasco", The Arab Weekly, Monday 15/02/2021, https://thearabweekly.com/algeria-finds-no-way-out-car-manufacturing-fiasco.

Abiola, B. (2008), "The Nnewi automotive components cluster in Nigeria", in D. Zheng (dir. pub.), *Knowledge, Technology and Cluster-based Growth in Africa*, Banque mondiale, Washington, DC.

Adeya, C. (2008), "The Suame manufacturing cluster in Ghana", in D. Zheng (dir. pub.), *Knowledge, Technology and Cluster-based Growth in Africa*, Banque mondiale, Washington, DC.

AIEC (2021), *Automotive Export Manual 2021*, Automotive Industry Export Council, Pretoria, https://naacam.org.za/wp-content/uploads/2021/04/AutomotiveExportManual2021.pdf.

AIEC (2018), *Automotive Export Manual 2018*, Automotive Industry Export Council, Pretoria. www.abrbuzz.co.za/publications/press-and-customers/naamsa/AutomotiveExportManual2018.pdf.

AIEC (2015), *Automotive Export Manual 2015*, Automotive Industry Export Council, Pretoria, https://naacam.org.za/wp-content/uploads/pdf/automotiveexportmanual20154.pdf.

AIEC (2012), *Automotive Export Manual 2012*, Automotive Industry Export Council, Pretoria.

Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

Barnes, J., A. Black, C. Markowitz et L. Monaco (2021), "Regional integration, regional value chains and the automotive industry in Sub-Saharan Africa", *Development Southern Africa*, Vol. 38/1, www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/0376835X.2021.1900788.

Barnes, J., A. Erwin et F. Ismail (2019), "Realising the potential of the sub-Saharan African automotive market: The importance of establishing a sub-continental automotive pact", *A Report for Trade & Industrial Policy Strategies (TIPS) and the African Association of Automotive Manufacturers (AAAM)*.

Black, A. (2017), *Diversifying Lesotho's Manufacturing Economy: Automotive Components Mini-Study*, étude pour le gouvernement du Lesotho non publiée.

Black, A. (2009), "Location, automotive policy and multinational strategy: The position of South Africa in the global automotive industry since 1995", *Growth and Change*, Vol. 40/3, https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1468-2257.2009.00491.x.

Black, A., J. Barnes, B. Makundi et T. Ritter (2019) "Electric two-wheelers in Africa? Markets, production and policy", *PRISM Working Paper* 2019-1, Université du Cap, http://webcms.uct.ac.za/sites/default/files/image_tool/images/524/Papers/PRISM-WorkingPaper%202019-1.pdf.

Black, A., J. Barnes et L. Monaco (2019), "South Africa's automotive supply chain: Current position and prospects for employment creation", *Final Report for the Japan International Cooperation Agency*, Pretoria.

Black, A., B. Makundi et T. McLennan (2017), "Africa's automotive industry: Potential and challenges", *ADB Working Paper 282*, Banque africaine de développement, Abidjan, www.afdb.org/fr/documents/document/working-paper-282-africas-automotive-industry-potential-and-challenges-98157.

Byiers, B., J. Vanheukelom et S. Woolfrey (2018), "SADC industrialisation: Where regional agendas meet domestic interests", *ECDPM Discussion Paper 232*, Maastricht, http://ecdpm.org/wp-content/uploads/ECDPM-DP232-SADC-industrialisation-Where-regional-agendas-meet-domestic-interests.pdf.

Casella, B. et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain* Database, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1 septembre 2021).

CEPII (2021), *BACI* (base de données), Centre d'études prospectives et d'informations internationales, http://www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 21 septembre 2021).

Deloitte (2020), *The Economic Impact of Covid-19 on the Automotive Value Chain*, Deloitte Afrique du Sud, www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/Consumer_Industrial_Products/ZA_Deloitte_The_economic_impact_of_Covid19_on_the_auto_value_chain%20-%20June%202020-6.pdf.

fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets (accessed 1 June 2021).

Fennell, Z. (2021), "Democratic Republic of Congo bucks trend with rise in FDI in 2020", *FDI Intelligence*, www.fdiintelligence.com/article/79609.

Ford (2021), *Ford Invests $1 Billion (R15.8) To Modernize, Expand South African Manufacturing For All-New Ranger; Adds 1,200 Jobs*, https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2021/02/02/ford-expand-south-african-manufacturing.html.

Furlonger, D. (2018), *SA raises concern over Peugeot's assembly plant in Namibia*, www.businesslive.co.za/bd/companies/industrials/2018-12-05-sa-raises-concern-over-peugeots-assembly-plant-in-namibia/.

Görg, H. (2021), *Global Value Chains: Reconfiguration or Disintegration?* Valdai Club, https://valdaiclub.com/a/highlights/global-value-chains-reconfiguration-or-disintegrat/.

Gössling, S. (2020), "Why cities need to take road space from cars – and how this could be done", *Journal of Urban Design*, Vol. 25/4, pp. 443-448, DOI: 10.1080/13574809.2020.1727318, www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13574809.2020.1727318.

Green, T. (2021), *The Covid Consensus*, Hurst, Londres.

Industriall (2020), *The Auto Industry in Sub Saharan Africa: Investment, Sustainability and Decent Jobs*, Industriall SSA Regional Office, Johannesburg, https://admin.industriall-union.org/sites/default/files/uploads/images/2021/Africa/industriall_automotive_report_v2.pdf.

ITC Trade Map (2021), *Trade Map Data Portal*, https://trademap.org (consulté le 31 août 2021).

Kenya State Department for Industrialization (2019), *Draft National Automotive Policy*, Republic of Kenya, www.industrialization.go.ke/images/downloads/policies/draft-national-automotive-policy-february-2019.pdf.

Lee, K. et Z. Mao (2020), "GVC, industrial policy and industrial upgrading: Automotive sectors in Malaysia, Thailand and China in Comparison with Korea", *European Journal of Development Research*, octobre.

Lung, Y. et R. van Tulder (2004), "Introduction: In search of a viable automotive space", in J. Carrillo, Y. Lung et R. van Tulder (dir. pub.), *Cars, Carriers of Regionalism?*, Palgrave Macmillan, Londres.

Markowitz, C. (2016), "The potential for regional value chains in the automotive sector: Can SADC learn from the ASEAN experience?", *SAIIA Occasional Paper 231*, South African Institute of International Affairs, Pretoria, https://saiia.org.za/research/the-potential-for-regional-value-chains-in-the-automotive-sector-can-sadc-learn-from-the-asean-experience.

Markowitz, C. et A. Black (2019), "The prospects for regional value chains in the automotive sector in Southern Africa", in S. Scholvin, A. Black, J. Revilla Diez et I. Turok (dir. pub.), *Value Chains in Sub-Saharan Africa: Challenges of Integration into the Global Economy*, Springer, New York.

Nations Unies (2021a), *Base de données Comtrade*, https://comtrade.un.org/data/ (consulté le 7 septembre 2021).

Nations Unies (2021b), *United Nations National Accounts AMA*, Nations Unies, New York.

OCDE (2021a), "Air quality and health: Mortality, morbidity and welfare cost from exposure to environment-related risks", OECD Environment Statistics (base de données), http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=EXP_MORSC.

OCDE (2021b), Site web de l'Initiative NEPAD-OCDE pour l'investissement en Afrique, www.oecd.org/fr/investissement/investissementpourledeveloppement/afrique.htm (consulté le 15 septembre 2021).

OCDE (2016), "Upgrading pathways in the automotive value chain", *OECD Initiative for Policy Dialogue on Global Value Chains, Production Transformation and Development*, intervention lors de la 7e réunion plénière à Mexico, 10-11 novembre, www.oecd.org/dev/Upgrading-pathways-in-the-automotive-value-chain.pdf.

OCDE (2013), « Économies interconnectées – Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales », *Rapport de synthèse*, www.oecd.org/sti/ind/interconnected-economies-GVCs-synthesis.pdf.

OICA (2020), Site Internet de l'Organisation internationale des constructeurs automobiles, www.oica.net/.

PNUE (2017), « Rapport sur le commerce mondial des véhicules d'occasion », *12e réunion mondiale du Partenariat pour les carburants et véhicules propres*, Programme des Nations Unies pour l'environnement, www.airqualityandmobility.org/PCFV/PDF/AnOverviewoftheUNEnvironmentUsedVehicleReport.pdf.

Rondganger, L. (2021), "South Africa's roads deaths are a 'national crisis'", *Independent Online*, www.iol.co.za, 24 mai, www.iol.co.za/news/south-africa/kwazulu-natal/south-africas-roads-deaths-are-a-national-crisis-cefc54fe-bafe-45c6-b0d9-f7c4b1ce7ea8.

SADC (2017), *Action Plan for SADC Industrialisation Strategy and Roadmap*, Communauté de développement de l'Afrique australe, Swaziland, 18 mars, www.sadc.int/files/4514/9580/8179/Action_Plan_for_SADC_Industrialization_Strategy_and_Roadmap.pdf.

Stuart, J. (2020), "The automotive components trade in Africa: Its place and potential, *Working Paper* No. S20WP02/2020, tralac, Stellenbosch, www.tralac.org/publications/article/14368-the-automotive-components-trade-in-africa-its-place-and-potential.html.

Stuart, J. (2019), "A hub for Africa? The information and communications technology sector in Cape Town", in S. Scholvin, A. Black, J. Revilla-Diaz et I. Turok (dir. pub.), *Value Chains in Sub-Saharan Africa: Challenges of Integration into the Global Economy*, Springer, Cham, Suisse.

Stuart, J. (à paraître), *The Automotive Components Trade in Africa: Its Place and Potential (update)*, Trade Brief, tralac, Stellenbosch.

Stuart, J. et J. MacLeod (à paraître), *The Utilisation of Preferential Trade Areas in Africa*, rapport à la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba.

Sturgeon, T. et R. Florida (1999), *The World that Changed the Machine: Globalization and Jobs in the Automotive Industry*, rapport final à la fondation Alfred P. Sloan, International Motor Vehicle Program, https://creativeclass.com/rfcgdb/articles/sloanFinal%20Repor.pdf.

TBCSA (2020), *Tourism industry survey of South Africa: COVID-19*, Tourism Business Council of South Africa, https://documents1.worldbank.org/curated/en/648261588959603840/pdf/Tourism-Industry-Survey-of-South-Africa-COVID-19-Impact-Mitigation-and-the-Future-Survey-1.pdf.

TIPS (2020), *Foreign Direct Investment Tracker: Fourth Quarter 2019*, Trade and Industrial Policies, Pretoria.

Ugwueze, M.I., C.C. Ezeibe et J.I. Onuoha (2020), "The political economy of automobile development in Nigeria", *Review of African Political Economy*, Vol. 47/163, pp. 115-125.

Van Biesebroeck, J. et T.J. Sturgeon (2010), "Effects of the 2008-09 crisis on the automotive industry in developing countries: a global value chain perspective", in O. Cattaneo, G. Gereffi et C. Staritz (dir. pub.), *Global Value Chains in a Postcrisis World*, Banque mondiale, Washington, DC, https://feb.kuleuven.be/public/n07057/cv/vbs10WBbook.pdf.

Venter, J. (2019), "Supportive policy held up as key to unlocking Africa's auto ambitions", *Engineering News Online*, http://m.engineeringnews.co.za/article/supportive-policy-held-up-as-key-to-unlocking-africas-auto-ambitions-2019-04-12/rep_id:4433.

Zasiadko, M. (2019), *Rolling stock manufacturers intensify competition in South Africa*, www.railtech.com/rolling-stock/2019/10/30/rolling-stock-manufacturers-intensify-competition-in-south-africa/.

Zizhou, F. (2009), "Linkages between trade and industrial policies in Botswana", *Trade and Industrial Policy Strategies*, Pretoria, www.tips.org.za/files/botswana_paper.pdf.

Chapitre 4

L’intégration des chaînes de valeur en Afrique centrale et l’industrie du bois

Ce chapitre s’intéresse au niveau d’intégration dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) de l’Afrique centrale et ses neuf pays : Burundi, Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, République démocratique du Congo (RD Congo), São Tomé-et-Príncipe et Tchad. Il présente un aperçu de la participation de la sous-région aux CVM, en identifiant les produits et les secteurs stratégiques. Le focus porte ensuite sur la chaîne de valeur (CV) du bois, en raison de ses potentiels, de son importance et des contraintes qui lui sont associées du fait de la pandémie COVID-19. Enfin, le chapitre formule des suggestions de politiques publiques, permettant de renforcer la promotion des CV en Afrique centrale, et notamment celle du bois. Il s’agit d’améliorer le cadre macroéconomique et le climat d’investissement, de réduire le déficit en infrastructures de transports et de logistique, ainsi que de valoriser des compétences professionnelles ajustées aux besoins du marché.

EN BREF

Le niveau d'intégration de l'Afrique centrale aux CVM reste faible, comparé à l'Afrique australe et l'Afrique du Nord, même s'il est meilleur qu'en Afrique de l'Ouest et de l'Est. Il est tiré par les activités en aval (commerce et services) et très peu par les activités en amont (recherche et développement, conception). L'intégration aux CVM est portée par le secteur primaire, avec des exportations de matières premières brutes (86.6 % du total des exportations au Tchad, 63.3 % en Guinée équatoriale et 61.4 % au Congo) qui ne contribuent pas à la création de valeur ajoutée ni à la redistribution des revenus.

Les pays d'Afrique centrale disposent d'un avantage concurrentiel sur un large éventail de produits, notamment les minerais et abrasifs naturels (roches dures), le cacao, le coton et le bois brut. Six des neuf pays de la sous-région abritent près de 26 % des forêts tropicales humides restantes sur la planète, soit la deuxième plus grande surface au monde après l'Amazonie. Le secteur forestier, plus précisément la filière bois, offre des opportunités d'intégrer les CV. Cependant, les pays doivent mettre en œuvre des stratégies pour réduire les activités informelles, afin de développer des chaînes de production durables, sources de croissance et de création d'emplois.

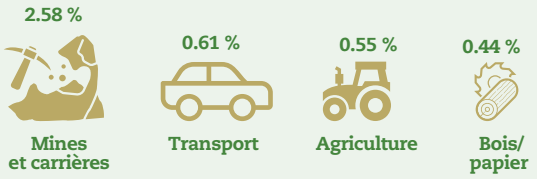
En dépit des énormes potentiels de la CV du bois, la part de l'Afrique centrale sur le marché international demeure faible : 6.28 %, 9.70 % et 5.38 % des productions mondiales respectives de sciages, placages et grumes de bois tropicaux en 2020. S'ajoutent à cette faiblesse des coûts élevés de transport, l'insuffisance d'innovations techniques, commerciales et marketing, la pression concurrentielle des pays émergents ainsi que les problèmes associés à l'exploitation informelle.

Ce chapitre suggère trois politiques à explorer : i) améliorer le cadre macroéconomique et un climat d'investissement propices au développement du secteur forestier ; ii) réduire le déficit en infrastructures dans la logistique et les transports ; et iii) développer les compétences professionnelles pour répondre aux besoins du marché.

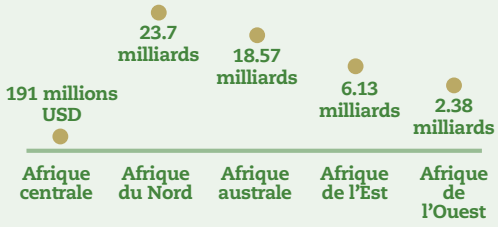
Afrique centrale

L'Afrique centrale et les chaînes de valeur mondiales

Participation de l'Afrique centrale aux chaînes de valeur mondiales :

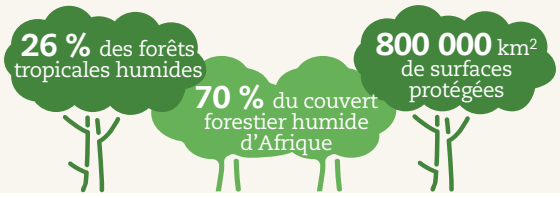


Exportations de produits transformés en 2018



Opportunités pour la chaîne de valeur du bois

La forêt du Bassin du Congo est le second massif forestier tropical au monde, et représente :



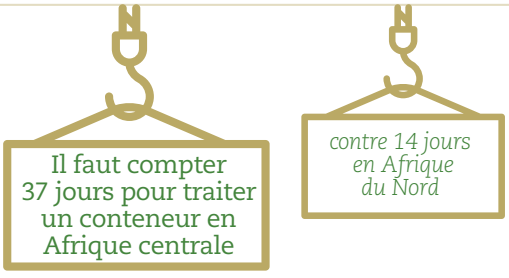


Le secteur forestier pourvoit **200 000** emplois directs et indirects en Afrique centrale

Contraintes au développement de la chaîne de valeur du bois



En 2020, la région a souffert d'une augmentation de **9 %** de la déforestation, par rapport à 2019

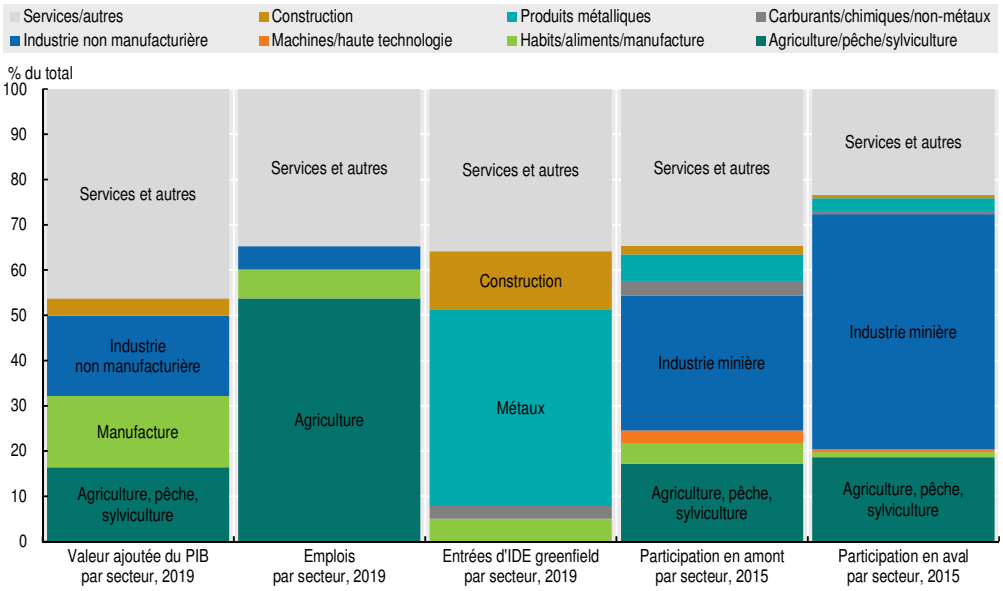


Prochaines étapes

- **Former davantage de travailleurs** aux techniques de transformation du bois
- **Réduire la déforestation,** la dégradation des forêts et les émissions de GES liées à la sylviculture
- **Collaborer avec les communautés locales** et le secteur privé pour une gestion durable des forêts
- **Encourager la certification des exploitations forestières durables**

Profil régional de l'Afrique centrale

Graphique 4.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique centrale, exprimés en % du total**

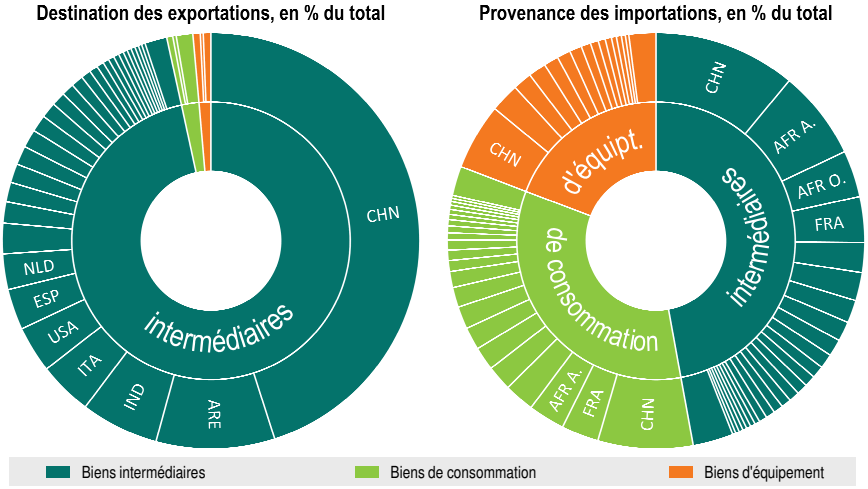


Notes : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets ; et Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300087

Graphique 4.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique centrale, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Notes : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-régions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300106

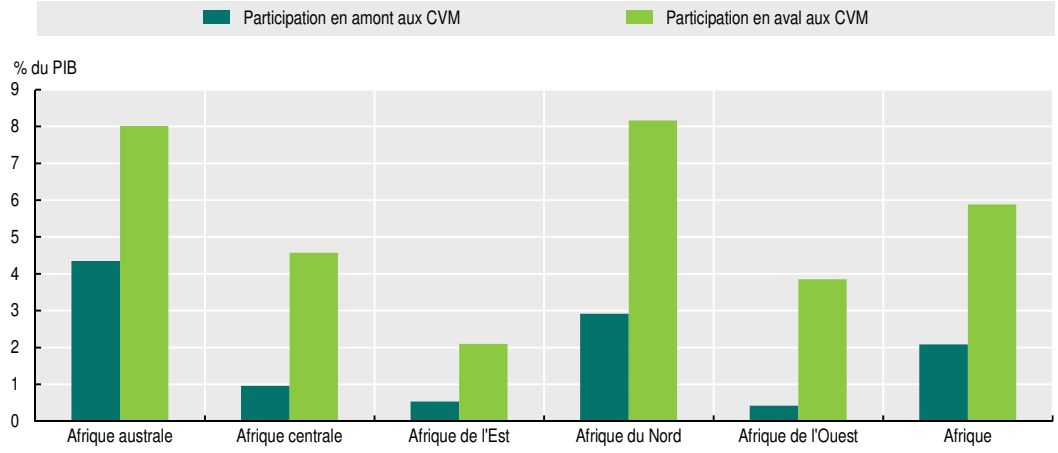
L'Afrique centrale reste faiblement intégrée dans les CVM

L'Afrique centrale demeure l'une des sous-régions les moins intégrées aux CVM, tandis que sa participation se concentre sur l'aval des CV. De même, la proportion de la valeur ajoutée étrangère intégrée dans les exportations totales (participation en amont) demeure relativement faible, comparée à la part de valeur ajoutée locale incluse dans les exportations (participation en aval). La participation en amont aux CVM représentait seulement 1 % du PIB de l'Afrique centrale en 2019 contre 2.1 % de moyenne africaine et 4.3 % en Afrique australe (graphique 4.3).

Cette moyenne cache de grandes disparités entre pays. La République du Congo et le Gabon ont une longueur d'avance, leur niveau de participation aux CVM étant dominé par les liens en aval qu'ils nouent avec les autres pays (CUA/OCDE, 2021a). Au Congo, ceci s'explique principalement par le secteur pétrolier, qui constitue l'essentiel des exportations, avec une transformation sur place de l'or noir. À la Congolaise de raffinage (Coraf), opérationnelle depuis 1982 avec une capacité de près de 1 million de tonnes par an, va s'ajouter une raffinerie en cours de construction à Pointe-Noire, dotée d'une capacité estimée à 2.5 millions de tonnes par an.

Au Gabon, la stratégie de diversification engagée par le gouvernement a favorisé le développement de nouveaux secteurs d'activité, notamment dans l'agroalimentaire et le bois. Les cultures d'huile de palme, d'hévéa et de caoutchouc se sont développées à une échelle industrielle grâce aux investissements du groupe singapourien Olam. Ce dernier représente plus de 45 % du montant total des investissements directs étrangers (IDE) entrant au Gabon depuis 2010 (BAfD, 2020). Quant à la faible participation du Tchad et du Burundi aux CVM, elle s'explique par leur difficulté à transformer leurs matières premières (CUA/OCDE, 2018). Le Tchad, dont les exportations totales sont constituées à 75 % de pétrole, en a tiré environ 1.38 milliard USD de recettes d'exportation en 2018, contre seulement 5 millions USD de produits transformés (tableau 4.A1.1).

Graphique 4.3. **Participation totale des sous-régions de l'Afrique aux chaînes de valeur mondiales en amont et en aval en 2019 (en pourcentage du PIB)**



Note : La participation aux CVM est quantifiée par la composante en amont, la composante en aval et le taux de participation total combinant ces deux composantes.

Sources : Calculs des auteurs basés sur les données de Casella et al. (2019), *UNCTAD Eora Global Value Chain Database* (base de données), https://worldmrio.com/unctadgvc/.

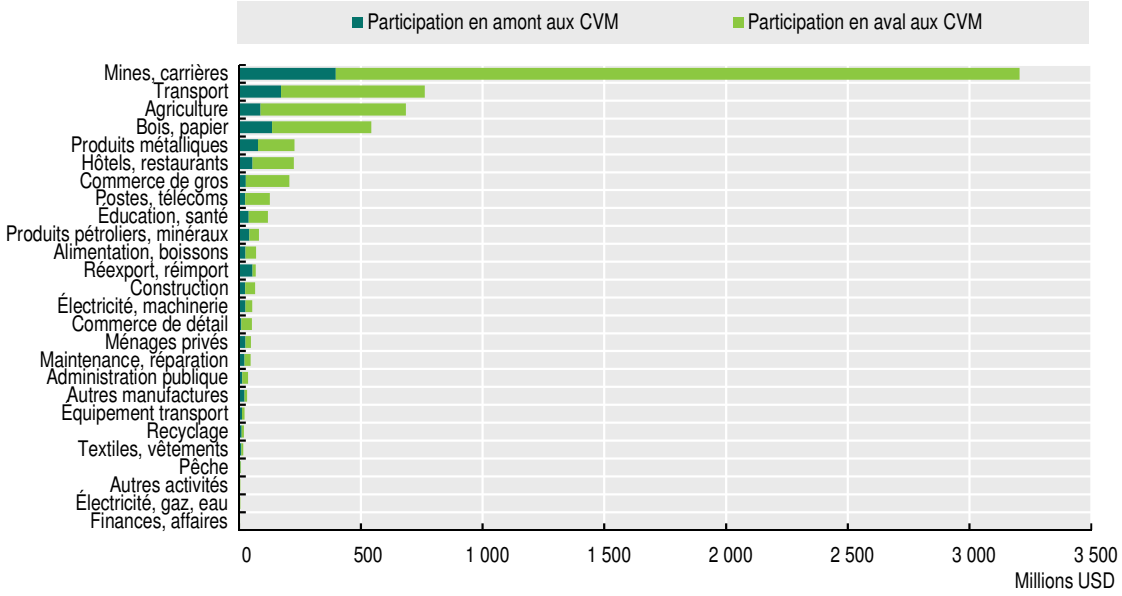
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300125

En Afrique centrale, le niveau relativement élevé de participation en aval (plus de 4 % du PIB) au détriment de celle en amont (1 % du PIB) peut s'expliquer par l'importance du commerce des biens et services. Si l'on se réfère au principe de la « courbe du sourire »

(*smiling curve*), les activités en amont comme la recherche et le développement (R&D) se caractérisent par une plus grande création de valeur ajoutée que celles en aval de commercialisation et de distribution (Shih, 1996 ; Dedrick et Kraemer, 1998). En 2019, la sous-région se classe deuxième du continent en termes de commerce intracontinental de biens intermédiaires, juste après l'Afrique australe (CUA/OCDE, 2021a).

L'intégration de l'Afrique centrale aux CVM reste surtout portée par le secteur primaire et les exportations des matières premières, dont la sous-région dépendait en moyenne à 61 % en 2018 (CUA/OCDE, 2021b). Les mines et carrières, l'agriculture, le bois et les transports concentrent la plus grande part de leur participation en aval aux CVM (graphique 4.4). La part de la valeur ajoutée locale tirée de l'exploitation des produits miniers et contenue dans les exportations des pays de la sous-région est estimée à un niveau important de plus de 3 milliards USD, largement supérieur à celui des autres secteurs (CUA/OCDE, 2021a). Par ailleurs, en Afrique centrale, le total des exportations de produits transformés en 2018 ne dépasse pas 191 millions USD (tableau 4.A1.1), loin derrière les autres sous-régions du continent (23.7 milliards en Afrique du Nord, 18.57 milliards en Afrique australe, 6.13 milliards en Afrique de l'Est et 2.38 milliards en Afrique de l'Ouest).

Graphique 4.4. **Valeur totale de la participation en amont et en aval aux CVM parmi les exportations pour l'Afrique centrale, millions USD, 2015**



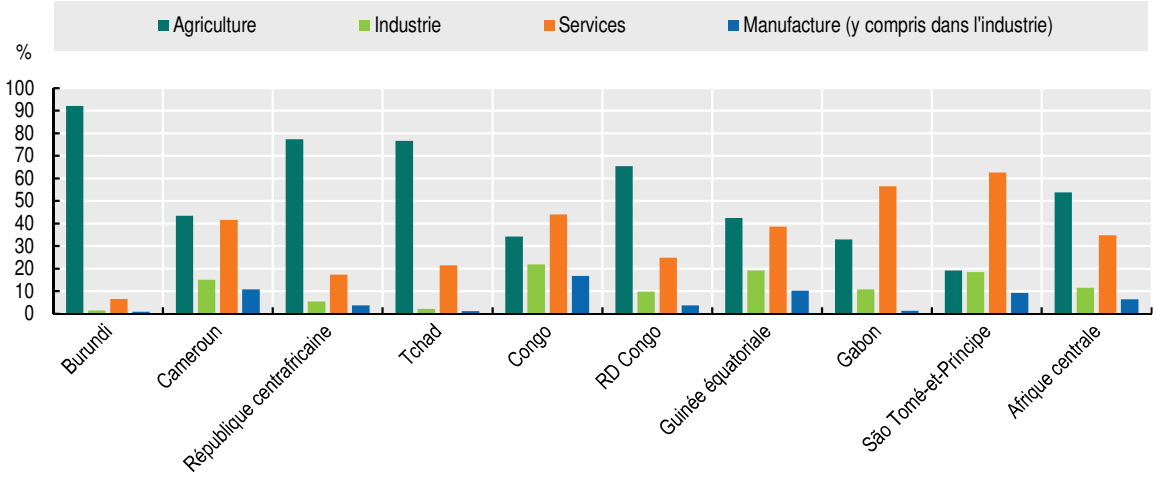
Source : Annexe statistique du rapport CUA/OCDE (2021a).
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300144*

Les pays de la sous-région ayant enregistré une hausse des exportations dépendent aussi des matières premières et des hydrocarbures, d'où leur vulnérabilité aux chocs extérieurs. Trois groupes de pays se distinguent selon la structure de leurs exportations : les pays dépendants du pétrole (Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, Tchad), des ressources naturelles non renouvelables (plus de 25 % des exportations en RD Congo et République centrafricaine), et les pays non dépendants de ressources minérales (Burundi et São Tomé-et-Príncipe). Pour la moitié des pays, le ratio exportations/PIB a augmenté, mais uniquement à la faveur d'une hausse de la demande mondiale et de la production locale des matières naturelles (pétrole ou pas). Il en a été ainsi pour le Tchad, le Congo, le Gabon et la RD Congo. En dehors du Cameroun et de la Guinée équatoriale, les pays qui ont subi une baisse des exportations rapportées au PIB sont le Burundi et São Tomé-et-Príncipe, qui peinent à intégrer les CVM (Allard, Kriljenko et Chen, 2016).

Grâce aux découvertes de nouveaux gisements de pétrole et/ou autres ressources naturelles non renouvelables, les exportations de l'Afrique centrale ont augmenté au cours des dix dernières années. L'évolution du volume d'exportations a été corrélée à celle des prix. En revanche, les pays qui ne pouvaient pas bénéficier de telles ressources ou ceux dont la gouvernance empêchait une bonne exploitation de celles-ci ont vu le poids des exportations diminuer. Au total, dans presque tous les pays, les matières premières constituent le moteur du commerce extérieur.

Les filières du secteur primaire, sources d'intégration aux CVM, créent de nombreux emplois précaires et à faible valeur ajoutée. Le secteur primaire, notamment l'agriculture, concentre la plus grande part de l'emploi en Afrique centrale (graphique 4.5). Bien que variant fortement d'un pays à un autre, la part de l'emploi agricole était en moyenne estimée à 52 % en 2019, avec plus de 75 % de la population active du Burundi, de la République centrafricaine et du Tchad. Cet emploi agricole reste largement informel, un secteur qui représente 90 % de l'emploi total en Afrique centrale en 2018 (OIT, 2020). La prédominance de l'informel fragilise la parfaite exécution du droit du travail et limite la productivité des travailleurs, dans un contexte de forte concurrence provenant notamment des pays d'Asie-Pacifique[1]. Pour certains pays, comme São Tomé-et-Príncipe, le Gabon et le Congo, le secteur du commerce de gros et de détail demeure un gisement de création d'emplois avec plus de 40 % de l'emploi total.

Graphique 4.5. **Emploi sectoriel en Afrique centrale en 2019 (pourcentage de l'emploi total)**



Source : Construction des auteurs à partir des données de l'Organisation internationale du travail (OIT), la Division des statistiques des Nations Unies, les Comptes nationaux (analyse des principaux agrégats, jeu de données téléchargé en juillet 2021), les Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale (base de données et données communiquées par les banques centrales, les agences nationales de statistique, et bureaux pays de la Banque mondiale).
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300163

Le marché intercontinental représente une opportunité de développement du commerce des CVR, mais reste insignifiant pour les partenaires asiatiques et européens. Le commerce entre pays de l'Afrique centrale est évalué en valeur à 300 millions USD, soit 3 % des exportations (CUA/OCDE, 2018), contre plus de 500 millions USD avec l'Afrique australe, premier partenaire commercial en Afrique (CEPII, base de données BACI). Ces chiffres ne prennent pas en compte l'existence d'un volume important de commerce transfrontalier informel, qui représente près de 43 % des revenus de la sous-région (OIT, 2020). Ainsi, bien que les statistiques soient perfectibles, elles montrent que ce commerce est comparable à ceux des régions telles que les Caraïbes ou l'Amérique latine.

Encadré 4.1. **Opportunités de la transformation des produits minéraux en Afrique centrale**

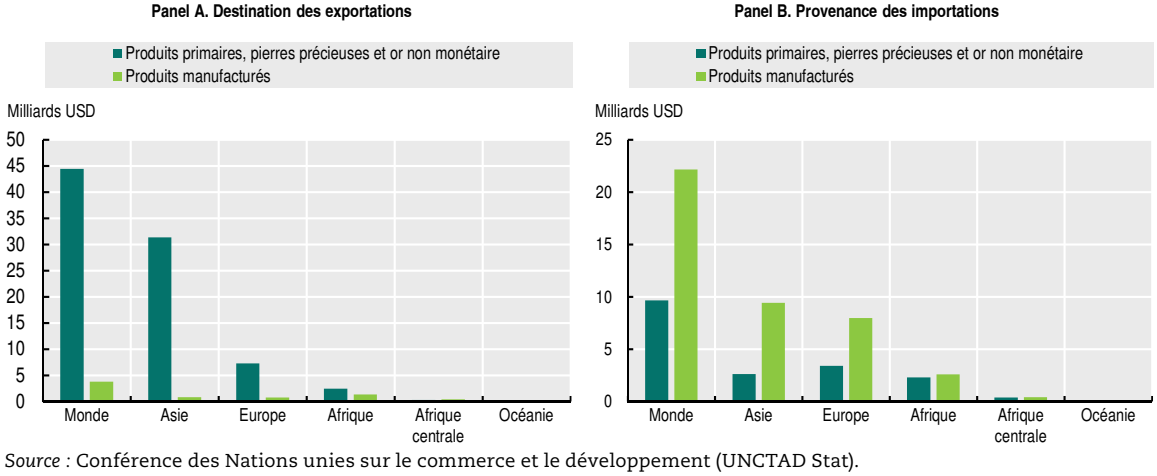
Le cuivre, le pétrole et les minéraux bitumeux fournissent la plus grande part des exportations totales de la sous-région – 86.6 % au Tchad, 61.4 % au Congo et 63.3 % en Guinée équatoriale (CUA/OCDE, 2021a). Ces matières premières, exportées dans d'autres régions du monde, améliorent la participation de ces pays dans les CVM. D'où l'importance des politiques de promotion des pôles industriels fondés sur leur transformation sur place.

Le développement de la potasse au Congo, par exemple, évalué à 2 milliards USD (CEA, 2020), pourrait donner lieu à une chaîne de valeur régionale (CVR). D'autant plus que la sous-région continue de consacrer des ressources importantes aux importations de produits alimentaires : 38 % des importations en Guinée équatoriale en 2017, 24 % au Gabon, 21 % en République centrafricaine, 18 % à São Tomé-et-Príncipe, 17 % au Congo et environ 16 % au Cameroun et en RD Congo (CUA/OCDE, 2019). Or, l'extraction et l'exportation de potasse vers le Cameroun faciliteraient, grâce à une main-d'œuvre abondante et formée, sa transformation en engrais permettant de satisfaire la demande sous-régionale en intrants agricoles.

Par ailleurs, avec 70 % à 80 % des réserves mondiales de colombite-tantalite (coltan), un minerai utilisé par l'industrie électronique et aéronautique et dont une part importante provient de la RD Congo, l'Afrique centrale pourrait promouvoir une politique d'exploitation intégrée. Selon les statistiques officielles de la RD Congo, le pays a exporté 1 038.33 tonnes de coltan pour une valeur de plus de 20 millions USD au premier semestre 2020 (ministère des Mines de la RD Congo, 2021). La construction d'usines de traitement de coltan mutualisant les productions des pays concernés alimenterait une industrie prospère avec de nombreux débouchés – au lieu de générer d'incessants conflits autour des mines à ciel ouvert de l'Est du Congo.

Hors du continent, l'Asie et l'Europe restent les principaux partenaires commerciaux de l'Afrique centrale. Alors que les principales exportations constituées de matières premières s'élèvent à près de 31 milliards USD vers l'Asie et 7 milliards USD vers l'Europe, les importations portent surtout sur des produits manufacturés (graphique 4.6).

Graphique 4.6. **Principales destinations des exportations et des importations de l'Afrique centrale, produits primaires et manufacturés, 2020 (milliards USD)**



Source : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (UNCTAD Stat).
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300182

Encadré 4.2. **Analyse de quelques chaînes de valeur stratégiques en Afrique centrale**

L'Afrique centrale dispose des avantages comparatifs révélés (ACR) sur plusieurs produits, dont le bois brut, le coton, les minerais et abrasifs naturels. En 2019, le bois brut représente près de 1.16 milliard USD de recettes d'exportations de la République centrafricaine, du Congo, de la Guinée équatoriale et du Gabon (tableau 4.1). Il est suivi par le coton qui rapporte 113.5 millions USD au Tchad. Pour la saison 2020/21, la production cotonnière, en hausse, a atteint 125 000 tonnes (t) contre 116 000 t en 2019/20 et 76 000 en 2018/19 (*Financial Afrik*, 2021). Les minerais et abrasifs naturels occupent la troisième place des produits ayant le plus grand ACR, surtout en RD Congo avec le coltan. Le cacao et le thé ont pour leur part le plus grand ACR à São Tomé-et-Príncipe et au Burundi.

Tableau 4.1. **Analyse de quelques CV stratégiques en Afrique centrale**

Pays	Produits avec le plus grand ACR	Exportations en 2019 (en millions USD)	Opportunités	Défis à relever
Burundi	Thé	16.58	Deuxième culture de rente et d'exportation après le café. 13 % de la valeur des exportations en moyenne sur la période 2007-15 (Schuster et Ndimubandi, 2018).	Mise en place d'un organe de régulation pour limiter les contraintes conjoncturelles – investissements limités, volatilité des cours et coûts de production exorbitants (*Burundi Eco*, 2021).
Tchad	Coton	113.52	L'un des piliers de l'économie. Filière partenaire de l'Union européenne (UE, dont France, Allemagne, Belgique, Portugal et Espagne).	Entretien des pistes rurales pour faciliter le transport de la production depuis les champs jusqu'aux usines d'égrenage.
RD Congo	Abrasifs naturels, coltan	107.12	La RD Congo abrite entre 60 % et 80 % des réserves mondiales connues du coltan en 2020.	Sécurité des producteurs, logistique et difficultés administratives liées à l'exportation et la certification (*Agence Ecofin*, 2017).
São Tomé-et-Príncipe	Cacao	11.34	Première source de revenus provenant des exportations : 9.5 millions USD de vente en 2017, soit environ 93 % des exportations totales du pays et 2.4 % de son PIB (Fida, 2020).	Formation des agriculteurs sur la transformation de leurs cultures et la mise en place de pratiques durables.
République centrafricaine	Bois brut ou équarri	51.47	Deuxième surface de forêts tropicales du monde. La filière bois contribue de manière significative au PIB et à l'emploi des pays concernés (voir infra).	Coûts élevés de transport et faible qualité des infrastructures commerciales et logistiques.
Congo		249.06		
Guinée équatoriale		3.64		
Gabon		860.57		

Source : Calculs et compilation des auteurs, à partir des sources susmentionnées dans le tableau ; données sur les ACR et les exportations de la matrice du commerce de la CNUCED (UNCTADstat, https://unctadstat.unctad.org/fr/RadarAcr.html 09/08/2021).

Étude de cas : la promotion de la CVR du secteur bois s'impose

Le choix du secteur forestier se justifie par ses énormes potentiels

Les forêts d'Afrique centrale constituent la deuxième plus grande surface de forêts tropicales du monde, avec des écosystèmes terrestres vitaux pour le développement de la région. Elles représentent 26 % des forêts tropicales humides restantes sur la planète, 10 % des émissions de carbone forestières, 70 % du couvert forestier humide d'Afrique (FAO, 2020) et s'étendent sur six pays : la RD Congo, le Gabon, le Congo, le Cameroun, la République centrafricaine et la Guinée équatoriale (tableau 4.A1.3). Grâce à l'immense quantité de carbone stockée dans leur abondante végétation, elles servent de tampon

atténuant le changement climatique mondial et contribuent à garantir la sécurité alimentaire des populations locales. Leur gestion durable est indispensable pour atteindre plusieurs Objectifs du développement durable (ODD), en particulier ceux qui sont liés à une consommation et production responsables, à la vie terrestre et aux mesures relatives à la lutte contre le changement climatique. Les forêts du Bassin du Congo rendent de précieux services écologiques, tels que le contrôle des crues et la régulation climatique aux niveaux local et régional. Certaines zones pourraient être plus sensibles aux changements globaux que d'autres (Réjou-Méchain et al., 2021).

Les nombreux plans de développement de la chaîne de valeur forestière (CVF) n'ont pas impulsé une gestion durable de cette ressource clé. Les forêts d'Afrique centrale et leur biodiversité, très riches, regorgent des ressources nécessaires à l'insertion des pays d'Afrique centrale dans la CVM du bois. En 2003, l'Union africaine (UA) a défini la CVF comme chaîne d'avenir pour l'Afrique centrale, puisqu'elle offre des opportunités de développement de matériaux à faible impact carbone et pourrait dynamiser l'éco-construction, favoriser la croissance et la création d'emplois. La décision « d'affectation en forêt de production prise par les États » pourrait sécuriser le couvert forestier et l'activité économique générée. Elle peut contribuer à lutter contre la pauvreté, cause indirecte de la déforestation.

Les pays ont peiné à faire respecter la régulation de l'exploitation des ressources, menaçant la forêt équatoriale d'Afrique centrale depuis de nombreuses années, à cause de la déforestation (tableau 4.2). En 2020, pas moins de 600 000 hectares (ha) de forêts primaires ont été rasés en RD Congo, au Cameroun, au Congo, au Gabon, en Guinée équatoriale et en République centrafricaine, soit une augmentation de 9 % par rapport à 2019. Or, lorsqu'elles sont déboisées, les forêts qui repoussent sont moins denses. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène de déforestation : l'agriculture vivrière itinérante, l'extension des infrastructures, l'extraction du bois, les conflits dans certains pays comme la RD Congo qui entravent le contrôle des zones forestières par les pouvoirs publics. En outre, le COVID-19 est susceptible d'entraîner une augmentation de la déforestation, en raison de la réduction de la surveillance des agences du secteur public.

Tableau 4.2. **Taux de perte annuelle de couvert forestier en Afrique centrale**

	Superficie de forêt (1 000 ha)		Taux de perte annuelle de couvert forestier (en pourcentage)
	2010	2020	2010-20
Cameroun	20 900	20 340	0.27 %
Congo	22 075	21 946	0.06 %
République centrafricaine	22 603	22 303	0.13 %
RD Congo	137 169	126 155	0.83 %
Gabon	23 649	23 531	0.05 %
Guinée équatoriale	2 532	2 448	0.34 %
Afrique centrale (moyenne)			0.28 %

Source : FAO (2021), https://www.fao.org/documents/card/fr/c/ca9825fr

Malgré sa relative participation au PIB, le secteur forestier formel reste un important pourvoyeur d'emplois en Afrique centrale (tableau 4.3). Les activités liées à la forêt contribuent de façon limitée au PIB, entre 2.67 % et 5 % en 2018 (ATIBT, 2020a), mais représentent 200 000 emplois directs et indirects (tableau 4.3). Au Gabon, le secteur du bois est le plus grand pourvoyeur d'emplois après l'État avec 13 000 emplois directs, dont 5 000 fonctionnaires et 600 agents d'appui dans les services publics forestiers.

La contribution totale du secteur forestier à la croissance économique est sous-estimée dans les statistiques officielles, à cause du poids du secteur informel. Malgré la difficile mesure du marché informel du bois, on estime la production informelle (en équivalent

grumes) à 2.4 et 4 millions de m³ respectifs au Cameroun et en RD Congo (ATIBT, 2020a). Le secteur informel s'avère créateur d'emplois, tout comme le secteur formel, même s'il comporte les activités de subsistance non rémunérées ayant trait à la collecte de bois comme source d'énergie.

Tableau 4.3. **Contribution du secteur forestier au PIB et en emplois directs et indirects en Afrique centrale**

Pays	Contribution au PIB en pourcentage 2018	Emplois	
		Directs	Indirects
Cameroun	4.7 %	13 000	150 000
Gabon	3.3 %	13 000	entre 2 000 et 5 000
République centrafricaine*	5.0 %	4 000	6 000
RD Congo	0.15 % (2016)	4 523	-
République du Congo	2.67 %	7 500	5 000
Guinée équatoriale	-	-	-

Source : Association technique internationale des bois tropicaux (ATIBT, 2018 et 2020a), Rapport d'activité, https://www.atibt.org/files/upload/Activity_report/ATIBT-RAPPORT-ACTIVITE-2020.pdf ; *BAfD (2018), https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/developpement_integre_et_durable_de_la_filiere_bois_dans_le_bassin_du_congo_-_regional_0.pdf.

L'impact du COVID-19 sur la CV du bois en Afrique centrale a motivé des réponses politiques

L'Afrique centrale, comme partout dans le monde, se remet progressivement de la pire récession économique jamais enregistrée depuis la fin des années 1980. Au-delà de l'impact sanitaire, le COVID-19 a eu de nombreuses répercussions sur l'activité des pays de la sous-région, déjà mise à mal par les effets récessifs de la baisse des cours du pétrole et des crises sécuritaires. Au premier semestre 2020, les gouvernements ont mis en place des mesures de restriction des déplacements, de confinement, d'éloignement social et de fermeture des frontières visant à ralentir la propagation de la pandémie. Ces mesures ont entraîné une contraction de la croissance réelle du PIB de la sous-région de 5 % en 2020, soit le plus mauvais résultat jamais observé depuis plus de deux décennies. À la faveur d'une levée partielle des restrictions induite par le ralentissement des contaminations, une reprise s'est manifestée en 2021, même si la croissance serait nulle selon les prévisions (CUA/OCDE, 2021a).

Les mesures contre la propagation de la pandémie ont eu de lourdes conséquences sur le secteur forestier en général et la filière bois en particulier. Les fermetures des frontières ont mis à mal les chaînes d'approvisionnements du bois, ce qui a posé des problèmes à plus long terme sur l'offre et la demande. Du côté de l'offre, avec l'arrêt dans certains cas de la libre circulation des personnes et des marchandises, les industries liées à la filière bois n'ont pu continuer à fonctionner à pleine capacité, entraînant le report ou l'annulation de certaines commandes de bois et de produits transformés (Andrianarison et Nguem, 2020). De même, les blocages des chaînes logistiques ont augmenté les risques de rupture d'approvisionnements indispensables à la production, impactant la capacité de production. Une baisse du volume des exportations pour l'ensemble des pays de la sous-région a été observée (tableau 4.4). Par exemple, au Cameroun, les exportations du bois rond et des meubles sont passées de 394 millions et 805 000 USD respectivement en 2018, à 131 millions et 184 000 USD au premier semestre de l'année 2020.

Les exportations ont été affectées par la baisse de la demande des principaux partenaires commerciaux de la sous-région tels que la Chine et les pays de l'UE, durement touchés par la pandémie. Les pays producteurs de bois de l'Afrique centrale exportent la majorité de leur production vers la Chine, et la plupart des grumes prélevées en Afrique sont commercialisées par des entreprises chinoises. Les statistiques de la *Global Wood*

Markets Info (GWMI, 2021) font état d'une baisse des importations de bois de la Chine depuis le début de la pandémie. Au lieu des 17.5 millions de m³ de bois projetés, la Chine n'a importé que 13.9 millions de m³ de janvier à mai 2020, soit un déclin de 21 % (Mounzéo et Lubala, 2020). Au Cameroun et au Gabon, l'activité forestière s'est réduite en raison de la baisse de la demande chinoise en espèces ovangkol et okoumé (OIBT, 2021). Au Congo, seules les sociétés Congolaise industrielle des bois (CIB) et Interholco fonctionnaient pendant le premier trimestre du confinement (ministère des Finances et du Budget du Congo, 2020). Les économies de la sous-région ont également subi un choc de demande locale en lien avec les mesures de restrictions imposées par les gouvernements, mais aussi la baisse des revenus des ménages.

Tableau 4.4. **Exportations des produits primaires en bois et des produits secondaires en bois transformé (meubles en bois) en Afrique centrale, 2018-20 (en milliers USD)**

Pays	Bois rond			Meubles en bois		
	2018	2019	2020 (premier semestre)	2018	2019	2020 (premier semestre)
Burundi	0.09	-	-	99.69	138.63	10.05
Cameroun	394 002.3	280 592.9	131 181.2	805.85	288.18	183.56
République centrafricaine	66 826.13	41 446.2	59 745.87	16.77	22.08	1.09
Tchad	-	-	-	82.69	5.79	-
Congo	298 387.7	300 870.5	260 288	140.93	242.69	43.69
RD Congo	40 995.88	34 914.59	62 322	67.07	20.54	1.54
Guinée équatoriale	345 393.20	190 706	68 493	14.64	14.71	-
Gabon	19 797.05	16 856	993.55	222	283.86	133.27
São Tomé-et-Príncipe	-	-	-	6.38	36.46	36.46

Note : - = absence d'informations.
Source : Calculs des auteurs à partir des données OIBT (2021), https://www.itto.int/biennal_review/?mode=searchdata.

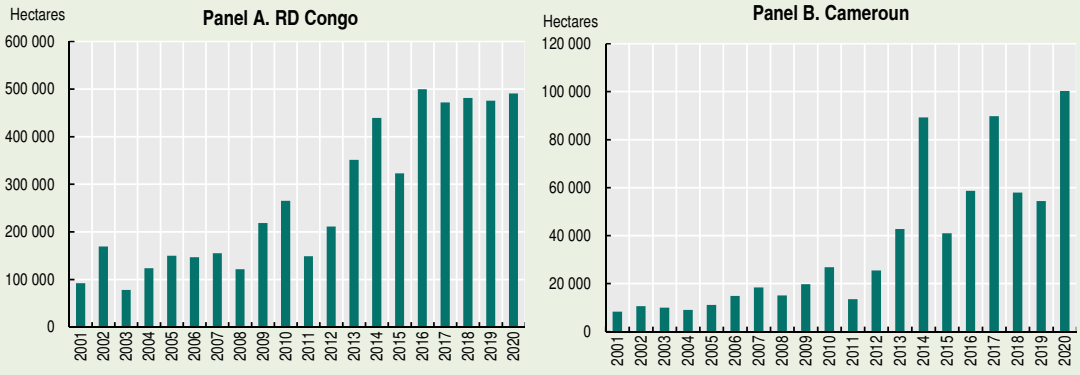
Des répercussions directes des difficultés de la filière bois sont observées sur la main-d'œuvre et les entreprises dans la sous-région. La filière est un important pourvoyeur d'emplois en Afrique centrale (tableau 4.3). La vision stratégique de la filière par la Commission des forêts de l'Afrique centrale (Comifac) prévoit la création de 60 000 emplois sur la période 2018-30 (Forum africain du bois, 2018). Cependant, les risques élevés en matière de sécurité et de santé au travail, amplifiés par la pandémie, ainsi que les mesures sanitaires adoptées, rendent cette vision peu réaliste. La plupart des activités liées à la sylviculture impliquant une forte intensité de main-d'œuvre, les restrictions de mouvement et les blocages imposés par les gouvernements en raison du COVID-19 ont entraîné de nombreuses pertes d'emplois.

La pandémie a entravé les efforts visant à promouvoir la gestion durable des forêts en Afrique centrale. Les personnes employées dans le secteur informel de la sylviculture étant les plus exposées au risque de perdre leur emploi, elles se lancent dans des activités forestières illicites telles que la production de charbon de bois et la récolte des produits forestiers non ligneux (PFNL) pour des besoins médicinaux, diététiques et nutritionnels (PNUD, 2021). Par ailleurs, la pandémie est susceptible d'entraîner une augmentation de la déforestation, en raison de la réduction de la surveillance par les agences forestières du secteur public (encadré 4.3). Du fait des faiblesses dans la gouvernance et le financement des agences forestières, la pandémie a entraîné une augmentation des activités d'exploitation forestière illégale en Afrique centrale (Mbzibain et al., 2020).

Encadré 4.3. **Impact du COVID-19 sur la perte de couverture forestière en RD Congo et au Cameroun**

De 2001 à 2020, la superficie totale de forêts primaires humides en RD Congo et au Cameroun a diminué de 5.1 % et 3.7 % respectivement, soit une perte de près de 5.32 millions ha et 708 000 ha de forêts primaires humides. La destruction des forêts s'est accélérée au Cameroun en 2020. Au moment où la pandémie de COVID-19 entraînait des restrictions de déplacements et un ralentissement des activités économiques à l'échelle mondiale, le Cameroun a perdu plus de 100 000 ha de ses forêts primaires en 2020. C'est presque le double de la superficie de forêts primaires détruites en 2019 (graphique 4.7). Selon les données de GFW (2021a), la plupart des pertes de forêts au Cameroun sont associées à l'agriculture. Plus de 60 % des pertes ont été enregistrées dans les régions du Centre et de l'Est, principales régions forestières du pays. En RD Congo, sur 1.21 million ha de perte de couvert forestier observé en 2019, 494 000 ha sont attribuables à la foresterie et 203 000 ha aux feux de forêt.

Graphique 4.7. **Perte de couverture forestière (en ha) en RD Congo et au Cameroun, 2001-20**



Note : Les graphiques représentent la perte de forêts primaires humides, atteignant respectivement 16 % et 34 % de la perte totale de couverture forestière du Cameroun et de RD Congo entre 2001 et 2020.
Source : GFW (2021a), https://gfw.global/3ekT11P.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300201

Depuis le début de la pandémie, le nombre d'alertes incendie s'est décuplé dans les pays. En considérant uniquement les alertes dignes de confiance, près de 10 034 alertes *Visible Infrared Imaging Radiometer Suite* (VIIRS) ont été signalées entre le 19 octobre 2020 et le 17 mai 2021 au Cameroun. Un chiffre élevé comparé aux années précédentes, en remontant jusqu'en 2012 (GFW, 2021a). Au cours de la même période, les alertes dignes de confiance pour la RD Congo étaient estimées à 19 589 VIIRS.

Plusieurs mesures ont été prises par les pays de la sous-région et de nombreux partenaires au développement afin de contrer l'impact de la pandémie sur la filière bois. Outre les gouvernements, le secteur privé, la société civile, les Nations Unies et la Banque africaine de développement (BAfD) ont joint leurs efforts face à la pandémie (tableau 4.5).

Tableau 4.5. **Quelques mesures politiques prises pour contrer l'impact de la pandémie dans le secteur forestier en Afrique centrale**

Pays	Mesures
Congo, RD Congo, République centrafricaine	**Avril 2020 :** le Conseil d'administration du Fonds vert pour le climat approuve 15 nouveaux projets, soit 1.2 milliard USD pour de nouveaux financements climatiques visant à apporter un soutien fort aux pays en développement, afin de leur permettre d'intensifier leur action climatique face au COVID-19 (PFBC, 2021a).
Congo	**Avril 2020 :** le ministère des Finances et du Budget élabore et publie les mesures douanières, fiscales et financières axées sur de nombreux reports de paiements des taxes et impôts ainsi qu'une réduction des taxes d'importation et d'exportations afin de soutenir les entreprises forestières qui subissent une baisse d'activité (ATIBT/BVRio, 2020).
Afrique centrale	**Mai 2020 :** la *Wildlife Conservation Society* propose un ensemble d'actions stratégiques permettant de réduire le risque de futures épidémies de maladies infectieuses causées par la viande de brousse en Afrique centrale. Il s'agit notamment du renforcement des infrastructures de santé publique et la sensibilisation pour protéger la santé des populations autochtones et des communautés locales ; de l'arrêt de l'approvisionnement des zones rurales vers les zones urbaines et de la vente en ville d'espèces de mammifères sous forme de viande de brousse ; du développement des systèmes d'alerte précoce pour les maladies zoonotiques émergentes à l'interface entre l'homme, la faune sauvage et la forêt (PFBC, 2021b).
Afrique centrale	**Mai 2020 :** l'Association technique internationale des bois tropicaux (ATIBT) a adopté en mai 2020 des mesures permettant de poursuivre l'activité d'une filière responsable et essentielle à l'équilibre économique de ces pays. Ces mesures ont concerné cinq entreprises basées au Cameroun, au Congo et au Gabon[2]. Par exemple, la société Interholco (Nord Congo), qui emploie 1 000 personnes, a mis en place des dispositifs civiques et pédagogiques pour les salariés et leurs familles au sein de la région en collaboration avec les instances gouvernementales. Des mesures sanitaires pour le personnel et les riverains ont été prises, notamment l'acquisition de matériels médical et hygiénique (ATIBT, 2020b).
Tchad	**Juin 2020 :** la BAfD accorde un don de plus de 20 millions USD pour le financement du Projet d'appui en faveur des pays membres du G5 Sahel pour lutter contre la pandémie de COVID-19. Le projet vise à renforcer les capacités de prise en charge des cas ; d'assurer la disponibilité des produits médicaux pour la prévention, le contrôle et le traitement des symptômes ; de mettre en place des mesures de prévention sociale au niveau des communautés cibles incluant les réfugiés et les déplacés, dont celles de la zone du Lac Tchad (G5 Sahel, 2021).
Afrique centrale	**Juin 2020 :** l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a organisé un webinaire des forêts sur le thème « Reconstruire en mieux : les contributions du secteur forestier à la reprise après la pandémie de COVID-19 ». Une enquête a été réalisée conjointement par le Département des forêts de la FAO et des partenaires au sein et en dehors de la FAO, regroupant entre 200 et 400 participants par jour, notamment des représentants de pays, d'organismes onusiens, d'ONG, d'organisations internationales, de la société civile et d'universités, ainsi que des personnes qui ont des intérêts dans le secteur forestier. Ses résultats ont indiqué l'adoption des technologies numériques, l'efficacité des ressources, le soutien à l'amélioration des installations sanitaires et soins de santé sur le lieu des principales opérations, comme les mesures les plus pertinentes pour contrer l'impact de la pandémie. Du côté des gouvernements, les réponses les plus pertinentes de l'enquête ont porté sur les mesures de soutien pour accéder aux marchés et stabiliser l'approvisionnement et le commerce (mesures juridiques, logistiques, achats publics ou autres), et les prêts subventionnés et/ou exonérations fiscales pour les petites et moyennes entreprises forestières (Linhares-Juvenal, 2020).
République centrafricaine	**Octobre 2020 :** les réseaux d'organisations de la société civile tels que la *Global Greengrants Fund* réalisent une mission de sensibilisation sur le COVID-19 auprès des communautés locales et des populations autochtones dans la zone forestière du sud-ouest du pays. Les communautés ont pu bénéficier de sensibilisation et de distribution de kits d'hygiène (Wallot, 2021).
Cameroun, Congo, Gabon	**Décembre 2020 :** création du 17 au 18 décembre d'une plateforme de communication directe et de coopération entre les entreprises chinoises et celles membres de l'ATIBT travaillant en Afrique afin de promouvoir le développement d'un commerce durable des bois dur (PFBC, 2021c).
Cameroun	**Décembre 2020 :** les ministres en charge des Forêts, des Travaux publics et des Marchés publics signent le 15 décembre un arrêté conjoint fixant les modalités d'utilisation du bois d'origine légale dans la commande publique au Cameroun. Cet arrêté impose aux opérateurs engagés dans les constructions d'édifices et/ou la commande publique en lien avec les produits dérivés du bois, de prouver l'origine légale du bois utilisé.
Cameroun	**Janvier-février 2021 :** la Coopération technique allemande (GIZ), à travers le projet d'appui régional à la Comifac, a mené entre janvier et février 2021 des missions d'appui sanitaire anti COVID-19 respectivement auprès des communautés environnantes des Parcs nationaux de Lobeke (22 au 30 janvier 2021) et Nki (16 au 22 février 2021), situés à l'extrême sud-est du Cameroun. Cette mission avait pour but la distribution des matériels sanitaires et médicaux (PFBC, 2021d).
République centrafricaine, Congo	**Juin 2020 :** lancement d'un module entièrement dédié à l'analyse de risque des chaînes d'approvisionnement bois et produits dérivés. « Ekwato » est une innovation digitale qui permet un suivi et une approche proactive de l'analyse du risque des produits bois.
Gabon	**Juillet 2021 :** signature le 2 juillet d'un mémorandum d'entente entre le Gabon et le Togo pour une durée de cinq ans, visant à faciliter l'importation au Togo des produits de bois gabonais ayant subi la première, la deuxième ou la troisième transformation.

Source : Auteurs, à partir des sources susmentionnées dans le tableau.

Forces et faiblesses du secteur forestier

En dépit d'énormes potentiels pour accroître son intégration dans les CVM de la filière bois, la part de l'Afrique centrale dans le marché international reste faible. En 2020, la sous-région contribue seulement à hauteur de 6.28 %, 9.70 % et 5.38 % respectivement des productions mondiales en sciages, en placages et en grumes de bois tropicaux (tableau 4.A1.2). Entre 2010 et 2020, la production de grumes a progressé, mais le secteur reste dominé par l'Asie, qui réalise plus de la moitié des productions sur tous les segments de la filière. Seul le Gabon fait figure d'exception et se positionne comme le 5e producteur mondial de placages. Il vise le 2e rang après le Viet Nam, qui s'approvisionne surtout en bois de plantation (BAfD, 2018).

Tableau 4.6. **Analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces sur la filière bois en Afrique centrale**

Forces	Faiblesses
• La forêt du Bassin du Congo est le second massif forestier tropical après la forêt amazonienne et représente : - 26 % des forêts tropicales humides ; - 70 % du couvert forestier humide d'Afrique ; - 200 aires protégées sur une superficie de 800 000 km^2. • Le secteur forestier fournit plus de 200 000 emplois directs et indirects formels en Afrique centrale. • La prise en compte de la multifonctionnalité des forêts. • La forêt du Bassin du Congo contribue à plus de 3 % du PIB de la région au cours de la décennie 2010. • Forêt principalement publique : levier de structuration. • Le Bassin du Congo, réserve de carbone sous forme de biomasse.	• Faible transformation du bois au niveau local. • Coût des transports qui dégradent la compétitivité prix. • Attractivité limitée des métiers et des formations dans la filière. • Communication insuffisante sur le bois, les métiers du bois, les produits et les entreprises. • Le respect du droit et de la gouvernance. • La production en sciages, grumes, placages et contreplaqués est relativement faible comparativement aux pays asiatiques. • Problèmes liés à l'exploitation informelle, surtout pour les activités productives avec une valeur ajoutée.
Opportunités	**Menaces**
• Contribution à la lutte contre le changement climatique : - opportunités de développement de matériaux à faible impact carbone et renouvelables ; - dynamisation des filières de l'éco-construction et de l'éco-rénovation ; - optimisation et rationalisation des filières d'énergie renouvelables. • Capital humain en abondance et à former. Création d'emplois supplémentaires en Afrique centrale. • Transition des marchés du bois vers les produits plus élaborés et à plus forte valeur ajoutée.	• La déforestation progresse de façon régulière en Afrique centrale (9 % en 2020, selon *Global Forest Watch*). • Développement croissant du bois énergie, nécessitant une approche structurée pour prévenir les conflits d'usage. • Coûts élevés de transport. • Innovation techniques, commerciales et marketing insuffisantes. • Pression concurrentielle des pays émergents, notamment la Chine. • Aléas climatiques.

Source : BAfD (2018), GFW (2021a) et *Agence Ecofin* (2021b).

La filière bois se trouve au cœur des stratégies de développement adoptées par des pays d'Afrique centrale dans les années 2010. Le Gabon a ainsi lancé en 2010 un plan ambitieux visant à hisser le pays au rang des économies émergentes à l'horizon 2025. Toute sa stratégie d'industrialisation repose sur la filière bois. Depuis 2010, le Gabon a investi 10 millions d'euros (EUR), soit près 6.5 milliards de francs CFA (XAF) dans ce cadre (*Nouveau Gabon*, 2018). La création de 50 000 nouveaux emplois est prévue d'ici 2025 dans cette filière (*Agence Ecofin*, 2021b). Sur les 400 essences de bois connues au Gabon, 60 sont exploitées, dont la principale est l'okoumé (80 % des exportations de bois en 2009).

Signe fort d'une volonté politique d'industrialisation de la filière forêt-bois, l'interdiction d'exporter des grumes est décidée en 2010. Cette mesure visait à créer de nouveaux emplois et à valoriser les bénéfices en exportant les produits semi-finis prêts à être consommés sur le marché mondial. De son côté, le gouvernement de la RD Congo a créé en 2012 une commission d'études pour définir la nouvelle politique industrielle du pays. La filière bois a été identifiée comme défi stratégique pour l'insertion dans les CVM. Ainsi, l'intégration par les chaînes de valeur bois est supposée encourager la modernisation du secteur privé, favoriser la création d'emplois et s'inscrire dans l'économie verte (DGF/RDC, 2018).

Au niveau des exportations des bois tropicaux, la part des pays d'Afrique centrale reste modeste sur tous les segments de la filière. Les exportations de grumes s'élèvent à 7 % du total en 2020 contre 53.7 % en Asie-Pacifique (tableau 4.7). Toutefois, le secteur informel domine, renforcé par les faibles perspectives d'emploi dans l'industrie et l'agriculture. Les volumes impliqués dans ces activités informelles peuvent largement dépasser ceux de la production industrielle (ATIBT, 2020a). D'où un important manque à gagner, ainsi que des problèmes pour la gestion durable des ressources forestières, la lutte contre la corruption et la levée des ressources domestiques par les États. Cette dernière reste limitée, avec un ratio impôts/PIB à 8.8 % en 2018 (CUA/OCDE, 2021a). La production de biens transformés par les PME est encore trop peu tournée vers le marché continental et international. Les entreprises engagées dans la transformation du bois pour la construction domestique ou la fabrication de meubles ne parviennent pas à atteindre les marchés internationaux et restent à un niveau de production artisanal. Leur accès au crédit pourrait être amélioré, et les barrières fiscales levées pour l'importation du capital nécessaire à leur productivité.

Tableau 4.7. **Exportations de grumes et de produits transformés de bois tropicaux dans le monde en 2020 (en millier de m³)**

	Grumes	Sciages	Placages (déroulés ou tranches)	Contreplaqués
Exportations mondiales de bois tropicaux	11 192.8	9 212.1	1 922.7	6 638.6
Afrique	3 044.7	2 204	405.5	119.5
Part sur les exportations mondiales de bois tropicaux	27.2 %	24 %	21.1 %	1.8 %
Afrique centrale	784	222	9.42	0
Part sur les exportations mondiales de bois tropicaux	7 %	2.4 %	0.5 %	0 %
Asie Pacifique	6 010.7	5 884.8	1 400.9	5 900.1
Part sur les exportations mondiales de bois tropicaux	53.7 %	63.9 %	72.9 %	88.9 %
Amérique du Sud	2 059.1	725.5	77.3	271.9
Part sur les exportations mondiales de bois tropicaux	18.4 %	7.9 %	4 %	4.1 %

Source : Calculs des auteurs à partir des données de l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT, 2020), https://www.itto.int/biennal_review/?mode=searchdata.

L'exploitation des forêts se fait le plus souvent sous le régime des concessions, mais les intérêts européens plus respectueux des certifications sont devenus minoritaires face aux conglomérats asiatiques. La certification forestière, outil au service de gestion forestière durable constitue donc un investissement et pousse les entreprises à s'autoréguler pour ne pas perdre le label. Les grandes entreprises européennes se sont ainsi conformées aux normes légales visant à élaborer des plans d'aménagement forestiers, devenus obligatoires. En revanche, les entreprises asiatiques sont souvent pointées du doigt pour des activités illicites.

Les pays ont mis en place, avec le concours des firmes étrangères, des normes internationales garantissant que le bois est issu d'un environnement durablement géré. Ce mouvement en faveur de la certification s'inscrit dans la gestion forestière durable (encadré 4.4). Deux types de certifications existent en Afrique centrale : des certificats de gestion forestière responsable et ceux d'origine légale des bois (tableau 4.8).

Encadré 4.4. Un mouvement en faveur de la certification

À l'initiative de la *Global Forest Watch (GFW)*, un partenariat entre le public et le privé a été établi en 1997 afin de créer une fenêtre d'information vérifiée pour les principales entreprises forestières en Afrique centrale. Plusieurs producteurs importants ont pris les dispositions nécessaires en vue d'obtenir la certification par des systèmes

Encadré 4.4. **Un mouvement en faveur de la certification (*suite*)**

internationaux reconnus de certification forestière. Ce mouvement volontaire est venu en réponse à un marché international du bois de plus en plus sensible. Au début de 2004, la Congolaise industrielle des bois (CIB), une entreprise allemande, a annoncé son intention de tendre vers les standards de certification du *Forest Stewardship Council* (FSC), un système reconnu internationalement (Comifac, 2005).

Le premier certificat FSC a été délivré à la société CIB en 2005. Ainsi, la CIB a exploité une concession initiale de 1.3 million ha qui formait une zone tampon autour du Parc national de Nouabalé-Ndoki dans le nord de la République du Congo, et en assurait la continuité avec la réserve communautaire du Lac Télé au sud. En 2019, la superficie totale des forêts certifiées FSC au Congo est d'environ 2.5 millions ha, attribuée aux mêmes sociétés (ATIBT, 2019). Ces compagnies opèrent toutes dans les concessions forestières situées dans la partie septentrionale du Congo. Ainsi, le Congo se place en 12e position des pays ayant la plus grande superficie des forêts certifiées FSC dans le monde, et en première position en Afrique.

Depuis 2011, l'ONG internationale *Programme for the Endorsement of Forest Certification (PEFC International)* met en œuvre une initiative visant à soutenir le développement de systèmes nationaux de normes en Afrique centrale, notamment au Gabon, au Cameroun et au Congo. À travers le projet régional dénommé *Panafrican Forest Certification – PAFC Congo Basin*, l'ATIBT souhaite élargir l'offre de « certification tierce partie » pour la gestion durable des forêts. Il est à noter que cette approche régionale est totalement nouvelle et innovante pour le PEFC. Un webinaire a été organisé le 1er février 2021, à l'issue duquel les trois pays soutenus par la Banque allemande de développement (KFW) et l'ATIBT ont souhaité que cette certification régionale soit rapidement opérationnelle.

Tableau 4.8. **Les différents systèmes de certification existants en Afrique centrale**

	Certificats de gestion forestière responsable
FSC	Le *Forest Stewardship Council* (FSC), créé en 1993 sous l'égide de grandes ONG internationales telles que le WWF, Greenpeace et Rainforest Alliance, est considéré comme le certificat de gestion forestière le plus exigeant. Cette certification est très active en Afrique centrale.
PAFC	Le *Panafrican Forest Certification* (PAFC), a été initié au milieu des années 1990 comme système de certification intégrant les valeurs et les réalités socio-économiques de la gestion forestière en Afrique (Kouna Eloundou, Demaze et Djellouli, 2008). Il est présent au Gabon depuis 2004 et au Cameroun depuis 2007. Il existe également une organisation PAFC en République du Congo et cette association est devenue membre de l'alliance PEFC à la mi-2017 (ATIBT, 2018). Les membres nationaux du Cameroun, du Congo et du Gabon ont uni leurs forces sous le nom de PAFC Bassin du congo développer ce système de certification régional.
PEFC	Créé en 1999, ce programme s'est appuyé sur les principes de gestion durable de Rio. C'est une certification qui repose sur un mécanisme volontaire pour la promotion de la gestion durable des forêts via une certification délivrée par une tierce partie indépendante (Kombila-Moulougui, 2019).
ISO	Le système de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) offre un cadre pour la certification des Systèmes de gestion de l'environnement. Les séries ISO 9001 et 14001 traitent plus ou moins des mêmes domaines que la certification de la gestion des forêts, sauf qu'elles ne précisent pas de normes de performance en matière de gestion forestière et n'autorisent pas l'utilisation d'un label pour les produits (Delvingt et Lescuyer, 2007).
	Certificats d'origine légale des bois
OLB	Origine légale des bois, certificat de légalité développé par Bureau Veritas.
VLC	*Verification of Legal Compliance.*

Source : Compilation des auteurs, à partir des sources susmentionnées dans le tableau.

La faible gouvernance des chaînes de production de l'agroforesterie réduit les revenus des exploitants des ressources agricoles (Ingram, 2017). Malgré l'adoption de normes au Cameroun, au Congo et en RD Congo, les principaux acteurs des chaînes de valeur des ressources agricoles (miel, mangue de brousse, cola, bois de feu, etc.), tirées de l'exploitation forestière non boisée, sont vulnérables à la variation des cours des matières premières. Au cours des dernières années, la réalité de l'organisation des chaînes de

valeur s'est éloignée des discours des autorités officielles, des donneurs et des ONG pour être plus dynamique et impliquer plus de parties prenantes. Or, une gestion multipartite informelle pénalise les principaux acteurs des exploitations agricoles, qui sont plus sujets à la corruption et aux coûts de production imprévisibles. Les chaînes de valeur les plus productives sont alors celles qui sont exclusives, parce qu'elles se développent sur des dispositions gouvernementales avec des normes coutumières adaptées et des restrictions d'accès à la propriété et aux cultures (Ingram, 2017).

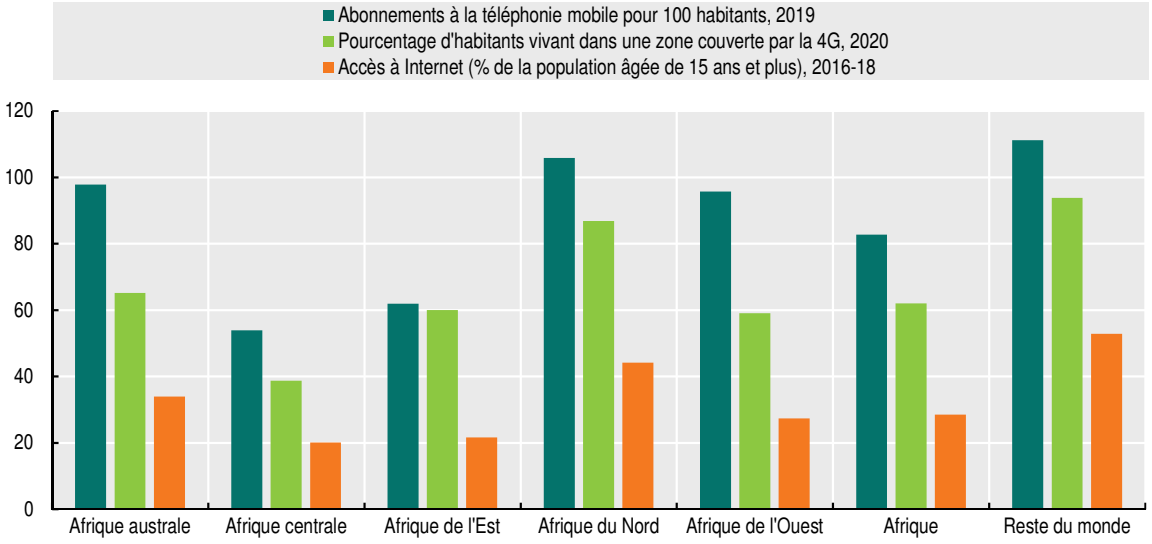
Bien des obstacles restent à surmonter pour renforcer la participation aux CVM

De nombreux défis restent à relever dans la promotion des chaînes de valeur du bois en Afrique centrale, liés notamment au déficit d'infrastructures, à l'insuffisante formation du personnel et à la gouvernance forestière.

La mise en valeur des chaînes de valeur est déterminée par une meilleure qualité des infrastructures et une maîtrise des coûts non tarifaires (encadré 4.5). En Afrique centrale, les coûts élevés du transport intérieur entravent la capacité des pays à se diversifier et à participer aux CVM (Plane, 2021). Les forêts denses humides du Bassin du Congo sont situées dans des zones reculées. La dépendance du secteur forestier aux infrastructures logistiques et au secteur du transport est donc extrêmement forte. Si les corridors logistiques sont multimodaux (routier, ferroviaire, fluvial), c'est le transport routier qui domine en Afrique centrale, alors qu'il est l'un des plus mauvais au monde. Les réseaux routiers bitumés ne dépassent pas 7 253 km et 1 630 km au Cameroun et au Gabon contre 14 700 km au Kenya et 44 215 km au Maroc (*Agence Ecofin*, 2020). En outre, il faut 37 jours pour traiter un conteneur en Afrique centrale, contre un peu plus de 14 jours en Afrique du Nord entre 2010 et 2014 (Plane, 2019).

L'intégration dans les CVM est fortement contrariée en Afrique centrale par un déficit infrastructurel important dans les services, notamment l'accès au numérique. L'accès aux infrastructures de communication en Afrique centrale est le plus faible du continent. Selon la Banque mondiale (2020b), la sous-région souffre d'un retard en termes d'accès aux outils numériques : en 2019, le taux d'abonnement au téléphone mobile plafonnait à 53.9 % et 20 % de la population avait accès à Internet, contre 82.7 % et 28.5 % de moyennes continentales (graphique 4.8). De même, l'existence de nombreuses taxes sur les services Internet limite non seulement leur expansion, mais aussi et surtout leur intégration dans les activités des entreprises (CUA/OCDE, 2021b). Les infrastructures de TIC permettent aux entreprises tournées vers l'exportation d'accéder rapidement, efficacement et à moindre coût aux marchés internationaux. Elles confortent la compétitivité des exportations de produits manufacturés et la capacité des exportateurs agricoles à se conformer à certaines exigences (sanitaires et phytosanitaires) des marchés internationaux. Les infrastructures de TIC jouent également un rôle essentiel dans la hausse de la productivité du secteur informel, puisqu'elles permettent aux entreprises informelles d'adopter de nouvelles technologies et de réduire les coûts de transaction. Notons toutefois que la crise liée au COVID-19 a accéléré le processus de digitalisation et celui de la transformation productive de l'Afrique en lien avec la vision de l'Union africaine (UA) contenue dans l'Agenda 2063.

Graphique 4.8. **État des lieux des infrastructures de communication dans les sous-régions d'Afrique et le reste du monde**



Source : Union internationale des télécommunications (UIT) – Base de données en ligne des indicateurs TIC (juillet 2020), GSMA Intelligence (mise à jour en juin 2020), Gallup World Poll (consulté le 15 décembre 2019).
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300220

L'inadéquation et l'insuffisance des compétences entravent la montée en gamme dans la CVM bois. Dans la plupart des écoles d'Afrique centrale, les cursus de formation du personnel remontent à la période antérieure à l'Indépendance, alors qu'elles ont évolué et doivent répondre aux exigences du marché. Ces écoles nationales des eaux et forêts sont regroupées au sein du Réseau des institutions de formation forestière et environnementale en Afrique centrale (RIFFEAC). L'École nationale des eaux et forêts (Enef) du Cap Estérias au Gabon, à vocation régionale, et l'École des eaux et forêts de Mbalmayo au Cameroun en sont des exemples (Diansambu, 2020). L'Enef-Gabon propose de nouvelles offres de formation avec un arrimage au système Licence-Master-Doctorat mais seulement 27 étudiants ont obtenu un diplôme de master en sciences du bois entre 2013-18 (Nkoumakali, 2020). Ce cursus sera, dans un proche avenir, renforcé par l'introduction de la formation des ingénieurs spécialisés dans les procédés de transformation du bois. De telles initiatives doivent être encouragées et soutenues.

Encadré 4.5. **L'exemple de la zone économique spéciale (ZES) de Nkok au Gabon**

Créée en 2012, la ZES de Nkok est devenue une référence pour l'industrie locale de transformation du bois et attire de nombreux investisseurs. Il s'agit du plus grand pôle de fabrication de meubles d'Afrique centrale. Ce modèle a inspiré les autres pays de la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (Cemac), qui ont décidé lors d'une réunion tenue par visioconférence le 18 septembre 2020, l'interdiction d'exporter le bois sous forme de grumes par tous les pays d'Afrique centrale à compter du 1er janvier 2022 (PFBC, 2020).

L'*Africa Finance Corporation* (AFC), spécialisée dans le financement des infrastructures en Afrique, a financé la création d'une industrie d'exportation de meubles au Gabon par la construction de deux ports créant ainsi quelque 6 000 emplois. Les deux ports ayant ensuite été vendus à des opérateurs internationaux, l'AFC a réemployé le

Encadré 4.5. **L'exemple de la zone économique spéciale (ZES) de Nkok au Gabon (*suite*)**

capital, en tirant parti des capacités organisationnelles qu'elle a créées pour agir en tant qu'agence de développement de projets à évolution rapide. Le modèle gabonais est désormais appliqué dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest (AFC, 2020). Ce type d'association de financement et d'entrepreneuriat dirigé par les Africains, forgeant des liens entre les IDE et les entreprises locales, est essentiel pour réaliser le potentiel de l'intégration économique africaine, en particulier dans le contexte de la nouvelle Zone de libre-échange continentale africaine, ZLECAf (OCDE/ACET, 2020).

L'amélioration de la gestion forestière des entreprises dépend de l'application de plusieurs normes internationales adoptées par les pays de la sous-région. Dans les années 2000, plusieurs systèmes de certifications de gestion forestière étaient actifs (tableau 4.8). La mise en place de ces normes n'a pas empêché l'exploitation illégale du bois. L'amélioration de la gouvernance forestière en Afrique centrale s'est poursuivie dans les années 2010 à travers des approches visant à rassurer les importateurs ou les clients sur les conditions de production des bois, à cause d'un défaut de contrôle. Pourtant, certaines entreprises peinent encore à respecter les exigences de certification de la gestion forestière.

L'importance du commerce informel de bois en Afrique centrale devrait inciter les organismes de certification à trouver un juste compromis entre la préservation de l'environnement et les enjeux économiques. La plupart des pays d'Afrique centrale ont manifesté un vif intérêt au plan d'action *Forest Law Enforcement, Gouvernance and Trade* (FLEGT), en participant à diverses rencontres (Soh Fogno, 2018). Si ce plan a été adopté en 2003, ce n'est finalement qu'en 2010 que les premiers Accords de partenariat volontaire (APV) ont été signés entre certains pays producteurs de bois de l'Afrique centrale et l'UE. Ainsi, le Cameroun (2010), la République du Congo (2010), la République centrafricaine (2012) et le Gabon (2013) ont signé les APV négociés dans le cadre du processus FLEGT (Soh Fogno, 2018 ; Kombila-Moulougui, 2019) pour interdire le commerce illégal du bois sur le marché européen.

Garantir une gestion durable et inclusive des ressources est déterminante pour le volume et la qualité des productions tirées des forêts du bassin du Congo. L'exploitation des minerais, du pétrole et du gaz se développe rapidement en Afrique centrale. Ces pratiques menacent la biodiversité et l'exploitation soutenable des forêts car elles sont incontrôlées. En effet, la dégradation de la couverture forestière impacte la fertilité des sols, réduit la pluviométrie et pourrait menacer la production agricole et la sécurité alimentaire (Doumenge, Palla et Itsoua Madzous, 2021). Les autres menaces sur la ressource principale proviennent de la gestion de celle-ci : dégradation de la forêt et sa fragmentation, ainsi que toutes les activités minières empiétant sur la forêt. Nombre de défis pour la biodiversité proviennent des besoins d'infrastructures et de régulation autour de l'exploitation des minerais, des problèmes de gouvernance, de déplacement des populations et des conflits – notamment dans l'Est de la RD Congo dans la région qui avoisine le Parc national des Virunga, car en période de faible ressource, les conflits s'intensifient pour exploiter les mines.

Plusieurs pistes de politique économique sont à explorer

La Cemac s'est dotée d'un projet d'émergence à l'horizon 2025, dont l'ambition est de faire des pays membres une zone de prospérité partagée. Mais sa mise en œuvre est

concurrencée par des projets nationaux sur de nombreux points : l'horizon de réalisation, la similitude des programmes économiques, etc. Conscients de cette situation, les chefs d'État de la Cemac ont instruit le président de la Commission Cemac de procéder à une relecture de ce projet afin de replacer la Cemac au cœur du processus d'émergence de la sous-région. C'est dans cette perspective que cette institution devrait mettre en place une stratégie de mutualisation de toutes les ressources pour identifier tous les projets d'intérêt communautaire, dont la soutenabilité ne peut qu'être envisagée au niveau national. Le développement des chaînes de valeurs régionales participe de cette ambition. Les propositions de politique économique qui suivent visent à repositionner la Cemac comme institution de promotion de l'intégration économique sous-régionale.

Améliorer le cadre macroéconomique pour garantir un climat d'investissement favorable au développement des chaînes de valeur

La participation aux CVM nécessite comme toute activité économique un cadre macroéconomique stable. Pour les pays d'Afrique centrale, cela nécessite notamment de trouver un équilibre entre l'atténuation de l'impact de la crise et le maintien de la stabilité macro-financière. Dans cette perspective, il convient de distinguer les pays de la Cemac qui participent à une coopération monétaire dans le cadre de la Zone Franc des autres pays de l'Afrique centrale. Selon les prévisions à moyen terme de la Banque des États de l'Afrique centrale (BEAC), l'inflation en glissement annuel dans la Cemac devrait se stabiliser autour de 2.3 % fin 2021 et 2.7 % fin 2022, pour revenir à 2.4 % fin 2023. L'endettement demeure une préoccupation communautaire avec un niveau moyen qui atteint les 50 % bien qu'en deçà de la limite de 70 %. Les réserves de change de la BEAC devraient augmenter progressivement à moyen terme et s'établiraient à 4.71 mois d'importations des biens et services à la fin du quatrième trimestre 2022, contre 3.73 en 2021 (BEAC, 2021).

En plus, pour développer les chaînes de valeur, la sous-région a besoin d'un environnement institutionnel fiable afin de garantir l'assainissement durable du climat des affaires. L'amélioration du climat des affaires permettrait non seulement de retenir les investisseurs actuels, mais également d'en attirer de nouveaux. La sous-région a depuis 2015 mené des réformes telles que celles des Actes uniformes du droit de l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (Ohada) et des législations nationales, ce qui a apporté de nouvelles protections pour les investisseurs minoritaires et favorisé l'obtention de prêts (CUA/OCDE, 2018).

Outre la poursuite de ces réformes, des mesures structurelles et institutionnelles additionnelles peuvent être envisagées. Premièrement, la libéralisation des importations pourrait permettre d'attirer davantage les investisseurs et de développer le secteur. En effet, la possibilité offerte à d'autres acteurs d'intervenir sur le marché est un moyen de stimuler la concurrence et d'amener les entreprises locales à améliorer leurs performances et à augmenter leurs dépenses en matière de recherche et développement. Deuxièmement, le respect des règles nationales et les normes de certification internationales doit s'imposer. Le Gabon par exemple, dans son plan d'accélération de la transformation du secteur forestier, a instruit des réformes axées sur le respect des normes de certification internationales telles que la déforestation et les émissions de CO_2, ce qui lui a permis d'attirer d'importants IDE.

Des investissements sont à réaliser, après identification des secteurs stratégiques

Pour améliorer le niveau de participation aux chaînes de valeur, il est important pour chaque pays d'identifier les secteurs d'activités et les produits stratégiques pour lesquels il dispose d'un avantage comparatif avéré. C'est le cas du thé au Burundi, du

coton au Tchad, du coltan en RD Congo, du cacao à São Tomé-et-Príncipe, et du bois en République centrafricaine, au Congo, en Guinée équatoriale et au Gabon (tableau 4.1). Le développement des secteurs à forte productivité pourrait également améliorer la participation des pays de la sous-région aux CVR et CVM. Cela implique ; pour le Burundi et le Tchad, d'investir davantage dans l'agriculture qui concentre la plus grande part de la valeur totale de participation aux CVM (CUA/OCDE, 2021b). De même, la diversification des productions agricoles, telle qu'elle a été préconisée dans le plan quinquennal du Tchad de 2013 (ministère de l'Agriculture et de l'Irrigation du Tchad, 2013), pourrait donner une impulsion réelle à la production agricole, encore insuffisante pour satisfaire la demande nationale dans ces pays.

La baisse des coûts de transport en Afrique centrale représente un facteur de renforcement de l'intégration économique régionale. Les corridors transrégionaux jouent un rôle de catalyseur dans la transformation et l'intégration régionale de l'Afrique. Un exemple précis est celui du corridor Congo-République centrafricaine-Tchad. Le démarrage des travaux d'interconnexion par la route de la République centrafricaine, du Tchad et de la République du Congo devait être effectif en 2021 (*Agence Ecofin*, 2021a). Le chantier devrait coûter plus de 1.7 milliard USD et fait partie des onze grands projets inscrits au rang de priorité par la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC), en vue de stimuler l'intégration sous-régionale. Dans la perspective d'une meilleure connexion à l'économie mondiale à travers les chaînes de valeur, les pays de l'Afrique centrale gagneraient à étendre ces initiatives au niveau régional. Le transport fluvial représente une option peu coûteuse et fiable qui est déjà utilisée intensivement par plusieurs opérateurs.

Développer la gestion durable et inclusive des chaînes de valeur stratégique

Les objectifs du secteur du bois peuvent être orientés vers la transformation des produits plutôt que vers des objectifs de volume de production, à l'instar du Gabon. La forêt couvre 18 millions d'hectares du Gabon dont douze sont réservés à la production de bois. Depuis 2009, les bûches non transformées sont interdites à l'exportation. La production totale est passée de 3.4 à 1.6 millions de m^3 entre 2007 et 2017, sans empêcher la hausse de la valeur ajoutée des biens exportés. Depuis 2016, la plupart du bois exporté est transformé, en commençant par le bois scié. Enfin, tous les concessionnaires forestiers doivent être enregistrés au FSC (IsDB, 2019).

Le développement des chaînes de valeur durables peut se faire dans la continuité des politiques de réduction des émissions liées à la déforestation et la dégradation forestière (REDD+). Les pays d'Afrique centrale ont atteint l'objectif d'Aichi[3] d'avoir 17 % de surface terrestre protégée dans les forêts du Bassin du Congo (Doumenge, Palla et Itsoua Madzous, 2021). Les pays doivent encourager financièrement et administrativement la transition des filières informelles vers la formalité pour préserver la durabilité des exploitations forestières. À court terme, ils peuvent initier une double dynamique. D'une part, l'exploitation artisanale du bois doit se formaliser progressivement comme c'est le cas avec le projet PROFEAAC dans la région de Yaoundé. D'autre part, le développement des chaînes de production autour de la bioénergie, des services environnementaux ou de la séquestration de carbone offrirait des alternatives durables aux exploitants engagés dans le secteur informel. En parallèle, il faudrait sanctuariser les zones les plus riches en biodiversité des industries extractives et exiger des études d'impacts environnementaux dans les zones où elles seraient autorisées.

Pour mieux encadrer l'exploitation informelle, les autorités doivent intégrer un management collaboratif « *bottom-up* » avec les communautés locales et le secteur privé. Des régimes de foresterie communautaire ont été adoptés au niveau national dans les années

2000 par le Cameroun et la RD Congo. Malgré un encadrement ambitieux, notamment en listant les activités forestières respectueuses de l'environnement, l'exploitation durable est fragilisée par l'inadéquation entre les besoins économiques de la population locale et les implications managériales et financières réelles. Les communautés compensent les coûts onéreux pour l'obtention du titre foncier et d'exploitation (150 000 USD en RD Congo) en violant les conditions actuelles pour garantir une exploitation financièrement viable (Lescuyer et al., 2012). Depuis 2020 au Cameroun, la *Nachtigal Hydro Power Company* s'est engagée à adopter des mesures de compensation environnementale pour la mise en eau de zones forestières communautaires en vue de la construction d'un barrage hydraulique. La principale mesure est le « paiement pour services environnementaux » qui compense et accompagne la population locale dans l'arrêt d'exploitation du bois et sa mission de conservation des aires de forêt communautaire.

Les résultats de la gestion des chaînes de valeur stratégique devraient être évalués et suivis sur le long terme en déclinant REDD+. Depuis 2011, les pays du Bassin du Congo transmettent des guides à destination des concessionnaires forestiers pour comprendre les politiques. Ces outils mériteraient d'être adaptés aux exploitants informels, afin de les sensibiliser aux enjeux de la durabilité de la production forestière et agro-forestière.

Développer les compétences et valoriser la formation professionnelle

L'inadéquation entre les besoins du marché et les cursus de formation en Afrique centrale constitue un sérieux obstacle à l'insertion dans les CVM. Des réformes courageuses du système éducatif sont nécessaires pour réduire ce fossé. La création d'instituts spécialisés tournés vers les métiers et les besoins des secteurs à fort potentiel de création de valeur ajoutée doit être la priorité des gouvernements locaux. Ces compétences spécifiques viendraient compléter l'éducation de base (OCDE, 2017). En outre, pour saisir les opportunités qu'offrent les CVM et en tirer un meilleur profit sur le plan économique, les gouvernements doivent favoriser la R&D.

La meilleure approche pour la formation professionnelle consisterait à mettre en place des programmes visant à développer les aptitudes requises pour que les travailleurs du bois puissent opérer de façon productive et respectueuse de l'environnement. Les pays d'Afrique centrale peuvent s'inspirer dans ce cas, dans une certaine mesure, du modèle allemand. Dans ce pays, les opérateurs de scies à chaîne et d'autre matériel forestier sont tenus par la loi de suivre un cours de trois ans sous la direction d'un superviseur forestier. En outre, pour devenir superviseur, il est obligatoire de suivre un cours de formation supérieure supplémentaire de 800 heures (Ackerknecht, 2010).

Les programmes d'enseignement forestier doivent être maintenus à jour pour répondre aux demandes de ce secteur en rapide évolution et assurer que les pays d'Afrique centrale disposent des moyens humains compétents nécessaires pour atteindre l'objectif de la foresterie durable. Les pays du Bassin du Congo sont confrontés à un important défi s'agissant de l'amélioration de la qualité de l'enseignement et de la formation dans le secteur forestier. Pour y répondre, de nombreuses initiatives sont en cours. Ainsi, le RIFFEAC a mis en œuvre de 2012 à 2019 le projet intra-régional de renforcement des capacités du capital humain dans les écoles nationales forestières de la sous-région (Dieterle, 2020). Enfin, un autre enjeu consiste à investir dans les filières non boisées du forestier (comme les services du tourisme), qui sont plus respectueuses de l'environnement et préservent de la déforestation.

Annexe 4.A1. Tableaux complémentaires

Tableau 4.A1.1. **Commerce selon l'intensité manufacturière en Afrique centrale en 2018 (millions USD)**

Pays	Exportations totales de produits non transformés	Exportations totales de produits semi-transformés	Total des exportations de produits transformés	Exportations totales de produits transformés et non transformés	Importations totales de produits non transformés	Importations totales de produits semi-transformés	Importations totales de produits transformés	Importations totales de produits transformés et non transformés
Burundi	107	152	10	269	64	524	215	803
Cameroun	2 621	1 581	33	4 236	387	3 210	1 917	5 514
République centrafricaine	79	17	3	99	14	121	78	213
Tchad*	1 386	141	5	1 532	65	396	277	737
Congo*	7 304	2 673	53	10 030	172	1 385	832	2 389
RD Congo*	3 040	7 658	22	10 720	302	4 230	2 436	6 968
Guinée équatoriale*	4 006	1 718	11	5 735	22	559	261	842
Gabon*	4 826	867	52	5 745	81	1 177	791	2 049
São Tomé-et-Príncipe	13	8	2	23	7	111	43	160
Afrique centrale	***23 383***	***14 815***	***191***	***38 389***	***1 114***	***11 713***	***6 850***	***19 676***

Note : * Pays riches en ressources.
Source : FAO (2021), https://doi.org/10.4060/ca9825fr.

Tableau 4.A1.2. **Production de grumes et de produits transformés de bois tropicaux dans le monde en 2020 (en millier de m³)**

	Grumes	Sciages	Placages (déroulés ou tranches)	Contreplaqués
Production mondiale de bois tropicaux	310 809	37 645	5 091	11 091
Afrique	55 160	7 578	1 090	633
Part sur la production mondiale de bois tropicaux	17.75 %	20.13 %	21.42 %	5.71 %
Afrique centrale	16 722	2 362	494	52
Part sur la production mondiale de bois tropicaux	5.38 %	6.28 %	9.70 %	0.48 %
Asie Pacifique	212 851	25 872	4 179	-
Part sur la production mondiale de bois tropicaux	68.48 %	63.9 %	82.10	-
Amérique latine	2 059.13	725.50	77.35	271.88
Part sur la production mondiale de bois tropicaux	18.40 %	7.90 %	4.03 %	4.10 %

Source : Auteurs, à partir des données de l'Organisation internationale des bois tropicaux (OIBT, 2020). https://www.itto.int/biennal_review/?mode=searchdata.

Tableau 4.A1.3. **Superficie de forêts, de terres et densité de population en Afrique centrale**

Pays	Superficie de terres (1 000 ha)	Densité de population, 2018 Personnes/km²	Superficie de forêts (1 000 ha)
Burundi	2 568	435	280
Cameroun	47 271	53	20 340
RD Congo	226 705	37,08	126 155
République centrafricaine	62 298	7,49	22 303
Congo	34 150	15,36	21 946
Gabon	25 767	8,22	23 531
Guinée équatoriale	2 805	46	2 448
São Tomé-et-Príncipe	96	201	52
Tchad	125 920	12,29	4 313

Source : Compilation des auteurs basée sur les données de FAO (2020), https://fra-data.fao.org/.

Notes

1. Environ 43 % des travailleurs sont employés dans le secteur tertiaire en Afrique centrale (OIT, 2020).
2. Outre Interholco (Nord Congo), il s'agit de Rougier (Gabon, 1 100 salariés), la CIB-Olam (Nord du Congo, 1 800 salariés), Pallisco-CIFM (Cameroun, 500 salariés) et Precious Woods (Gabon).
3. Les objectifs d'Aichi répondent à cinq grands buts stratégiques : gérer les causes sous-jacentes de l'appauvrissement de la diversité biologique, réduire les pressions directes, améliorer l'état de la diversité biologique, renforcer les avantages retirés de la biodiversité et renforcer la mise en œuvre de la protection de la nature.

Références

Ackerknecht, C. (2010), « Le travail dans le secteur forestier : quelques considérations sur une main-d'œuvre en évolution », *Unasylva* N° 234/235, Vol. 61, pp. 60-64, *Revue internationale des forêts et produits forestiers*, Fonds des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO), Rome, http://www.fao.org/3/i1507f/i1507f12.pdf.

AFC (2020), *Henri Konan Bedie Bridge – Côte d'Ivoire*, Africa Finance Corporation, Lagos, https://www.africafc.org/what-we-do/our-projects/henri-konan-bedie-bridge-cote-divoire/.

Agence Ecofin (2021a), « Corridor Congo-Centrafrique-Tchad : début des travaux cette année », *Agence Ecofin*, Mediamania, Genève, 22 avril, https://www.agenceecofin.com/transports/2204-87478-corridor-congo-centrafrique-tchad-debut-des-travaux-pour-cette-annee.

Agence Ecofin (2021b), « Le Gabon en passe de devenir le champion du monde du bois tropical transformé d'ici 2023 », Agence Ecofin, Mediamania, Genève, 25 janvier https://www.agenceecofin.com/bois/2501-84436-le-gabon-en-passe-de-devenir-le-champion-du-monde-du-bois-tropical-transforme-d-ici-2023.

Agence Ecofin (2020), « À la fin 2020, moins de 6 % du réseau routier du Cameroun bitumé », *Agence Ecofin*, Mediamania, Genève, 15 septembre, https://www.agenceecofin.com/gestion-publique/1709-80286-a-fin-juillet-2020-moins-de-6-du-reseau-routier-du-cameroun-est-bitume-7-252-8-sur-121-501-5-km.

Agence Ecofin (2017), « Le coltan pour le meilleur et pour le pire », *Agence Ecofin*, Mediamania, Genève, 15 décembre, https://www.agenceecofin.com/dissection/1412-52897-le-coltan-pour-le-meilleur-et-pour-le-pire.

Allard, C. et al. (2016), « Trade Integration and Global Value Chains in Sub-Saharan Africa: in Pursuit of the Missing », *IMF Departmental Paper* N° 16/05, Fonds monétaire international, Washington DC, https://www.imf.org/external/pubs/ft/dp/2016/afr1602.pdf.

Andrianarison, F. et B. E. Nguem (2020), *Effets socioéconomiques potentiels du Covid-19 au Cameroun - Une évaluation sommaire*, 31 mars, Programme des Nations unies pour le développement, Yaoundé, https://www.undp.org/content/dam/rba/docs/COVID-19-CO-Response/Socio-Economic-Impact-COVID-19-Cameroon-UNDP-Cameroon-March-2020.pdf.

ATIBT (2020a), « Tableau de synthèse ATIBT concernant les principales données de la filière forêt-bois du Bassin du Congo », *Rapport d'activité*, Association technique internationale des bois tropicaux, Nogent-sur-Marne, https://www.atibt.org/files/upload/Activity_report/ATIBT-RAPPORT-ACTIVITE-2020.pdf.

ATIBT (2020b), *Les gestionnaires forestiers « fair and precious » s'engagent dans la lutte contre la Covid-19 en Afrique centrale*, Association technique internationale des bois tropicaux, Nogent-sur-Marne, 4 mai, https://www.atibt.org/files/upload/ATIBT-Covid-19_VF.pdf.

ATIBT (2019), *État des lieux des acteurs du secteur privé de la filière forêt-bois au Congo*, Association technique internationale des bois tropicaux, Nogent-sur-Marne, https://www.atibt.org/wp-content/uploads/2020/02/RAPPORT-FINAL-Etat-des-lieux-acteurs-fili%C3%A8re-bois_AT_final.pdf.

ATIBT (2018), *PAFC* Afrique centrale, Association technique internationale des bois tropicaux, Nogent-sur-Marne, https://www.atibt.org/fr/p/92/pafc-du-bassin-du-congo.

ATIBT/BVRio (2020), *Covid-19, Analyse de l'impact social et économique sur le secteur forestier*, République du Congo, Association technique internationale des bois tropicaux, Nogent-sur-Marne / BVRio, Rio de Janeiro, juillet, https://www.atibt.org/wp-content/uploads/2020/08/REPUBLIQUE-DU-CONGO-COVID-19-Analyse-de-limpact-social-et-%C3%A9conomique-sur-le-secteur-forestier-vFR-20200824.pdf.

BAfD (2020), *Perspectives économiques en Afrique 2020 – Former la main-d'œuvre africaine de demain*, Banque africaine de développement, Tunis, https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/afdb20-01_aeo_main_french_complete_0213.pdf.

BAfD (2018), « Développement intégré et durable de la filière bois en Afrique centrale, opportunités, défis et recommandations opérationnelles », *Rapport stratégique régional*, Banque africaine de développement, Tunis, https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/developpement_integre_et_durable_de_la_filiere_bois_dans_le_bassin_du_congo_-_regional_0.pdf.

Banque mondiale (2021), *World Development Indicators* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators (consulté le 1er juin 2021).

Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde : le commerce au service du développement à l'ère de la mondialisation des chaînes de valeur*, Banque mondiale , Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/32437.

Banque mondiale (2020b), *Digital Financial Services*, Banque mondiale, Washington, DC, avril, http://pubdocs.worldbank.org/en/230281588169110691/Digital-Financial-Services.pdf.

Banque mondiale (2020c), « Accès à l'électricité en Afrique subsaharienne : Adoption, fiabilité et facteurs complémentaires d'impact économique », *Collection Africa Development Forum*, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/31333/9781464814884.pdf?sequence=7&isAllowed=y.

BEAC (2021), *Rapport sur la politique monétaire en Afrique centrale*, Banque des États de l'Afrique centrale, Yaoundé, https://www.beac.int/wp-content/uploads/2021/04/Rapport-de-PM-BEAC_Avril-2021__publiable_VF.pdf.

Burundi Eco (2021), « Les acteurs de la filière thé réclament un organe de régulation », *Burundi Eco*, Bujumbura, 26 août, http://burundi-eco.com/les-acteurs-de-la-filiere-the-reclament-un-organe-de-regulation/#.YSeI445KjIU.

Casella, B. et al. (2019), UNCTAD-Eora Global Value Chain Database, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1er juin 2021).

CEA (2020), *Faciliter le commerce transfrontalier grâce à une réponse africaine coordonnée face au Covid-19*, Commission économique des Nations unies pour l'Afrique, Division de l'intégration régionale et du commerce, Addis-Abeba, 10 juillet, https://www.uneca.org/fr/storys/covid-19-un-nouveau-rapport-de-la-cea-appelle-les-gouvernements-%C3%A0-harmoniser-les-politiques.

CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 1er juin 2021).

CNUCED (2020), *Les flux d'investissement en Afrique vont fortement diminuer*, Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement, Genève, https://www.un.org/africarenewal/fr/derni%C3%A8re-heure/coronavirus/cnuced-les-flux-dinvestissement-en-afrique-vont-fortement-diminuer.

Comifac (2005), *Les forêts du bassin du Congo : évaluation préliminaire*, Commission des forêts de l'Afrique centrale, Libreville, https://www.observatoire-comifac.net/docs/edf2005/Etat-des-forets_2005.pdf.

CUA/OCDE (2021a), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

CUA/OCDE (2021b), *Dynamiques du Développement en Afrique 2021, Annexe statistique*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://oe.cd/AFDD-2021-fr.

CUA/OCDE (2019), « Afrique centrale : politiques publiques pour la transformation productive », *Dynamiques du développement en Afrique 2019*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/b34d7980-fr.

CUA/OCDE (2018), *Dynamiques du développement en Afrique 2018 : Croissance, emploi et inégalités*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/9789264302525-fr.

Dedrick, J. et K. L. Kraemer (1998), *Asia's Computer Challenge: Threat or Opportunity for the United States and the World?*, Oxford University Press, Oxford.

Delvingt, W. et G. Lescuyer (2007), « Certification et gestion forestière : enjeux et perspectives pour les forêts du Bassin du Congo », *Quel avenir pour les forêts de la République démocratique du Congo ? : instruments et mécanismes innovants pour une gestion durable des forêts*, Coopération technique belge, Bruxelles, pp. 62-67 (Reflection and discussion paper, 01), https://agritrop.cirad.fr/541014/1/document_541014.pdf.

Diansambu, I. (2020), « RDC : l'École régionale post-universitaire », *Actualités des forêts tropicales*, Vol. 29 N° 1, Organisation internationale pour les bois tropicaux – OIBT/ITTO, Yokohama, https://www.itto.int/fr/tfu/2020/05/12/advancing_forestry_education_in_the_congo_basin/.

Dieterle, G. (2020), « La chronique du Directeur exécutif », « Promouvoir la conservation et la mise en valeur durable des forêts tropicales », *Actualités des forêts tropicales*, Vol. 29, N° 1, Organisation internationale pour les bois tropicaux – OIBT/ITTO, Yokohama, https://www.itto.int/fr/tfu/2020/05/12/advancing_forestry_education_in_the_congo_basin/.

DGF/RDC (2018), *Stratégie nationale relative à la foresterie communautaire en République démocratique du Congo*, Direction de la gestion forestière de la RDC, http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/Cng179650.pdf.

Doumenge, C., F. Palla et G.-L. Itsoua Madzous (2021), *Aires protégées d'Afrique centrale – État 2020*, Ofac-Comifac, Yaoundé, Cameroun et Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), Gland, Suisse.

FAO (2021), *Évaluation des ressources forestières mondiales 2020 : Rapport principal*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, https://doi.org/10.4060/ca9825fr.

fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), https://www.fdiintelligence.com/fdi-markets (consulté le 1er juin 2021).

Fida (2020), *Cacao : comment une seule culture a dynamisé tout un pays*, Fonds international de développement agricole, Rome, 18 février https://www.ifad.org/fr/web/latest/-/cacao-comment-une-seule-culture-a-dynamis%C3%A9-les-exportations-de-tout-un-pays.

Financial Afrik (2021), « Tchad : tendance haussière pour la filière coton », *Financial Afrik*, Intermedia SARL, Dakar, 15 juin, https://www.financialafrik.com/2021/06/15/tchad-tendance-haussiere-pour-la-filiere-coton/ (consulté le 26 août 2021).

Forum africain du bois (2018), « Quel avenir pour une industrie africaine de transformation du bois à l'horizon 2030 ? », *Rapport final et Actes*, Forum africain du bois, Libreville, 20 juin, https://www.atibt.org/files/upload/racewood-2018/RAPPORT-FINAL-FAB.pdf.

G5 Sahel (2021), *Lutte contre la pandémie à Coronavirus (covid-19): la BAD mobilise 20 millions de dollars pour les pays du G5 Sahel*, G5 Sahel, Nouakchott, 24 juillet, https://www.g5sahel.org/lutte-contre-la-pandemie-a-coronavirus-covid-19-la-bad-mobilise-20-millions-de-dollars-pour-les-pays-du-g5-sahel/ (consulté le 17 juin 2021).

GFW (2021a), *Perte de couverture forestière au Cameroun*, Global Forest Watch, World Resources Institute, Washington DC, https://gfw.global/3ekT11P (consulté le 2 juillet 2021).

GFW (2021b), *Alerte de deforestation*, Global Forest Watch, World Resources Institute, Washington DC, https://gfw.global/2VF14zP (consulté le 2 juillet 2021).

GWMI (2021), *The International Wood Industry in One Information Service*, Global Wood Markets Info, Bruxelles, https://www.globalwoodmarketsinfo.com/ (consulté le 2 juillet 2021).

Ingram, V. J. (2017), « Changing governance arrangements: NTFP value chains in the Congo Basin », *International Forestry Review*, Vol. 19, N° 1, pp. 152-169, Commonwealth Forestry Association, Shropshire, DOI:10.1505/146554817822407394.

IsDB (2019), *Gabon, Member country strategic partnership paper 2019-23*, Islamic Development Bank, Djeddah, https://strategy.isdb.org/gabon-value-chain-analysis.

Kombila-Moulougui, A. G. (2019), *L'arrêt de l'exportation des grumes au Gabon : enjeux et perspectives*, thèse de doctorat en géographie-aménagement soutenue le 9 décembre 2019 à l'École doctorale sciences sociales et humanités de l'Université de Pau et des pays de l'Adour, France, http://www.theses.fr/2019PAUU1063.

Kouna Eloundou, C. G., M. T. Demaze et Y. Djellouli (2008), « La certification forestière et gestion durable des forêts tropicales : une laborieuse application en Afrique centrale », *L'après développement durable. Espaces, nature, culture et qualité*, Éditions Ellipses, pp.137-147, Paris, https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00308974/document.

Lescuyer, G. et al. (2012), « Évaluation du secteur du sciage artisanal dans le bassin du Congo », *Les forêts du Bassin du Congo : état des forêts 2010*, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, https://agritrop.cirad.fr/564107/.

Linhares-Juvenal, T. (2020), *COVID19-Related Impacts on Wood Value Chains and Contributions to Build Back Better: Survey Results*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, 22-25 juin, http://foris.fao.org/cofo/api/file/5ef49fb43ecce72502208331/af51af89-cb2a-4218-a84d-6f3fb6752bfa.pdf.

Mbzibain, A. et al. (2020), « Améliorer la gouvernance forestière à travers la formation et les forums sur la gouvernance forestière », *La gouvernance forestière en Afrique centrale : entre pratiques et politiques*, L'Harmattan, Paris, https://wlv.openrepository.com/handle/2436/623573.

Ministère de l'Agriculture et de l'Irrigation du Tchad (2013), *Plan quinquennal de developpement de l'agriculture au Tchad*, N'Djaména, avril, http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/cha146683.pdf.

Ministère des Finances et du Budget du Congo (2020), « Mesures d'accompagnement des entreprises pour la lutte contre les effets économiques du Covid », *Circulaire*, ministère des Finances et du Budget, République du Congo, Brazzaville, https://www.tralac.org/documents/resources/covid-19/countries/3511-congo-ministry-of-finance-and-budget-circular-no-0247-mfb-cab-on-measures-to-support-companies-in-the-fight-against-the-economic-effects-of-covid-19-15-april-2020-french/file.html.

Ministère des Mines de la RD Congo (2021), *Statistiques minières*, Kinshasa, https://mines-rdc.cd/fr/les-statistiques-minieres.

Mouissi, M. (2015), « CEEAC : l'état des routes – l'autre frein à l'intégration régionale », *Blog de Mays Mouissi*, https://www.mays-mouissi.com/2015/04/26/ceeac-letat-des-routes-lautre-frein-a-lintegration-regionale/.

Mounzéo, C. et E. C. Lubala (2020), *L'empreinte de la Chine sur les forêts : il est temps d'agir*, FERN, Leyde, 8 avril https://www.fern.org/fr/ressources/chinas-forest-footprint-time-for-action-on-the-ground-2099/.

Nkoumakali, B (2020), « Gabon : l'École nationale des eaux et forêts », *Actualités des forêts tropicales*, Vol. 29, N° 1, Organisation internationale pour les bois tropicaux – OIBT/ITTO, Yokohama, https://www.itto.int/fr/tfu/2020/05/12/advancing_forestry_education_in_the_congo_basin/.

Nouveau Gabon (2018), « La filière bois veut porter sa contribution au PIB à 10 % en 2025 », *Le Nouveau Gabon*, Libreville, mars 2018, https://www.lenouveaugabon.com/fr/bois/1203-13245-la-filiere-bois-veut-porter-sa-contribution-au-pib-a-10-en-2025.

OCDE (2017), *Perspectives de l'OCDE sur les compétences 2017 – Compétences et chaînes de valeur mondiales*, Éditions de l'OCDE, Paris, 16 novembre, https://doi.org/10.1787/9789264203433-fr.

OCDE/ACET (2020), *Quality infrastructure in 21st Century Africa: Prioritising, Accelerating and Scaling up in the Context of Pida (2021-30)*, Éditions OCDE, Paris/African Center for Economic Transformation, Accra, https://www.oecd.org/dev/Africa-Quality-infrastructure-21st-century.pdf.

OIBT (2020), *Biennal Review Statistics*, Organisation internationale pour les bois tropicaux, Yokohama, https://www.itto.int/biennal_review/?mode=searchdata.

OIT (2020), *Rapport sur l'emploi en Afrique (Re-Afrique) – Relever le défi de l'emploi des jeunes*, Organisation internationale du travail, Genève, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---africa/---ro-abidjan/documents/publication/wcms_761156.pdf.

PFBC (2021a), *28ème réunion du conseil d'administration du fonds vert pour le climat approuve 15 nouveaux projets, soit 1.2 milliard de dollars US pour l'action climatique : le Bassin du Congo figure parmi les bénéficiaires, dont la RDC, la République du Congo et la RCA*, Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo, Berlin, https://pfbc-cbfp.org/actualites-partenaires/FV-BassinCongo.html.

PFBC (2021b), *Réduire le risque de futures épidémies de maladies infectieuses émergentes en changeant les normes sociales relatives à la consommation de viande de brousse en milieu urbain et en mettant un terme à son commerce*, Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo, Berlin, https://pfbc-cbfp.org/actualites-partenaires/commerce-WCS.html.

PFBC (2021c), *Retour sur la réunion Sino-Africaine organisée par CTWPDA et ATIBT le 17 et le 18 décembre sur le bois durable*, Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo, Berlin, https://pfbc-cbfp.org/actualites-partenaires/durable-ATIBT.html.

PFBC (2021d), *La GIZ distribue du matériel sanitaire pour le renforcement de la lutte contre la pandémie COVID-19 dans les localités environnantes du Parc National De Lobeke et du Parc National De Nki*, Partenariat pour les Forêts du Bassin du Congo, Berlin, https://pfbc-cbfp.org/actualites-partenaires/GIZ-dons.html.

PFBC (2020), *Communiqué final de la réunion des ministres sectoriels de la Cemac : fin de l'exportation du bois sous forme de grumes à compter du 1er janvier 2022*, Partenariat pour les forêts du Bassin du Congo, 23 septembre, https://pfbc-cbfp.org/actualites-partenaires/fois-agrume-stop.html.

Plane, P. (2021), "What Factors Drive Transport and Logistics Costs in Africa?", *Journal of African Economies*, Vol. 30, N° 4, pp. 370-388, Oxford University Press, Oxford, 19 février, https://doi.org/10.1093/jae/ejaa019.

Plane, P. (2019), « L'Afrique et l'hétérogénéité de ses coûts de transport et de logistique », *Note Brève*, N° B219, Fondation pour les études et recherches sur le développement international (Ferdi), Clermont-Ferrand, 12 juillet, https://ferdi.fr/dl/df-pivQLzPXaP5MwqcgXUHV1EnZ/ferdi-b219-l-afrique-et-l-heterogeneite-de-ses-couts-de-transport-et-de.pdf.

PNUD (2021), *Through the Pandemic and Beyond: UNDP, AUC and Africa CDC Respond to Covid-19 in Africa*, Union africaine, Addis-Abeba, United Nations Development Programme, 29 mars, https://www.africa.undp.org/content/rba/en/home/library/reports/through-the-pandemic-and-beyond--undp--auc-and-africa-cdc-respon.html.

Réjou-Méchain, M. et al. (2021), "Unveiling African Rainforest Composition and Vulnerability to Global change", *Nature*, N° 593, pp. 90-94, Londres, 21 avril https://www.nature.com/articles/s41586-021-03483-6.

Schuster, M. et J. Ndimubandi (2018), « Introduction de mécanismes d'agriculture sous-contrat dans la filière thé au Burundi », *Rapport d'analyse de politique*, SAPAA (Programme de Suivi et analyse des politiques agricoles et alimentaires), Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, http://www.fao.org/3/CA0966FR/ca0966fr.pdf.

Shih, S. (1996), *Me-too is not my style: Challenge difficulties, break through bottlenecks, create values*, Acer Foundation, Taipei, https://laofutze.files.wordpress.com/2010/07/me-too-is-not-my-style.pdf.

Soh Fogno, D. R. (2018), « L'impact des normes de la *Forest Law Enforcement, Governance and Trade* sur la protection des forêts de l'Afrique centrale : étude à partir du cas du Cameroun », *Les Cahiers de droit*, Vol. 59, N° 1, pp. 285-324, Université de Laval, Québec, DOI:10.7202/1043693ar.

UNCTADstat (2021), Statistiques de la Cnuced, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctadstat.unctad.org/FR/.

Wallot, J.-L. (2021), *Covid-19 en République centrafricaine, la riposte de la société civile à la pandémie*, FERN, Leyde/Bruxelles/Moreton-in-Marsh/Montreuil, 2 octobre, https://www.fern.org/fr/ressources/covid-19-in-the-central-african-republic-civil-societys-response-to-the-pandemic-2212/.

Chapitre 5

L'intégration des chaînes de valeur en Afrique de l'Est et l'industrie agroalimentaire

Ce chapitre analyse les défis et les opportunités liés à l'essor de chaînes de valeur régionales en Afrique de l'Est (Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Maurice, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Soudan du Sud et Tanzanie). Après un bilan de la participation de ces pays aux chaînes de valeur mondiales, le chapitre analyse ensuite les chaînes de valeur agroalimentaires de la région, leur potentiel de croissance ainsi que leurs perspectives et les contraintes à leur développement. Enfin, il aborde trois leviers d'action pour renforcer l'intégration dans les chaînes de valeur en l'Afrique de l'Est. Le premier est celui de la coordination régionale, à travers notamment la Communauté d'Afrique de l'Est, afin de réduire les obstacles au commerce intrarégional. Le deuxième concerne les investissements et les politiques de pôles de compétitivité et leur rôle dans le renforcement des capacités régionales dans des chaînes de valeur essentielles comme l'agroalimentaire. Le troisième identifie les politiques publiques à adopter pour concrétiser le marché unique numérique en Afrique de l'Est.

EN BREF

L'Afrique de l'Est doit renforcer sa participation dans les chaînes de valeur mondiales (CVM), qui s'est érodée entre 2010 et 2015, passant de 3.8 % du produit intérieur brut (PIB) à 2.6 % – un taux inférieur à la moyenne du continent. La participation en amont dans les CVM joue un rôle relativement plus important que dans le reste de l'Afrique, mais sa part se réduit. La pandémie de COVID-19 a eu un impact mitigé sur la région : l'effondrement du tourisme international a touché de plein fouet les pays les plus intégrés (Maurice et les Seychelles) tandis que les pays plus grands mais moins intégrés (Éthiopie et Tanzanie) ont affiché une croissance positive du PIB en 2020.

À terme, les chaînes de valeur régionales (CVR) telles que l'agroalimentaire peuvent accélérer l'industrialisation et créer des emplois. La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), la croissance démographique, l'urbanisation et la transformation digitale créent des conditions favorables au secteur de l'agroalimentaire. Cependant, des interventions politiques restent indispensables pour remédier aux problèmes persistants de compétitivité et aux coûts élevés du commerce intrarégional.

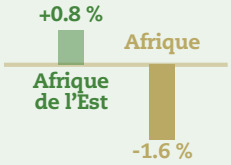
L'Afrique de l'Est peut s'atteler à ces difficultés en privilégiant trois grands leviers politiques :

- profiter de la dynamique impulsée par la ZLECAf pour démanteler les freins au commerce intrarégional, notamment en révisant le tarif extérieur commun (TEC) et les mesures de facilitation du commerce de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) ;
- coordonner des stratégies industrielles afin de renforcer la compétitivité de la région dans les chaînes de valeur clés, telles que l'agroalimentaire, grâce notamment à des investissements et des politiques de pôles de compétitivité ;
- coopérer dans des domaines liés aux infrastructures numériques, aux compétences, et à l'harmonisation des réglementations dans le but de créer le marché unique numérique.

Afrique de l'Est

L'Afrique de l'Est et les chaînes de valeur mondiales

La croissance du PIB a fait preuve de résilience en 2020



Participation aux CVM



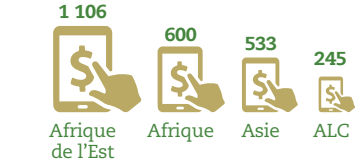
Potentiel des chaînes de valeur agroalimentaires

L'entrée en vigueur de la ZLECAf pourrait augmenter de 16 % les exportations de l'Afrique de l'Est vers l'Afrique



L'Afrique de l'Est est l'un des premiers utilisateurs de l'argent mobile au monde

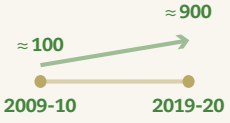
Comptes d'argent mobile déclarés pour 1 000 adultes



Contraintes au développement des chaînes de valeur agroalimentaires

Les obstacles au commerce restent trop nombreux

Dérogations unilatérales aux tarifs extérieurs communs de la CAE



Le transport et la logistique peuvent encore être améliorés



En Ouganda, les petits exploitants agricoles perdent jusqu'à **40 %** de leurs produits frais

Manque de compétitivité



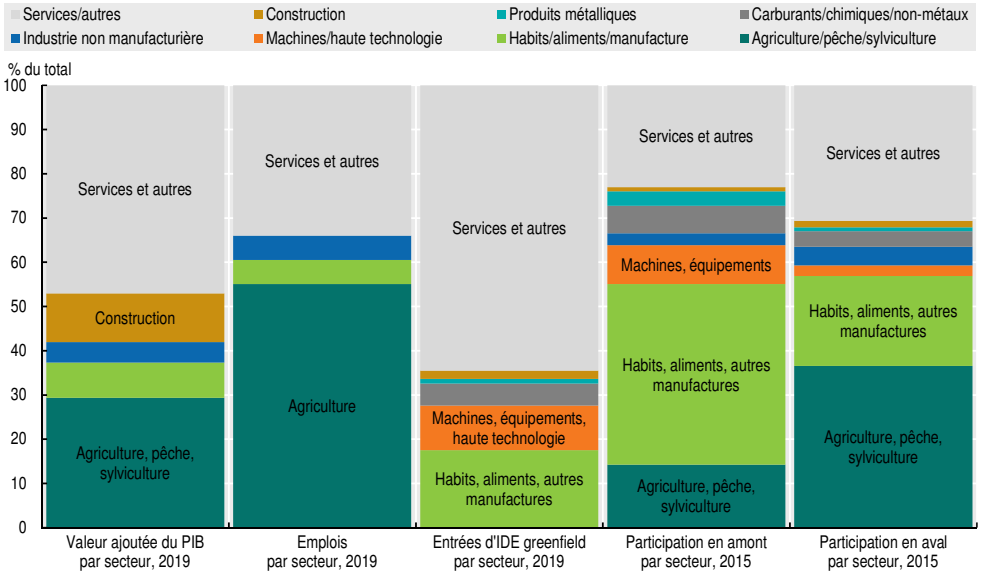
Le secteur informel produit **80 %** du lait de la région, avec peu de mesures de contrôle de la qualité

Prochaines étapes

- **Réviser le tarif extérieur commun** de la CAE et réduire les barrières non tarifaires
- **Promouvoir les interactions** entre les pôles de compétitivité industriels des différents pays
- **Étendre l'initiative d'itinérance mobile** « One Network Area » au-delà de la CAE

Profil régional de l'Afrique de l'Est

Graphique 5.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique de l'Est, exprimés en % du total**

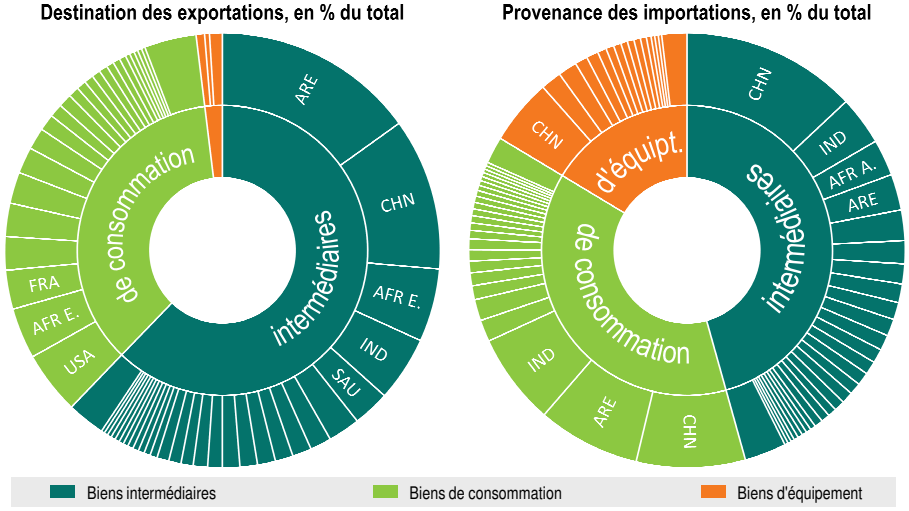


Notes : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets ; et Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300239

Graphique 5.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique de l'Est, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Notes : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-regions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300258

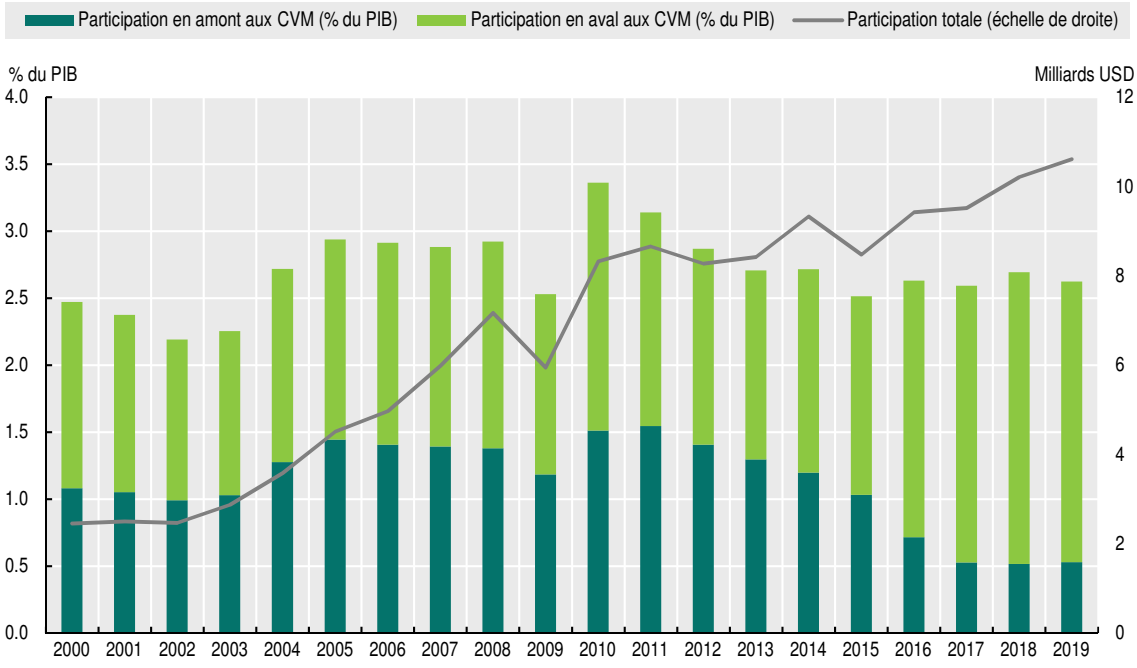
L'Afrique de l'Est doit renforcer sa participation dans les chaînes de valeur mondiales

La participation de l'Afrique de l'Est aux chaînes de valeur mondiales a stagné, en grande partie à cause de performances en demi-teinte pour la participation en amont

L'Afrique de l'Est s'est classée au dernier rang des régions d'Afrique pour ce qui est de la part des exportations des CVM dans le PIB en 2019. Le taux de participation des pays d'Afrique de l'Est dans les CVM par rapport au PIB en 2019 était inférieur à la moyenne africaine (8 %). Contrairement aux deux régions d'Afrique les plus intégrées – l'Afrique du Nord et l'Afrique australe – la part du commerce des CVM de l'Afrique de l'Est dans le PIB stagne depuis 2000, selon les calculs des auteurs d'après la base de données CNUCED-Eora sur les chaînes de valeur mondiales (Casella et al., 2019). Cette faible participation de l'Afrique de l'Est aux CVM peut être imputée à la fois à des fondamentaux économiques (enclavement et étroitesse des marchés) et à des facteurs politiques, comme les faibles niveaux de productivité, le coût élevé des transports et des infrastructures de communication et, pour certains pays, une économie relativement fermée.

La participation totale de la région aux CVM n'a pas progressé entre 2010 et 2019 (graphique 5.3). En part du PIB total, la participation aux CVM a diminué, passant de 3.4 % en 2010 à 2.6 % en 2019. Cette tendance suit largement la dynamique mondiale depuis la crise financière de 2008, freinée par les incertitudes entourant les accords commerciaux, les litiges opposant de grands partenaires commerciaux et l'émergence de technologies permettant de réduire la main-d'œuvre, qui ont réduit les incitations à externaliser la fabrication (Banque mondiale, 2020 ; CNUCED, 2020).

Graphique 5.3. **Participation de l'Afrique de l'Est aux chaînes de valeur mondiales, 2000-19**



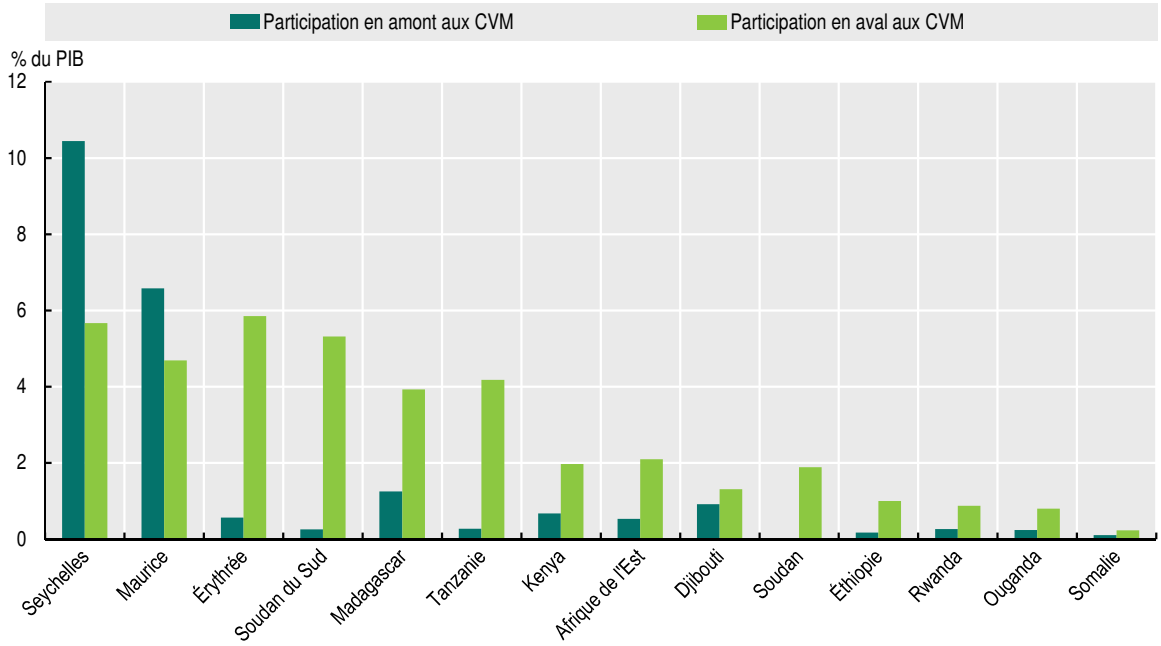
Note : CVM = chaîne de valeur mondiale. La participation aux CVM pour l'Afrique de l'Est rapportée ici est une moyenne des chiffres nationaux pour la participation aux CVM en pourcentage du PIB pondéré par le PIB national exprimé en dollars PPA.
Source : Calculs des auteurs d'après Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300277

Cette érosion de la participation aux CVM s'explique en grande partie par le déclin de la participation en amont. La participation en amont désigne la part des intrants importés par un pays incorporés dans ses exportations. Entre 2010 et 2019, la participation en amont est passée de 1.5 % du PIB à 0.5 % (graphique 5.3) – une évolution préoccupante dans la mesure où l'expérience internationale suggère que cette forme de participation est plus propice à l'apprentissage et à la montée en gamme des producteurs locaux (chapitre 1).

Inversement, la participation en aval aux CVM a augmenté au cours de la période 2010-19, atteignant 80 % de la participation aux CVM de l'Afrique de l'Est. La participation en aval mesure la part des exportations d'un pays intégrées par un pays importateur dans ses produits d'exportation. Globalement, la participation en aval ressortait à 2.1 % du PIB de l'Afrique de l'Est, un taux inférieur à la moyenne du continent (5.9 %) du fait de la place limitée des carburants et des produits miniers dans son panier d'exportations. L'écart entre participation en aval et participation en amont se creuse en Afrique de l'Est depuis 2011, quand la première s'est révélée plus résiliente que la seconde (graphique 5.3).

La composition de la participation aux CVM varie fortement d'un pays à l'autre. Maurice et les Seychelles affichent la part la plus élevée de participation en amont dans le PIB (graphique 5.4), en partie du fait de l'importance du tourisme de luxe à vocation mondiale, tributaire d'intrants et de matériaux étrangers. Parmi les pays membres de la CAE, seule Kenya dépasse la part moyenne de la participation en amont de l'Afrique de l'Est (0.7 % du PIB contre 0.5 %), tandis que Maurice et les Seychelles (avec respectivement 6.6 et 10.5 %) se classent en tête des pays non membres de la CAE, avec un taux supérieur à la moyenne africaine (2.1 %).

Graphique 5.4. **Participation en amont et en aval aux chaînes de valeur mondiales de certains pays d'Afrique de l'Est, 2019**



Note : CVM = chaîne de valeur mondiale. La participation aux CVM pour l'Afrique de l'Est rapportée ici est une moyenne des chiffres nationaux pour la participation aux CVM en pourcentage du PIB pondéré par le PIB national exprimé en dollars PPA.
Source : Calculs des auteurs d'après Casella et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300296

La participation de l'Afrique de l'Est aux CVM peut favoriser la pénétration des nouvelles technologies dans la région et l'apprentissage des producteurs locaux qui pourront ainsi internationaliser leur production, comme le montre l'exemple du Kenya. Dans la chaîne de valeur mondiale de l'horticulture au Kenya, les grands acteurs du secteur définissent les règles de production, de transformation et de stockage et précisent les normes sociales et environnementales à respecter. En outre, tous les investisseurs étrangers agricoles et environ 80 % des fournisseurs à capitaux étrangers apportent une forme d'aide aux entreprises locales. De fait, les agriculteurs kenyans se sont convertis à la collecte de l'eau de pluie pour respecter les normes environnementales et utilisent de nouvelles variétés de semences afin de rendre leurs produits plus attrayants pour les consommateurs mondiaux. Avec la révolution des supermarchés au Kenya, les producteurs locaux ont acquis une indépendance accrue par rapport aux anciens canaux de vente, tissant ainsi des liens plus directs avec des détaillants mondiaux. Grâce à des accords de sous-traitance, un groupe de petites entreprises locales a ainsi pu accéder à cette chaîne de valeur mondiale (Qiang, Zhenwei et Steenbergen, 2021).

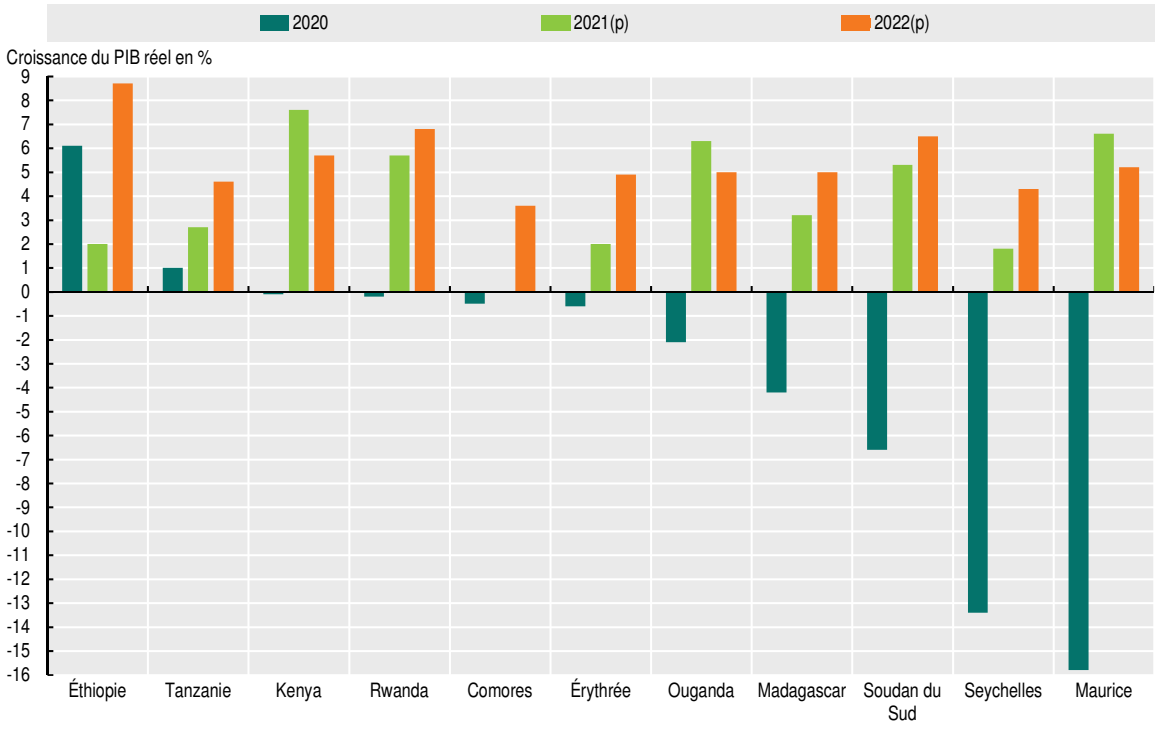
Néanmoins, les entreprises opérant dans les CVM sont parfois déconnectées du reste de l'économie, ce qui limite le potentiel de diversification économique et de valorisation sociale. Cette caractéristique a été mise en évidence par Newman et al. (2020), qui comparent les relations entre multinationales et entreprises locales, en particulier dans les zones économiques spéciales (ZES) d'Éthiopie, du Ghana, du Kenya, du Mozambique et de l'Ouganda ainsi qu'au Cambodge et au Viet Nam. Les relations durables entre fournisseurs locaux et multinationales semblent moins fréquentes en Afrique qu'en Asie. Ils observent également que les multinationales en Afrique ont davantage tendance à produire exclusivement pour les marchés d'exportation et à forger des liens en amont et en aval avec d'autres multinationales implantées dans le même pays. Dans l'échantillon africain, les contrats contraignants constituent la forme la plus répandue de transfert direct de technologie aux entreprises locales.

L'impact de la pandémie de COVID-19 dans la région varie d'un pays et d'une chaîne de valeur à l'autre

Globalement, le PIB de l'Afrique de l'Est a fait preuve de résilience face à la crise du COVID-19. La croissance du PIB est-africain est restée relativement solide, à 0.7 %, à comparer au recul de -1.6 % pour l'Afrique (FMI, 2021). Des facteurs structurels comme la part limitée de la population vivant en ville, le poids de l'économie rurale (avec surtout une production agricole à petite échelle) et la jeunesse des habitants ont contribué à endiguer la propagation du virus. Plusieurs pays d'Afrique de l'Est importateurs nets de produits de base ont également bénéficié de la baisse des prix du pétrole et des produits alimentaires (Mold, 2020). Cette résilience traduit en outre l'isolement relatif de certains pays de la région, peu concernés par la contraction de l'économie mondiale. Ainsi l'Éthiopie et la Tanzanie, qui participent assez peu aux CVM, ont enregistré un taux de croissance positif, à respectivement 6.1 et 1.0 % en 2020 (graphique 5.5).

Cette résilience macroéconomique reflète également le succès relatif des gouvernements de la région dans la maîtrise des chocs sanitaires et économiques infligés par la pandémie. Les pays d'Afrique de l'Est ont adopté plusieurs stratégies d'atténuation des chocs sur l'offre et la demande induits par la crise du coronavirus. L'industrie légère a continué de fonctionner grâce à une réorganisation des lieux de travail et la diversification vers la fabrication de biens indispensables à la lutte contre le virus — et ce, malgré la désorganisation initiale des chaînes d'approvisionnement et le fait que ce secteur n'ait pas été jugé « essentiel ». La plupart des gouvernements de la région ont soutenu la diversification de l'activité et les investissements dans les équipements de protection individuelle et les biens essentiels.

Graphique 5.5. **Croissance du PIB réel en Afrique de l'Est, 2020-22**



Source : FMI (2021), *Perspectives économiques régionales : Afrique subsaharienne*, https://www.imf.org/fr/Publications/REO/SSA/Issues/2021/10/21/regional-economic-outlook-for-sub-saharan-africa-october-2021.

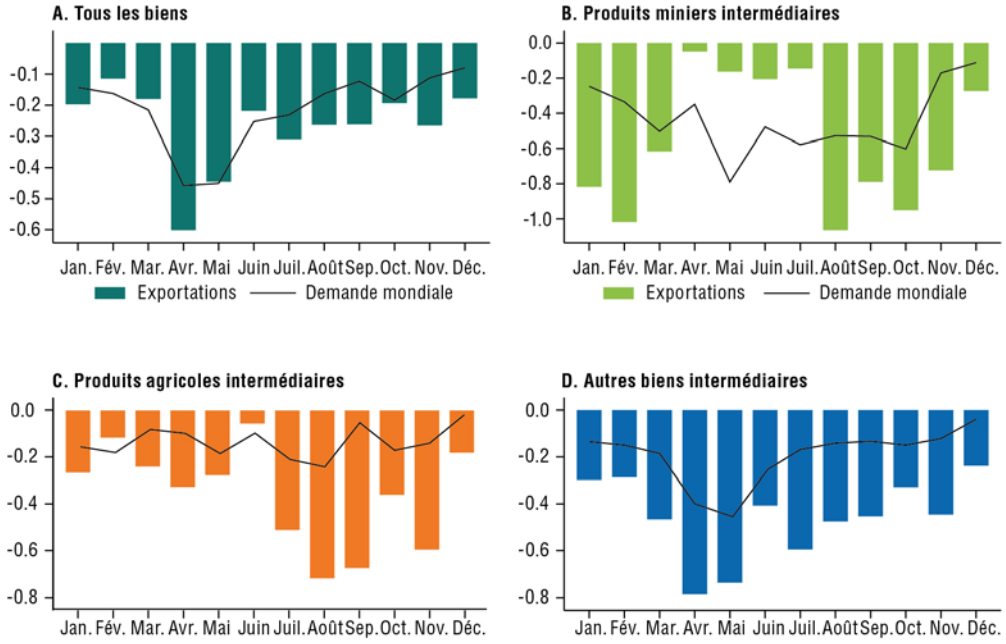
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300315

Pendant la crise de COVID-19, la région a également accéléré sa transformation digitale. L'économie numérique a prospéré, les pays d'Afrique de l'Est adoptant plus largement les technologies digitales. Les marchés des services de santé et d'éducation basés sur la technologie, du commerce en ligne et des télécommunications de la région ont connu une nette valorisation (CUA/OCDE, 2021 ; UIT, 2021). Dans certains pays, notamment au Kenya, le secteur de l'externalisation des processus métier est resté solide et s'est forgé une réputation d'adaptabilité, attirant ainsi de nombreux investissements directs étrangers (IDE) (Mitchell et al., 2021). Plusieurs pays d'Afrique de l'Est ont accéléré le recours aux paiements mobiles pour atténuer l'impact de la crise sanitaire. Safaricom, première entreprise de télécommunications du Kenya, a ainsi annoncé l'exonération des frais sur les transactions via M-PESA, le produit phare d'argent mobile en Afrique de l'Est, afin de limiter les échanges d'argent liquide. L'entreprise a suspendu pendant trois mois tous les frais sur les transactions entre particuliers inférieures à 1 000 shillings kenyans (Bright, 2020).

Pour autant, plusieurs pays dépendant du tourisme ont connu de sérieux revers économiques. En 2020, Maurice et les Seychelles ont vu leur PIB reculer de 15 et 13 %. La fermeture des frontières aurait induit un repli de 70 % de l'industrie mauricienne du tourisme par rapport aux niveaux prépandémie (Qiang, Zhenwei et Steenbergen, 2021). Le secteur des services liés au tourisme risque de mettre du temps à retrouver son niveau d'avant la crise sanitaire. Selon les calculs des auteurs d'après la base de données COMTRADE des Nations Unies (ONU, 2021), les voyages, le tourisme et le transport représentent une part importante des recettes brutes d'exportation annuelles pour Djibouti (58 %), le Kenya (32 %), Maurice (54 %), l'Ouganda (37 %), le Rwanda (35 %), les Seychelles (41 %) et la Tanzanie (52 %). Le lent redémarrage du tourisme mondial continuera de peser sur les perspectives économiques de ces pays.

Les exportations dans les CVM de l'Afrique de l'Est ont été également durement touchées par la désorganisation des circuits logistiques mondiaux. Au début de la crise sanitaire, en 2020, l'Afrique de l'Est a connu une baisse substantielle des flux commerciaux, des perturbations logistiques, des fermetures de frontières, une surveillance accrue et des mesures de distanciation sociale, des retards dans la manutention portuaire, des hausses du coût du fret et une baisse générale des indices de performance portuaire (Trademark East Africa, 2020). Les restrictions de circulation frappant les personnes et les biens ont entraîné une chute de valeur des exportations vers les pays à revenu élevé de 39.9 à 24.4 % entre avril et mai 2020 (graphique 5.6).

Graphique 5.6. **Croissance des exportations vs croissance de la demande mondiale, Afrique de l'Est, 2019-20**



Note : Ce graphique compare les exportations de 2020 aux exportations mensuelles de 2019 aux mêmes mois.
Source : Calculs des auteurs d'après ONU (2021), UN COMTRADE (base de données), https://comtrade.un.org/.
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300334*

L'impact global de la pandémie est lié au caractère mondial ou régional des chaînes de valeur, à la poursuite ou non des activités de production et de distribution et au caractère essentiel ou non de tel ou tel secteur pour les consommateurs tant au niveau local qu'international. Si l'effondrement ne s'est pas produit au même moment selon les catégories de biens, le brusque repli de la demande internationale et l'annulation des commandes ont fortement pénalisé les principales exportations agricoles (café, thé, fleurs coupées et horticulture notamment) ainsi que l'industrie légère émergente de la région (confection en Éthiopie et à Maurice) (EABC, 2021).

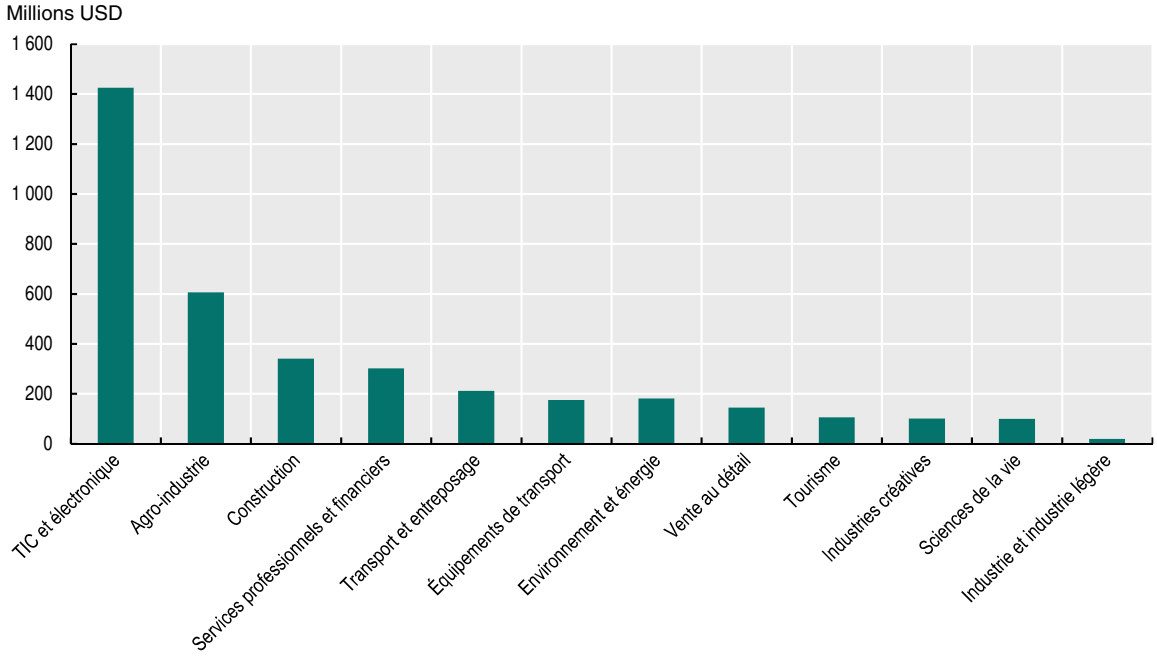
La pandémie de COVID-19 modifie le paysage de l'investissement, avec d'importantes conséquences à moyen terme pour la participation aux CVM. Les IDE, qui suivent généralement les tendances de reprise du PIB et du commerce mais à un rythme plus lent, ont chuté de 16 % en Afrique de l'Est en 2020, les entreprises ayant suspendu les fusions/acquisitions et les investissements en faveur de projets nouveaux. En 2020, trois pays ont connu une légère hausse des IDE – Djibouti (8 %), la Somalie (4 %) et la Tanzanie (2 %) – contrairement à la plupart des autres pays de la région (recul de 35 % au Kenya et

en Ouganda, de 48 % à Maurice et de 62 % au Rwanda). Les flux entrants d'IDE devraient redémarrer en 2022, sous l'effet de la hausse attendue de la demande de produits de base, de l'apparition de nouvelles opportunités grâce à la restructuration des CVM et de la finalisation du protocole d'investissement de la ZLECAf (CNUCED, 2021a).

La crise du COVID-19 pourrait créer des opportunités à long terme pour le continent, les multinationales pouvant être tentées de relocaliser ou de rapprocher leurs activités et de diversifier leurs réseaux de fournisseurs. La reconfiguration des chaînes de valeur mondiales pourrait entraîner de profonds changements dans certains secteurs, comme la mode et les composants électroniques. La promotion des investissements intrarégionaux pourrait contribuer à stimuler les échanges au sein du continent et à réduire les risques découlant de la désorganisation des circuits logistiques mondiaux.

Depuis la crise sanitaire, les pays d'Afrique de l'Est se sont lancés dans de nouveaux secteurs tout en reconstruisant les secteurs existants. L'accélération de la transformation digitale a ainsi accru l'attractivité des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'agro-industrie en Afrique de l'Est par rapport à d'autres secteurs (graphique 5.7). Les plans de redressement économique adoptés par le Kenya (chaînes de valeur locales/fabrication de composants), Maurice (industrie pharmaceutique et économie bleue) et le Rwanda (externalisation des processus métier) recensent les secteurs stratégiques pour renforcer les capacités et la compétitivité et attirer des IDE. L'essor des jeunes pousses technologiques et des plateformes régionales, doublé de l'expansion d'investissements et d'acquisitions centrés sur l'Afrique, devrait contribuer à remodeler le paysage de l'investissement du continent.

Graphique 5.7. **IDE en faveur de nouveaux projets en Afrique de l'Est, par secteur (mars 2020-septembre 2021)**

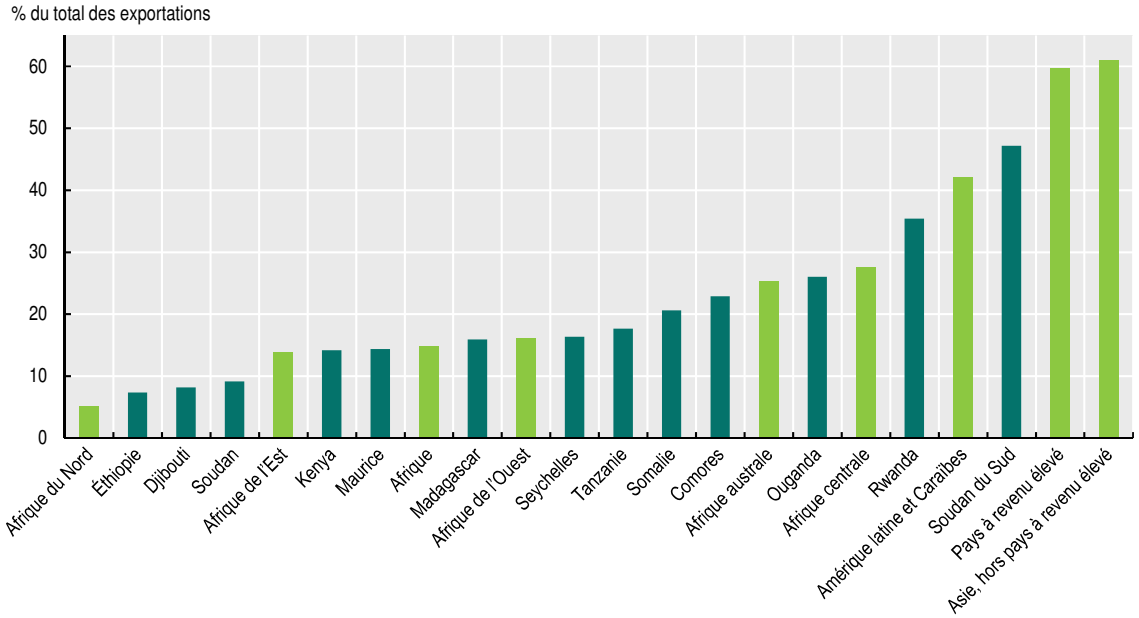


Source : Calculs des auteurs d'après fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300353

La Zone de libre-échange continentale africaine offre de nouvelles perspectives pour le développement de chaînes de valeur régionales en Afrique de l'Est

Par rapport à l'Afrique australe et centrale, l'Asie et l'Amérique latine et Caraïbes, le commerce de biens intermédiaires en Afrique de l'Est accuse un retard (graphique 5.8**).** Si elles sont comparables à la moyenne africaine (14.7 %), les performances de la région pour les échanges de produits intermédiaires (13.9 %) sont nettement inférieures à celles des deux régions du continent les plus dynamiques du point de vue des échanges : l'Afrique centrale (27.6 %) et l'Afrique australe (25.2 %). Le retard de l'Afrique de l'Est est encore plus flagrant par rapport à l'Asie (61 %) et l'Amérique latine et Caraïbes (42 %). Tandis que Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, Maurice et le Soudan affichent des résultats inférieurs à la moyenne africaine, Madagascar et l'Ouganda obtiennent des résultats supérieurs. Le Rwanda a un niveau de performances comparable à celui de l'Amérique latine et Caraïbes et le Soudan du Sud à celui de l'Asie.

Graphique 5.8. **Commerce intracontinental de biens intermédiaires, moyenne, 2000-19**



Note : Les biens intermédiaires correspondent aux produits classés dans la base de données COMTRADE des Nations Unies dans les grandes catégories économiques suivantes : 4, 21, 22, 31, 42, 53, 111, 121 et 322.

Source : Les données sont tirées des statistiques du commerce international du CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300372*

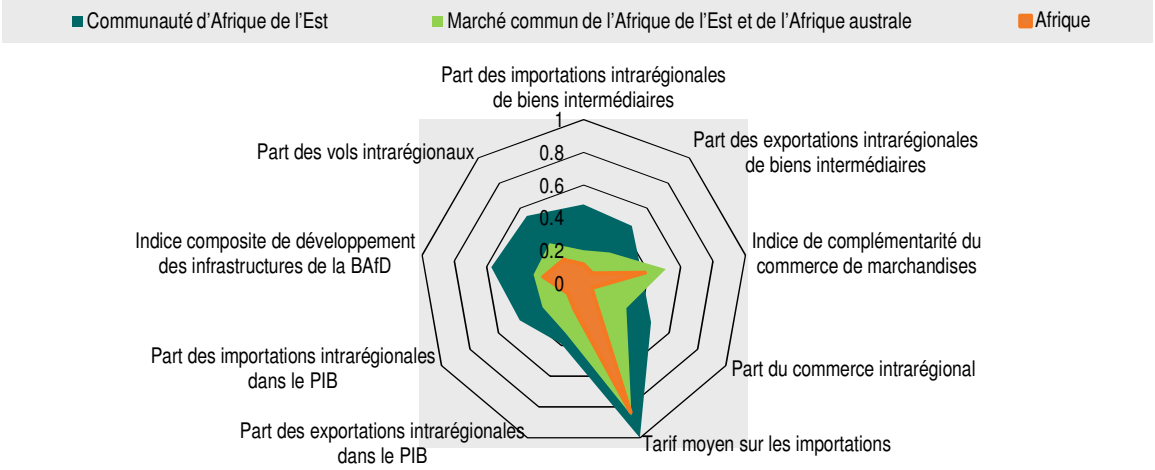
Le coût élevé du commerce et l'absence de compétitivité permettent d'expliquer le déficit de croissance et de progression de l'Afrique de l'Est dans les chaînes de valeur régionales. Des droits de douane élevés frappant les biens intermédiaires, des règles d'origine contraignantes et des services de connectivité insuffisants sont autant d'obstacles à l'essor des exportations dans les CVR. Ainsi, les coûts d'itinérance au sein de la CAE sont nettement plus élevés que dans les autres communautés économiques régionales (CER), atteignant quasiment le double de ceux pratiqués dans la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) (de Melo et Twum, 2020). Le manque de compétitivité empêche également les producteurs de s'aventurer dans des étapes de fabrication plus complexes aux exigences supérieures. En Afrique de l'Est, les investissements agricoles sont essentiellement structurés autour de la production de produits de base comme la canne à sucre, le lait cru et les graines oléagineuses. Dans le secteur alimentaire, ils sont surtout concentrés dans les boissons, le tabac, les produits laitiers et d'autres produits transformés.

La plupart des pays d'Afrique de l'Est disposent de capacités industrielles identiques et s'affrontent sur les mêmes segments des CVM, ce qui restreint les possibilités de trouver et d'exploiter les complémentarités. Pour neuf pays de la région, l'agriculture est l'un des cinq premiers secteurs associés à la participation aux CVM. Le textile et l'habillement font partie des cinq premiers secteurs d'exportation pour Djibouti, l'Éthiopie, Madagascar, Maurice et la Tanzanie, tandis que le secteur des transports occupe l'une des cinq premières places pour dix pays. La similitude des avantages comparatifs ou des politiques industrielles bloque l'approvisionnement et les réseaux de production à l'échelle de la région (Odijie, 2019).

Les pays de la région, en particulier au sein de la CAE, ont coopéré avec un certain succès pour remédier à ces problèmes. Parmi les efforts engagés, l'entrée en vigueur du marché commun de la CAE qui facilite la libre-circulation des biens, de la main-d'œuvre, des services et des capitaux. Les succès comprennent notamment : i) l'harmonisation des normes régionales pour certains produits agricoles et vivriers (produits laitiers et maïs notamment) ; ii) la création de l'Union douanière de la CAE et le renforcement des capacités des institutions en lien avec le commerce ; iii) la mise en place d'un TEC dans la région ; et iv) la création d'un visa de tourisme qui permet aux voyageurs de circuler librement entre le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda.

L'intégration de la production et des infrastructures[1] – deux des grands piliers pour l'approvisionnement et les réseaux de production locaux – reste le maillon faible de l'intégration régionale des CER d'Afrique de l'Est[2]. De toutes les CER d'Afrique, la CAE est celle qui affiche le niveau le plus élevé d'échanges de biens intermédiaires intra-CER et les niveaux moyens de droits de douane sur les importations intrarégionales les plus faibles – mais le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) arrive en tête pour ce qui est de la complémentarité des échanges de marchandises (graphique 5.9). Le commerce total intra-CER dans la CAE (en deuxième position parmi les CER africaines) est plus faible en termes de niveau et de croissance que le commerce intra-CER en Asie et en Amérique latine et Caraïbes (Association des nations de l'Asie du Sud-est [ASEAN] et Marché commun du Sud [MERCOSUR] (de Melo et Twum, 2021)).

Graphique 5.9. **Intégration du commerce et des infrastructures : scores de performance intrarégionale**

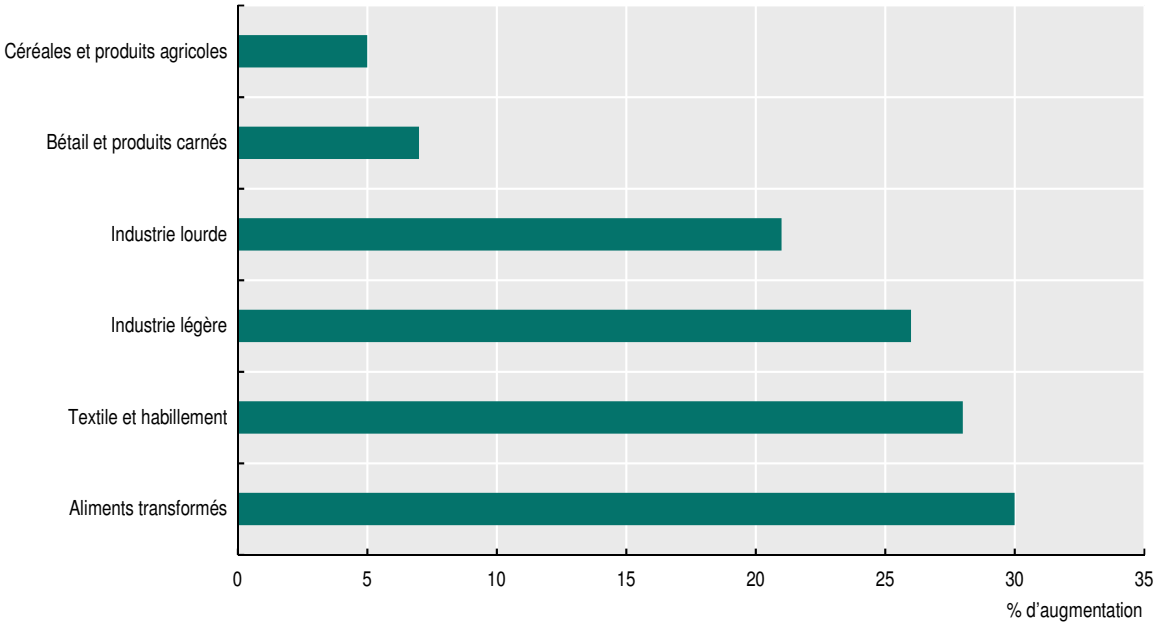


Source : CUA/BAfD/CENUA (2019), *Indice de l'intégration régionale en Afrique – Rapport 2019*, www.integrate-africa.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/ARII-FR-Report2019-FIN-R15_11jun20.pdf.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300391

La ZLECAf offre aux producteurs d'Afrique de l'Est de nouvelles possibilités d'exploiter les marchés régionaux et continentaux, notamment dans les chaînes de valeur agroalimentaires. Un modèle d'équilibre général calculable bâti sur des données du réseau Global Trade Analysis Project (GTAP) suggère que la suppression totale des barrières tarifaires sur tous les produits échangés sur le continent pourrait augmenter les exportations de l'Afrique de l'Est vers le reste de l'Afrique de 16 % (CENUA/TradeMark, 2020). Les bénéfices seraient particulièrement prononcés pour les secteurs des aliments transformés, du textile et de l'habillement et de l'industrie légère (graphique 5.10). Les producteurs auraient accès à la totalité du marché est-africain, dont le PIB s'élève à 880 milliards USD. La ZLECAf ouvre en outre la possibilité de commercer avec le reste du continent en vertu d'un ensemble unique de règles et d'éliminer progressivement toutes les barrières tarifaires et non tarifaires aux échanges.

Graphique 5.10. **Modélisation de la hausse des exportations de l'Afrique de l'Est vers l'Afrique avec l'entrée en vigueur de ZLECAf, par secteur**



Source : CENUA/TradeMark East Africa (2020), *Creating a Unified Regional Market: Towards the Implementation of the African Continental Free Trade Area in East Africa*, https://archive.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/tmea_afcfta_report_5_june_2020.pdf.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300410

Les chaînes de valeur régionales dans l'agroalimentaire offrent un réel potentiel d'industrialisation et de création d'emplois, mais exigent des politiques de soutien

L'essor de chaînes de valeur agroalimentaires est indispensable pour relever les défis de long terme en Afrique de l'Est

Le défi de la sécurité alimentaire régionale, aggravé par la pression démographique, ne pourra pas être résolu sans le déploiement de chaînes de valeur agroalimentaires. L'augmentation de la population et de la demande vivrière accroît les risques d'insécurité alimentaire. À 2.9 % par an, le taux de croissance démographique en Afrique de l'Est accentue la pression sur l'agriculture, l'alimentation et la nutrition. La région n'étant pas autosuffisante pour la plupart des denrées de base, sa dépendance aux importations ne

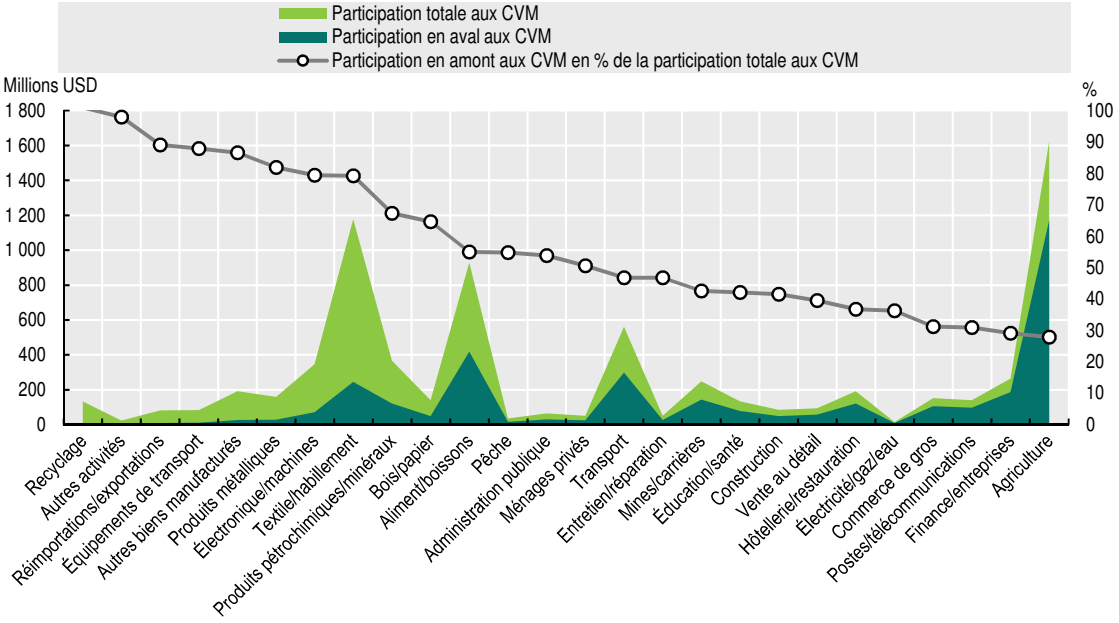
peut que s'accentuer. Entre 1998 et 2018, les importations de produits alimentaires ont augmenté de plus de 1 000 % en Éthiopie, de 300 % au Kenya et de 122 % en Tanzanie (Mitchell et al., 2021).

Le développement de l'agro-industrie peut participer à la diversification directe et indirecte des marchés ruraux. Sous-ensemble du secteur manufacturier, l'agro-industrie transforme les matières premières et les biens intermédiaires du secteur agricole. En ajoutant de la valeur à la production des petites et moyennes exploitations agricoles, l'agro-industrie peut améliorer les revenus tirés de cette activité, renforcer la productivité et soutenir la croissance de l'emploi. Une hausse des revenus agricoles tend à engendrer une augmentation de la demande rurale de produits non agricoles, ce qui ouvre des débouchés professionnels pour les populations et stimule plus largement le développement rural.

Les segments en aval des chaînes de valeur agroalimentaires (transformation, conditionnement, transport et vente au détail) contribuent à la création d'emplois non agricoles susceptibles d'absorber la main-d'œuvre agricole locale et d'accélérer la transformation structurelle de la région. L'agriculture reste le premier employeur d'Afrique de l'Est, avec 55 % de l'emploi total en 2020 — plus que partout ailleurs en Afrique. Une grande majorité de ces emplois sont occupés par des femmes, des jeunes et des travailleurs informels. Inversement, l'emploi manufacturier est en recul, puisqu'il est passé de 8 % de l'emploi total en 2000 à 5 % en 2020. Des données sur l'Éthiopie, le Malawi, le Mozambique, l'Ouganda, la Tanzanie et la Zambie suggèrent que la productivité du travail (PIB par heure travaillée) dans le secteur de l'agroalimentaire est environ huit fois supérieure à celle de l'agriculture (Tschirley, 2015).

Le segment de la transformation de la chaîne de valeur agroalimentaire semble particulièrement prometteur pour accroître la participation en amont dans les CVM. La transformation des aliments recouvre les activités au cours desquelles les matières premières agricoles subissent une transformation chimique, mécanique ou physique pour devenir de nouveaux produits destinés à la consommation humaine. Le lait peut ainsi être transformé en produits laitiers concentrés à haute valeur ajoutée et à longue durée de conservation. Alors que l'agriculture représente 22 % de la participation de la région aux CVM, elle obtient des résultats particulièrement décevants pour la participation en amont (28 %). À l'inverse, l'activité alimentation et boissons, qui équivaut à 14 % de la participation de l'Afrique de l'Est aux CVM, assure 55 % de la participation en amont (graphique 5.11). L'encadré 5.1 analyse les chaînes de valeur des produits laitiers, qui offrent un réel potentiel pour la région. Actuellement, une grande partie de la transformation alimentaire locale se limite à des opérations simples, comme le broyage du maïs, plutôt que de créer des produits transformés commercialisables. En Ouganda par exemple, où cette activité représente 40 % de la production manufacturière, la moitié est à imputer à la transformation du sucre, du café et du thé (Fowler et Rauschendorfer, 2019).

Graphique 5.11. **Participation de l'Afrique de l'Est aux chaînes de valeur mondiales, par secteur, 2015**



Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300429

Encadré 5.1. **Les chaînes de valeur des produits laitiers en Afrique de l'Est**

L'industrie laitière est l'un des sous-secteurs agricoles connaissant la plus forte progression en Afrique de l'Est. Ses retombées en termes de rendement économique, d'emplois, de sécurité alimentaire et de développement rural sont considérables. Par rapport aux autres régions d'Afrique, l'Afrique de l'Est affiche une consommation relativement importante de lait et de produits laitiers (Bingi et Tondel, 2015). L'essor de la classe moyenne dans la plupart des villes et des zones urbaines de la région alimente cette demande de produits laitiers et accélère le développement de ce secteur. L'industrie laitière est ainsi devenue une destination attractive pour les investisseurs, avec d'importants retours à la clé, notamment par le biais des transferts de technologie.

Les producteurs ont profité des accords commerciaux institutionnels de la CAE pour développer des chaînes de valeur régionales pour les produits laitiers. Le territoire douanier unique, le TEC de 60 % frappant les produits laitiers extérieurs à la région et l'harmonisation des règles régionales ont contribué à favoriser les échanges intrarégionaux. Entre 2002-05 et 2010-13, le volume moyen des échanges intrarégionaux annuels de produits laitiers en Afrique de l'Est a été multiplié par onze, passant de 1 530 à 18 449 tonnes. L'Ouganda est devenu le premier exportateur de produits laitiers de la CAE, opérant à la fois sur les marchés de la région et à l'international. Le Rwanda exporte des produits laitiers en faible quantité vers le Burundi, la République démocratique du Congo et le Soudan du Sud (Bingi et Tondel, 2015).

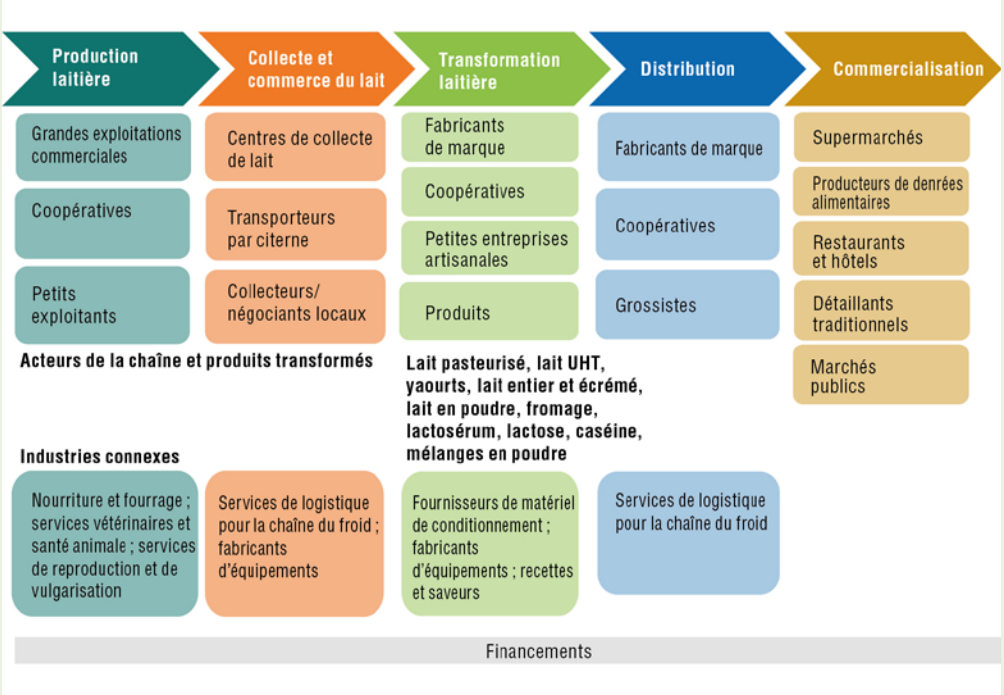
La montée en gamme des producteurs dans la chaîne de valeur des produits laitiers reste problématique. Plus de 80 % de la production laitière en Afrique de l'Est (jusqu'à 98 % en Éthiopie et 95 % en Tanzanie) provient toujours de structures informelles, échappant

Encadré 5.1. **Les chaînes de valeur des produits laitiers en Afrique de l'Est (*suite*)**

ainsi aux mesures de contrôle de la qualité et limitant les perspectives d'investissement et de structuration de la chaîne de valeur. Les chaînes de valeur des produits laitiers plus développées, avec un grand nombre d'acteurs, d'usines de transformation et de distributeurs, ne se trouvent que dans une poignée de pays, dont le Kenya et l'Ouganda. Elles sont elles-mêmes confrontées à des difficultés d'approvisionnement (stabilité et qualité) et de commercialisation.

Des investissements accrus et des interventions politiques peuvent accélérer la montée en gamme dans les chaînes de valeur des produits laitiers. Des investissements plus importants et plus ciblés peuvent réduire le déficit de capacités dans des domaines tels que l'innovation et le développement de produits, la distribution et le marketing, afin d'améliorer les chaînes d'approvisionnement en produits laitiers dans la CAE. Les pays de la CAE peuvent également conforter leur pouvoir de négociation auprès des grandes multinationales en présentant un front régional. Au niveau de la collecte du lait, une meilleure formation et l'octroi de licences peuvent améliorer le respect des normes de qualité. Enfin, une coordination accrue entre parties prenantes publiques et privés et agences de développement international est indispensable pour garantir l'introduction de normes régionales harmonisées ou un meilleur alignement des flux d'investissements dans la CAE. La plateforme nationale des produits laitiers du Rwanda (RNDP) a ainsi participé à un plan de long terme pour faire monter en gamme le secteur, plan qui pourrait servir de véhicule à des actions politiques mieux structurées et une meilleure coordination des investissements privés.

Graphique 5.12. **Chaîne de valeur mondiale et régionale des produits laitiers**



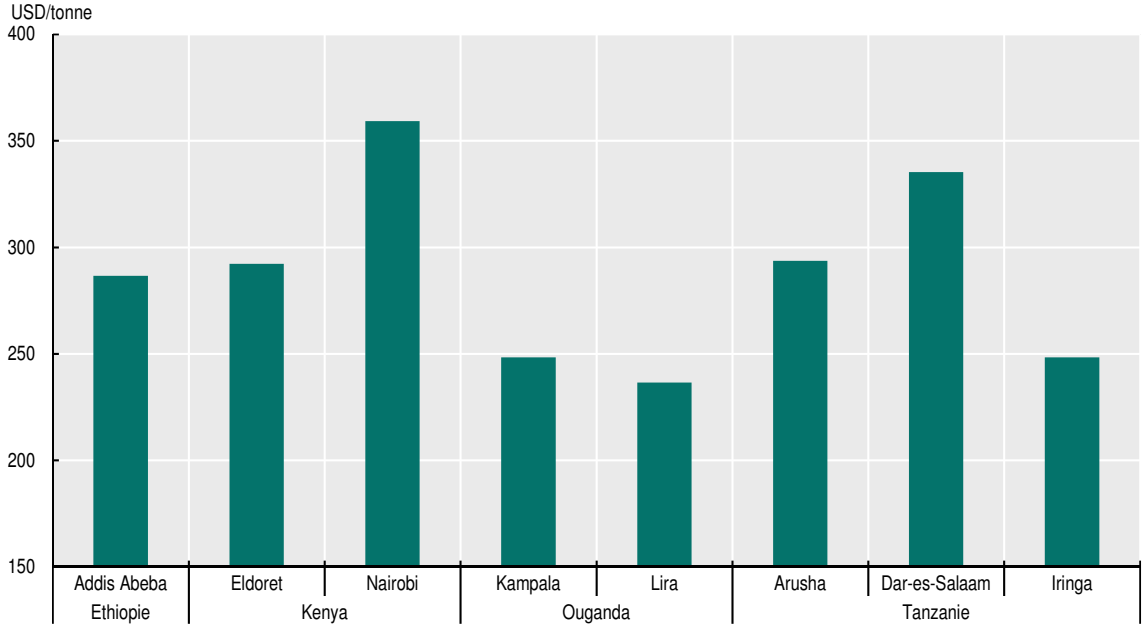
Source : D'après Abdulsamad et Gereffi (2017), *Dairy value chains in East Africa*, www.theigc.org/wp-content/uploads/2017/03/Dairy-chain-brief.pdf.

En se projetant plus loin, l'urbanisation rapide et l'essor de la classe moyenne créent de nouvelles opportunités pour progresser dans ces chaînes de valeur, grâce à une demande accrue de denrées alimentaires à plus forte valeur ajoutée et davantage transformées. Selon des estimations des Nations Unies, 29 % de la population d'Afrique de l'Est vit actuellement dans des zones urbaines – une proportion qui devrait passer à 41 % d'ici 2050. Cette urbanisation s'accompagnera d'un changement dans les habitudes alimentaires au profit de denrées de meilleure qualité et offrant une teneur plus élevée en protéines (FAO, 2017). Tschirley et al. (2015) tablent sur une progression du segment post-récolte dans le système agroalimentaire d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe, qui devrait passer de 8 % en 2014 à 10-12 % en 2025 puis 11-14 % en 2040. Contrairement aux populations rurales, la plupart des citadins ne produisent pas leurs aliments et s'approvisionnent sur les marchés locaux. La demande alimentaire urbaine est désormais supérieure à 50 % de la demande alimentaire totale, sachant qu'une hausse de 2 à 5 % du revenu par habitant se répercute sur les marchés, avec une augmentation de la demande urbaine (ibid.).

La crise du COVID-19 révèle les failles des capacités productives et du commerce intrarégional de produits agroalimentaires

Le coût élevé du commerce régional contribue à la fragmentation de la chaîne de valeur agro-industrielle en Afrique de l'Est. Les variations du prix du maïs dans différentes villes d'Afrique de l'Est (graphique 5.13) prouvent l'absence d'intégration des marchés dans la région, du fait de barrières tarifaires et non tarifaires (Oiro, Owino et Mendez-Parra, 2017 ; OCDE/FAO, 2020). Le coût élevé du transport, l'inefficacité des procédures douanières, les règles sanitaires et phytosanitaires, des contrôles arbitraires sur les exportations font notamment partie des obstacles non tarifaires au commerce.

Graphique 5.13. **Écarts de prix du maïs en Afrique de l'Est**



Note : D'après les informations recueillies sur les prix de gros en 2018 grâce au système FPMA/GIEWS de la FAO.
Source : OCDE/FAO (2020), *Perspectives agricoles de l'OCDE et de la FAO 2020-2029*, https://doi.org/10.1787/ccc6f09c-fr.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300448

Le développement des secteurs du transport et de la logistique pourrait réduire les coûts du commerce. En Ouganda, les petits exploitants agricoles perdent jusqu'à 40 % de leurs produits frais faute de disposer de systèmes d'entreposage frigorifique fiables. L'inefficacité de la logistique augmente les coûts du commerce et réduit les perspectives d'activité. En général, les petites et les moyennes entreprises, qui n'ont pas les mêmes capacités d'économies d'échelle, doivent assumer des coûts logistiques deux fois supérieurs à ceux des grandes entreprises. Une meilleure gestion du stockage des produits alimentaires peut accroître l'efficacité de la chaîne logistique alimentaire, réduire le gaspillage alimentaire et ouvrir de nouvelles possibilités pour les zones enclavées et isolées.

La faiblesse des capacités de production et la médiocrité des intrants contrarient la progression dans ces chaînes de valeur. Les producteurs locaux n'ont pas toujours les capacités requises pour monter en gamme et appliquer des normes plus strictes – et ils opèrent dans des économies qui ne leur offrent que peu de possibilités pour augmenter leur production. Les producteurs de maïs d'Ouganda et du Rwanda manquent de capacités d'entreposage et de stockage adaptées, d'intrants de qualité (semences et engrais), de liquidités et d'informations claires sur le marché (notamment sur les normes). En Ouganda, le marché informel fournit 85 à 90 % des semences utilisées par les agriculteurs, les variétés améliorées ne représentant que 5 à 15 % des intrants, et le contrôle de l'application des normes de qualité par les pouvoirs publics est difficile (Daly et al., 2017).

Les capacités locales de production doivent être renforcées pour lutter contre la dépendance accrue aux importations alimentaires. La région n'étant pas autosuffisante pour la plupart des denrées de base, sa dépendance aux importations est appelée à augmenter. Des mesures conjointes, à l'échelle de la région et du continent, visant à augmenter la production nationale sont indispensables pour éviter les pénuries, y compris en attirant des investissements nationaux et étrangers dans les filières alimentaire et agroalimentaire.

La crise du COVID-19 a eu des effets immédiats sur la production régionale. L'industrie agroalimentaire de l'Afrique de l'Est a souffert de pénuries de main-d'œuvre et de retards d'approvisionnement. Au Kenya, les agro-industriels se heurtent à des problèmes d'effectifs et à une baisse des importations d'intrants agricoles destinés à la transformation, en raison de retards importants aux frontières. Dans le même temps, l'interruption des échanges et les mesures de restriction ont désorganisé les chaînes de valeur agroalimentaires locales à court et moyen termes, créant des goulets d'étranglement dans les transports, la logistique, la transformation et la vente dans les villes et les zones périurbaines. Les populations vulnérables, qui doivent se déplacer au quotidien pour aller travailler dans les villes, sont elles aussi touchées, les mesures de confinement entraînant souvent une perte totale de revenu pour les travailleurs occasionnels, les vendeurs à la sauvette de denrées alimentaires, les chauffeurs de minibus et les autres personnes dépendantes d'un salaire journalier.

La pandémie pourrait aussi avoir de fortes répercussions sur les agriculteurs et aggraver la crise alimentaire. Même si les zones rurales ont été au départ moins touchées par la pandémie, la désorganisation des chaînes de valeur locales a créé un choc supplémentaire pour les petits exploitants. À moyen terme, ces derniers risquent d'être confrontés à des niveaux croissants de pauvreté, d'insécurité alimentaire et de malnutrition, avec la raréfaction de la nourriture et le renchérissement des denrées de base. En Éthiopie, au Kenya, en Ouganda et en Tanzanie, les conséquences de la pandémie sur la sécurité alimentaire ont été aggravées par un deuxième épisode d'invasion acridienne en avril 2020, qui a provoqué d'importants dégâts dans les cultures et les pâturages. La diminution des revenus agricoles doublée d'une baisse des envois de fonds

pourrait restreindre l'accès des agriculteurs aux intrants. Cette situation accentue le risque de sous-production au niveau des cultures et de l'élevage par rapport aux capacités et la crise alimentaire liée aux sécheresses et à une mauvaise gestion économique.

En restreignant un peu plus la circulation des produits agricoles et des remises migratoires, la crise sanitaire pourrait dissuader les futurs investissements dans les chaînes de valeur régionales agroalimentaires. La plupart des pays d'Afrique de l'Est ayant limité les déplacements transfrontaliers, cela s'est répercuté sur le commerce informel des produits alimentaires de base, comme les céréales, et sur les transferts de fonds. Le franchissement des frontières des camions de marchandises entre le Kenya et l'Ouganda et entre le Kenya et la Tanzanie a ainsi connu d'importants retards, qui ont rejailli sur l'ensemble de la chaîne agroalimentaire en aval. D'autant que les gouvernements de la région ont réagi aux précédentes pénuries alimentaires en interdisant les exportations de produits agroalimentaires, ce qui a dissuadé les entreprises d'Afrique de l'Est de faire appel aux autres pays de la région pour s'approvisionner (Brenton et Hoffmann, 2016).

La transformation digitale peut contribuer au développement des chaînes de valeur agroalimentaires, sous réserve de politiques publiques adaptées

Les gouvernements et les start-ups d'Afrique de l'Est se sont appuyés sur des modèles d'affaires et des innovations numériques afin d'améliorer l'efficacité des chaînes de valeur agroalimentaires. L'Afrique de l'Est est l'un des premiers utilisateurs de l'argent mobile au monde. La région compte 1 106 comptes d'argent mobile déclarés pour 1 000 adultes, contre 600 pour le reste de l'Afrique, 533 en Asie et 245 en Amérique latine et Caraïbes. La pénétration rapide de l'argent mobile a permis d'extraire de la pauvreté près de 2 % des ménages kenyans (environ 194 000 personnes) et a aidé 185 000 femmes à passer d'une agriculture de subsistance à des activités commerciales ou de vente (Suri et Jack, 2016). L'entreprise kenyane Twiga Foods a passé un partenariat avec la plateforme de commerce en ligne Jumia afin de distribuer des fruits et des légumes directement aux consommateurs. Au Kenya, plus de 100 000 clients font confiance à Twiga Foods, qui distribue chaque jour plus de 600 tonnes de produits à 10 000 détaillants (Kene-Okafor, 2021).

Le recours aux applications numériques a amélioré le fonctionnement des services liés au commerce. L'automatisation des procédures douanières et les certificats d'origine électroniques peuvent accélérer la circulation des biens entre les frontières et améliorer le suivi logistique des produits. La nouvelle start-up kenyane Solar Freeze fournit des unités frigorifiques mobiles alimentées à l'énergie solaire pour permettre aux petits exploitants d'entreposer leurs produits fragiles. Avec ses 3 000 clients, l'entreprise a amélioré les rendements agricoles de plus de 150 % depuis 2016 (Kibiti et Strubenhoff, 2019).

Les solutions numériques pourraient résoudre des problèmes persistants dans la production agricole. Les solutions numériques ont accru la production agricole et les revenus des agriculteurs tout en améliorant la gestion de la sécurité alimentaire et en accélérant la transformation agricole. L'application Tumaini, utilisée en Ouganda, fait appel à l'intelligence artificielle pour déterminer, à partir de photos prises par les agriculteurs, si un produit est atteint par une maladie (McKinsey, 2021). Les progrès technologiques permettent aussi de sécuriser globalement les droits fonciers de manière participative et à moindre coût, ce qui était impensable il y a une dizaine d'années. Au Rwanda, trois organismes officiels – Rwanda Land Management and Use Authority, Rwandan Information Society Authority et United States Medici Land Governance – ont ainsi institué en 2018 un processus électronique reposant sur la technologie des chaînes de blocs pour enregistrer les droits fonciers, ce qui permet de disposer plus rapidement et de manière plus transparente d'informations en vue d'accélérer les transferts de propriété.

Les solutions numériques nécessitent des interventions politiques de soutien. Plusieurs freins – accès aux infrastructures digitales, compétences et financement, notamment – ralentissent la diffusion des technologies numériques. Bien souvent, les solutions numériques exigent des réglementations et des investissements matériels supplémentaires. La loi sur le registre foncier de 2012 au Kenya avait ainsi mandaté l'autorité en charge du cadastre pour mettre au point un système électronique. Mais le programme d'automatisation a pris du retard du fait d'un certain nombre de difficultés, dont des registres fonciers endommagés ou manquants et des droits de propriété mal établis. Les institutions sociales restent vitales pour assurer la légitimité pour les populations locales des processus visant à statuer sur des demandes litigieuses (comme la clarification des droits et l'accord sur les limites cadastrales préalablement à l'enregistrement officiel).

La coordination régionale est la clé du renforcement des chaînes de valeur agroalimentaires en Afrique de l'Est

Les responsables politiques d'Afrique de l'Est doivent entretenir la dynamique de démantèlement des obstacles au commerce intrarégional

Les responsables politiques et le secteur privé ont manifesté un vif intérêt pour une intégration économique accrue de la CAE. Contrairement aux autres blocs régionaux en Afrique, les pays de la CAE ont signé, ratifié et mis en œuvre la plupart des protocoles réunis dans un traité. Cela concerne l'Union douanière, en 2005, le Marché commun, en 2010, et le Territoire douanier unique, en 2014. Tous ont contribué à réduire les barrières tarifaires mais ont également eu pour effet de renforcer les barrières non tarifaires liées pour l'essentiel aux normes sanitaires et phytosanitaires, aux limites de charge et de poids par essieu des véhicules, aux exigences en matière d'assurance, aux coûts d'administration du commerce, aux taxes suspendues et aux règles d'origine.

Pour la CAE, une remise à plat complète du TEC est indispensable pour préserver la stabilité et protéger l'intégrité de ce dispositif. Le recours croissant aux exclusions et aux remises de droits de douane et les révisions successives fragilisent le TEC, ouvrant la voie au protectionnisme et à une concurrence malsaine (Rauschendorfer et Twum, 2020). Les gouvernements peuvent le protéger des assauts de groupes d'intérêt en adoptant des bandes tarifaires et des classifications de produits simplifiées, en renforçant le pouvoir des autorités régionales chargées de la concurrence et en s'appuyant sur des champions et des porte-paroles du secteur privé. Lors de la révision du TEC, les pays devront s'employer à limiter les remises de droits et les révisions au strict nécessaire et à prévoir la libéralisation progressive des industries protégées. La renégociation de la liste des exclusions peut permettre à chaque État membre de se spécialiser dans un segment particulier pour desservir le marché régional. L'abandon total de la liste d'exclusions serait politiquement difficile, puisqu'elle permet aux petits pays de développer et de protéger des moyens de subsistance.

Les pays doivent continuer d'investir dans l'automatisation des procédures commerciales et douanières, à l'instar des certificats d'origine électroniques. Une évaluation récente de l'avancement des certificats d'origine électroniques (e-CO) révèle la lenteur de leur mise en œuvre dans le COMESA et la SADC, Maurice étant le seul pays à avoir complètement développé cet outil (Mafurutu, 2020). L'utilisation des e-CO et, en parallèle, l'adoption de règles d'origine simples et faciles à appliquer dans le cadre de la ZLECAf sont particulièrement importantes pour les exportateurs commerciaux.

Face à la crise du COVID-19, l'Afrique de l'Est a introduit des mesures de facilitation du commerce. La CAE s'est dotée d'une stratégie régionale commune de redressement

post-crise. Elle prévoit un système harmonisé de certification et de partage des résultats des tests, l'adoption d'un système numérique de surveillance et de suivi pour les chauffeurs au sein de la CAE, le soutien aux chaînes de valeur agricoles et la création de dispositifs de financement dédiés à un objectif spécifique pour les petites et moyennes entreprises. Le système régional de suivi électronique des marchandises (RECTS), introduit par l'Ouganda en 2013 et adopté depuis par le Kenya et le Rwanda, qui permet de suivre toutes les cargaisons et améliore l'interopérabilité des systèmes de surveillance des transports en Afrique de l'Est, fait partie des initiatives engagées. Enfin, le système de surveillance des déplacements dans les corridors de transport, qui sera déployé à titre pilote le long de la frontière entre la Zambie et la RDC pour mettre en place un cadre réglementaire garantissant le transport transfrontalier et la surveillance du transit afin de réduire la transmission du coronavirus, sera intégré au RECTS.

La réduction des barrières aux échanges de services peut aussi contribuer à renforcer le potentiel de l'Afrique de l'Est en tant que pôle tertiaire pour les TIC, le voyage et les transports notamment. Le Kenya, Madagascar, Maurice et le Rwanda ont acquis de vraies capacités pour se positionner avec succès dans les CVM des services liés aux TIC, mais rencontrent encore des difficultés pour s'intégrer aux CVM d'externalisation du processus métier (Mann et Graham, 2016). Dans le secteur tertiaire, les protocoles d'investissement et les mesures de facilitation du commerce et des investissements sont étroitement liés aux enjeux de libéralisation du marché, une présence commerciale à l'étranger étant le mode privilégié de délivrance pour le commerce des services. Pourtant, les négociations autour du commerce des services sont les plus problématiques et leurs résultats sont souvent particulièrement délicats à mettre en œuvre.

Une coordination à l'échelle régionale des stratégies industrielles nationales peut renforcer la compétitivité de la région

La coopération régionale doit trouver le juste équilibre entre la protection des intérêts nationaux et la promotion de capacités régionales dans les industries stratégiques. La conjoncture internationale actuelle traduit la montée du protectionnisme économique et la perte de vitesse de la dynamique de libéralisation des marchés et d'intégration. La plupart des gouvernements protègent leurs secteurs stratégiques, y compris les entreprises publiques et les secteurs en lien avec la santé (à travers par exemple des interdictions d'exportation). En Afrique de l'Est, et en particulier au sein des membres de la CAE, les pays ont identifié des pistes pour renforcer la compétitivité des industries régionales et coopérer dans des secteurs clés comme l'agroalimentaire et le textile. La région s'est également dotée en 2019 d'une stratégie pour le coton, le textile et l'habillement, qui ambitionne de développer une industrie capable de se positionner avec succès sur les marchés mondiaux (annexe 5.A1).

Les multinationales chefs de file peuvent renforcer certains secteurs clés dans les chaînes de valeur. Les entreprises mondiales leaders dans leur secteur peuvent stimuler les industries en amont dans les économies nationales, accroître leur productivité par le biais de transferts de technologies et de compétences et améliorer l'accès au crédit et aux marchés des producteurs locaux. Dans les chaînes de valeur agroalimentaires, les investissements étrangers dans les infrastructures et la modernisation des pratiques de production peuvent procurer des avantages substantiels aux petits exploitants agricoles et aux communautés locales (CNUCED, 2015). Les chaînes de valeur alimentées par des IDE en quête de marchés ont besoin d'un protocole d'investissement bien conçu pour régir ces opérations et faciliter la mobilité des capitaux. Les chaînes de valeur compétitives à l'échelle mondiale, à forte intensité de main-d'œuvre et à faible coût, requièrent une approche différente (notamment une plus grande flexibilité en matière d'approvisionnement) que les chaînes de valeur manufacturières à forte intensité de compétences et de capital.

Bien conçues et correctement financées, les politiques de pôles de compétitivité peuvent favoriser la création de liens

Les politiques de pôles de compétitivité peuvent contribuer à tisser des relations utiles entre multinationales chefs de file et producteurs locaux. Du fait du manque de compétitivité de la plupart des producteurs d'Afrique de l'Est, les pouvoirs publics doivent pratiquer des politiques proactives de soutien à l'approvisionnement local et à la participation des entreprises nationales. Ce soutien peut prendre la forme de politiques de pôles de compétitivité. Elles permettent de concentrer les investissements publics et les capacités et d'assurer une bonne coordination, sachant que la proximité des entreprises propre à ce type d'organisation est propice au transfert des connaissances et de l'innovation par les entreprises leaders. L'échelle, la densité et les interactions économiques typiques des pôles industriels favorisent la création de liens en amont et en aval entre les entreprises chefs de file et les réseaux industriels locaux, entre les entreprises et les travailleurs (bassins d'emplois et compétences spécialisées) et entre les entreprises et leurs clients (meilleur accès aux marchés).

La réussite des pôles d'entreprises dépend de la politique suivie et de nombreux autres critères. L'approvisionnement local et la participation des entreprises nationales dépendent largement de la conception des politiques de pôle, à l'image des ZES (y compris les critères d'éligibilité des zones, les incitations aux investisseurs, les exigences en matière de capitaux étrangers et les restrictions à l'approvisionnement local), de la densité et de la capacité de la base de fournisseurs et de la spécialisation sectorielle des zones (Farole, 2011). Ces politiques industrielles locales exigent une expertise technique, une compétence administrative et le perfectionnement continu des capacités. Les pays se font concurrence pour attirer des IDE en s'appuyant sur une proposition bien définie liée au dynamisme de leurs pôles, leurs avantages comparatifs et un ensemble d'incitations bien pensées. Il faut donc redoubler d'efforts pour renforcer les programmes de développement des fournisseurs et bâtir les capacités institutionnelles nécessaires au déploiement efficace des politiques de pôles de compétitivité.

Dans leur riposte à la pandémie de COVID-19, les pays d'Afrique de l'Est doivent redoubler d'efforts pour conserver les IDE. Les pays de la région ont déjà mis en œuvre plusieurs politiques visant à conserver les IDE. L'Éthiopie a ainsi institué un fonds doté de 6.5 millions USD pour subventionner les salaires des entreprises installées dans des parcs industriels (tableau 5.1). L'expérience internationale suggère que le maintien d'une relation sans lien de dépendance entre le conseil d'administration du pôle et les entreprises chefs de file est crucial pour faciliter la résolution de problèmes communs tout en évitant les risques de récupération politique.

Tableau 5.1. **Afrique de l'Est : instruments des politiques de pôles de compétitivité déployés pour retenir les IDE et promouvoir les exportations face à la pandémie de COVID-19**

Approche programmatique	Exemple
Facilitation du transport et de l'exportation de marchandises	**Afrique de l'Est :** Gratuité du transport ferroviaire de biens manufacturés entre Djibouti et l'Éthiopie, rabais sur les services logistiques pour les exportateurs et levée du prix plancher imposé par la banque nationale d'Éthiopie pour les exportations horticoles.
Subventions salariales/ protection de l'emploi	**Éthiopie :** constitution d'un fonds doté de 6.5 millions USD pour subventionner les salaires et les incitations afin de récompenser les entreprises des parcs industriels ayant réussi à s'adapter à la pandémie.
Création de parcs industriels	**Éthiopie :** création d'un parc industriel de l'habillement à Awassa par le chinois Sinoma International Engineering Co.
Libéralisation des IDE	**Éthiopie :** ouverture de toutes les industries aux IDE d'au moins 200 000 USD pour un projet unique et autorisation des IDE dans certains services de transport.
Nouvelles incitations à l'investissement	**Rwanda :** révision du dispositif d'incitations aux investissements et du code de l'investissement afin de réduire les coûts opérationnels.
Développement accéléré de parcs industriels	**Ouganda :** soutien budgétaire à l'accélération du développement de parcs industriels, soutien à la substitution aux importations et à la promotion des exportations par des financements de la banque de développement du pays.

Source : Compilation des auteurs.

En Afrique de l'Est, les chaînes de valeur agroalimentaires, les investissements publics et la coordination régionale peuvent concourir à renforcer la compétitivité des producteurs locaux. Les investissements publics dans la recherche et le développement pour l'agriculture et les services de vulgarisation peuvent accroître la productivité, de même que les programmes de promotion de l'accès des agriculteurs aux intrants (semences, engrais, machines) et aux financements. La coordination régionale peut également permettre de résoudre les défis persistants, comme les maladies qui se transmettent aux cultures et au bétail à travers les frontières, le manque de capacités nationales de recherche et de sélection, le partage des connaissances, la constitution de bases de données et la mise en place de systèmes d'alerte précoce et de prévision. La CAE a activement œuvré pour une approche régionale du renforcement des chaînes d'approvisionnement en denrées alimentaires, avec notamment l'harmonisation des politiques pour permettre la libre-circulation des produits de base depuis les zones excédentaires vers les zones déficitaires, reposant essentiellement sur des incitations tarifaires et la dynamique du marché.

Les ZES à cheval sur des frontières peuvent favoriser les interactions entre pôles industriels de plusieurs pays. L'Éthiopie et le Kenya se sont mis d'accord pour créer une zone de libre-échange et développer des infrastructures dans la région frontalière de Moyle en vue de constituer un pôle économique géré par les deux pays. Cette initiative fait suite à des projets antérieurs en Afrique de l'Ouest (zone économique englobant le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali) et en Afrique australe (ZES de Musina-Makhado en Afrique du Sud). À Nairobi, la ZES Tatu City a attiré un investissement de 70 millions USD de Cold Solutions en vue de construire les plus grands entrepôts frigorifiques d'Afrique de l'Est.

Ces ZES transfrontalières nécessitent de solides capacités institutionnelles. Les ZES transfrontalières impliquent une intégration politique profonde et exigent le soutien politique de tous les pays concernés ainsi qu'une coordination au niveau des États et à l'échelon local. Malgré les difficultés liées au développement industriel transfrontalier, de plus en plus de pays s'efforcent d'aligner leurs stratégies de ZES sur les initiatives régionales (CNUCED, 2021b ; Banque mondiale, 2021). Ainsi, les ministres de l'Industrie des 21 États membres du COMESA ont approuvé la stratégie de mise en œuvre du cadre régissant la politique de contenu local et la gestion des ZES et des parcs industriels. Le but est de faciliter l'apprentissage régional entre pairs, de profiler certaines ZES pour les transformer en centres d'excellence et de renforcer les ZES transfrontalières dans

la région. L'adhésion à ce type de cadres peut guider les États membres au moment de mettre en place des stratégies de ZES et de parcs industriels à l'échelle de chaque pays.

Les pays d'Afrique de l'Est doivent coopérer pour réaliser le marché unique numérique

L'économie digitale en Afrique de l'Est est prometteuse. Le Kenya fait ainsi partie des trois plus gros acteurs du commerce en ligne d'Afrique tandis que le Rwanda aspire à devenir un pôle numérique pour l'externalisation des processus métier et de connaissances, lui qui vient de devenir le siège du pôle e-commerce de la ZLECAf pour l'Afrique (Tralac, 2020 ; Banga, 2020). Ces deux pays sont des pionniers des modèles de l'économie numérique et de l'inclusion financière digitale ainsi que de la cybersécurité.

Le marché unique numérique de l'Afrique de l'Est peut consolider l'économie digitale naissante et, à l'instar du projet d'accélérateur de l'économie numérique pour le développement (DEA4D), contribuer au développement numérique de chaque pays. Le marché unique numérique facilitera la connectivité régionale et la construction de données et de marchés en ligne et soutiendra les initiatives actuelles en faveur de l'intégration régionale (CUA/OCDE, 2021). Il vise simultanément à harmoniser l'économie numérique régionale et à améliorer et développer les infrastructures numériques nationales. Le marché unique numérique est dans sa phase de lancement après l'élaboration d'un rapport sur la feuille de route, lequel a défini sa vision et les actions stratégiques à mettre en œuvre. Le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda s'emploient également à soutenir un développement digital national à travers le projet DEA4D, qui s'attache à remédier aux contraintes propres à chacun d'entre eux, identifiées pendant une phase de diagnostic. Ce projet a ainsi aidé le Kenya à élaborer son plan d'action pour l'économie numérique (Nyakanini et al. 2020).

La promotion d'une couverture universelle à travers le projet « One Network Area » (ONA) et la coopération en matière d'investissements dans les infrastructures digitales sont cruciales pour réduire encore les coûts de communication et offrir un accès bon marché à ces infrastructures, surtout dans les pays enclavés. Le projet ONA est une initiative visant à réduire les frais d'itinérance transfrontalière, réunissant au départ le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. En 2020, la Tanzanie a devancé le délai fixé par la CAE et rejoint le réseau. Elle fournit actuellement des services de télécommunications à sept autres pays de la région et ambitionne de devenir un pôle télécom pour l'Afrique de l'Est et l'Afrique centrale. Également en 2020, le Rwanda et la Tanzanie ont entamé des discussions pour étendre le partenariat au secteur des télécommunications. Le Burundi est le seul pays d'Afrique de l'Est à ne pas avoir encore rejoint le réseau (Anami, 2021).

L'harmonisation des réglementations du commerce digital, la consolidation et la garantie de l'interopérabilité des plateformes et des systèmes de paiement numériques et la promotion d'une coopération réglementaire mutuelle sont indispensables. Ainsi, dans le cadre de l'alliance Smart Africa, les gouvernements nationaux, les partenaires du développement et le secteur privé coopèrent pour faire progresser les achats judicieux d'infrastructures numériques. Le but est d'harmoniser le développement digital en comparant les progrès d'un pays par rapport au plan d'action pour l'économie numérique et de tester des initiatives pilotes dans les États membres en privilégiant l'harmonisation.

La promotion de chaînes de valeur dans l'économie digitale passe impérativement par des investissements dans les infrastructures numériques régionales et le renforcement des catalyseurs de l'économie digitale. Des stratégies disparates et inexistantes, l'absence d'interopérabilité des plateformes et le sous-développement des catalyseurs de l'économie numérique que sont notamment les compétences font partie des freins au développement numérique (encadré 5.2). Le protocole de la ZLECAf sur le commerce en ligne pourrait

aborder les questions de facilitation, d'accès aux marchés et de coordination avec les organisations régionales chargées de relever les défis infrastructurels (à travers des initiatives comme la plateforme africaine de commerce électronique et le système de paiement panafricain d'Afreximbank) (Tralac, 2020 ; UIT, 2021).

Encadré 5.2. **Développer les compétences nécessaires au passage de l'Afrique de l'Est à l'ère numérique**

Des partenariats public-privé solides peuvent permettre de surmonter la pénurie de compétences digitales en Afrique de l'Est et rétablir l'équilibre hommes-femmes dans ces profils. En investissant dans des partenariats solides entre gouvernements, industries et établissements d'enseignement et de formation techniques et professionnels, les pays peuvent étendre leur offre d'éducation. Ainsi, le partenariat public-privé entre Enabel et MTN a permis d'introduire des services numériques (ordinateurs, serveurs et connexions à Internet notamment) destinés aux pôles d'innovation dans neuf établissements de formation professionnelle. Les jeunes étudiants ont pu ainsi renforcer leurs compétences. Pour lutter contre la faible présence des femmes dans les métiers du numérique au Rwanda, WeCode propose une formation aux TIC aux femmes du pays, qu'elles aient ou non déjà un diplôme dans ces matières.

Les pays peuvent mettre en commun leurs ressources pour créer des centres régionaux de développement des compétences. Avec ses campus à Maurice et au Rwanda, l'université des leaders africains (ALU) impartit aux étudiants des compétences clés dont ces futurs entrepreneurs auront besoin et leur permet de tisser de solides liens avec des employeurs potentiels, grâce à des stages. L'ALU ambitionne de créer 25 campus sur tout le continent pour former 3 millions de jeunes leaders africains d'ici 50 ans. Autre exemple, le master en intelligence artificielle du Rwanda, qui bénéficie du soutien de Google et de Facebook. Hébergé par l'Institut africain des sciences mathématiques, le programme forme des chercheurs et des ingénieurs africains à appliquer l'intelligence artificielle à différents secteurs. Le taux de réussite est de 91 % et tous les étudiants trouvent ensuite un emploi sur le continent.

Promouvoir la mobilité intrarégionale des compétences pour remédier aux pénuries et favoriser une intégration accrue. La mobilité des compétences est un déterminant important de la participation en amont et en aval aux CVM manufacturières pour les pays africains (Yameogo et Jammeh, 2019). Les accords de reconnaissance mutuelle des diplômes adoptés par les CER posent les jalons d'une normalisation des licences professionnelles en appui à la mise en œuvre de la ZLECAf. Le protocole du marché commun de la CAE reconnaît ainsi les qualifications universitaires et professionnelles de la main-d'œuvre, ce qui facilite les accords sectoriels de reconnaissance mutuelle des pratiques des comptables, architectes, ingénieurs et vétérinaires.

Annexe 5.A1. Chaînes de valeur mondiales du textile et de l'habillement en Afrique de l'Est

Le secteur du textile et de l'habillement constitue une source essentielle d'emplois en Afrique de l'Est. Composé d'une majorité de micro, petites et moyennes entreprises (MPME), le secteur est un gros pourvoyeur d'emplois pour une main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée et, en particulier, pour les jeunes et les femmes. En Éthiopie, ce secteur crée plus de 80 000 emplois, sachant que près de 80 % des travailleurs employés dans la confection et l'habillement – une filière qui est par ailleurs en pleine expansion au Kenya, à Madagascar, à Maurice, en Ouganda, au Rwanda et en Tanzanie (tableau 5.A1.1) – sont des femmes.

Tableau 5.A1.1. **Performance du secteur du textile et de l'habillement, Afrique de l'Est, 2016**

Pays	Nombre d'usines de grande taille	Principaux produits	Habillement, en million USD, (en %) et en % du PIB	Emplois directs	Exportations, en millions USD	Importations, en millions USD
Kenya	22	Habillement, fripes	374 (91 %) 0.5 %	40 000	412	1 871
Ouganda	3	Fibre de coton, habillement, linge de maison, fripes	Non disponible	5 000	22	108
Tanzanie	17	Fibre de coton, habillement, linge de maison, fripes	47.6 (40 %) 0.1 %	20 000	236	977
Éthiopie	70	Habillement, linge de maison, fil de coton	81.4 (76 %) 0.15 %	80 000	107	773
Madagascar	70	Habillement, tissus	625 (94 %) 6.4 %	100 000	662	573
Maurice	100	Habillement, tissus, fil de coton	702 (89 %) 6.4 %	45 000	785	354

Source : Compilation des auteurs d'après ONU (2021) *UN COMTRADE* (base de données), https://comtrade.un.org/ et examen de la littérature empirique.

La plupart des pays de la région disposent de vastes ressources inexploitées pour produire du coton et développer un secteur du textile et de l'habillement dynamique et orienté vers l'exportation. Le Kenya, par exemple, disposerait de quelque 385 000 hectares de terres adaptées à la production de coton. Cependant, une fraction seulement de ces terres est affectée à cette culture. La production annuelle de fibre de coton au Kenya avoisine 7 000 tonnes pour un potentiel estimé à 200 000 tonnes (ITC, 2020), sachant que le pays possède déjà un secteur du textile et de l'habillement dynamique, avec 22 grands sites de production employant environ 40 000 personnes. En 2016, les exportations de vêtements du Kenya vers le reste du monde ont été valorisées à 374 millions USD (USAID, 2018). Par ailleurs, en Éthiopie, l'industrie du textile et de l'habillement a progressé de 51 % entre 2013 et 2018.

La chaîne de valeur du textile et de l'habillement en Afrique de l'Est est intégrée dans les réseaux de production mondiaux mais n'a que peu développé les relations régionales. Les importations régionales de biens intermédiaires destinés à la production de textile et de chaussures, par exemple, ont plus que doublé en dix ans, de 911 millions USD en 2009 à 2 089 millions USD en 2019, tandis que la part de l'approvisionnement régional a chuté de 4.5 à 2.6 % sur la même période.

La chaîne de valeur mondiale du textile et de l'habillement devrait continuer à fournir des emplois. L'automatisation à grande échelle dans le secteur du textile et de l'habillement ne devrait pas se concrétiser à court terme, surtout dans les segments à

forte intensité de main-d'œuvre tels que la couture. Selon des estimations récentes, le travail manuel devrait rester plus attractif économiquement que l'automatisation dans les 15 à 20 prochaines années (Tilman et al., 2020). La hausse des salaires en Chine pourrait entraîner la relocalisation de 81 millions d'emplois industriels à bas coût, y compris dans le secteur du textile et de l'habillement, vers d'autres pays, notamment en Afrique de l'Est.

Une amélioration de la compétitivité est indispensable pour réduire la dépendance de la région aux clauses d'accès préférentiel aux marchés mondiaux pour attirer les investissements. En termes de productivité du travail, l'Éthiopie est le seul pays de la région capable de concurrencer d'autres pôles de production mondiaux comme le Bangladesh et le Viet Nam. Tandis que les producteurs de nombreux pays d'Afrique de l'Est bénéficient d'un accès libre de droits aux marchés de l'Union européenne (en vertu d'accords de partenariat économique et de l'initiative « Tout sauf les armes ») et des États-Unis (grâce à la loi sur la croissance et les opportunités en Afrique), ils doivent améliorer leur compétitivité pour tirer parti de telles opportunités. Par le passé, la perte par Madagascar et Maurice de leur accès préférentiel à ces marchés a entraîné un effondrement de leur industrie locale (Fernandes et al., 2019). À cela s'ajoute le fait que les producteurs locaux ont du mal à concurrencer les importations de vêtements de seconde main dans leur propre pays.

Le manque de techniciens et de spécialistes compétents limite les gains de productivité et l'ajout de valeur dans la chaîne de valeur du textile et de l'habillement. Le manque de compétences peut réduire les bénéfices tirés des investissements en capital, car souvent les entreprises ne disposent pas d'un personnel suffisamment qualifié pour faire fonctionner les nouveaux équipements. En Éthiopie par exemple, la déconnexion entre les universités et les établissements de formation technique et professionnelle, l'insuffisance de certifications normalisées de la formation et l'absence de cours de formation en entreprise sont autant de goulets d'étranglement pour l'amélioration des compétences. En outre, le secteur du textile et de l'habillement d'Éthiopie étant relativement jeune, la plupart des gestionnaires ne le connaissent pas suffisamment bien et les entreprises locales ont plus de mal à accéder à une expertise étrangère que celles détenues par des investisseurs/actionnaires étrangers (ITC, 2015).

Le non-respect des normes environnementales et sociales peut avoir des retombées négatives et conduire les acheteurs sensibles aux enjeux sociaux à rejeter les producteurs qui ne s'y plient pas. Dans les usines d'Éthiopie par exemple, les ouvriers dépassent souvent le nombre maximal d'heures de travail autorisées et sont exposés à des machines technologiquement dépassées et nuisibles à l'environnement. De fait, rares sont les sites de production éthiopiens à disposer des certifications de l'initiative de conformité sociale des entreprises de l'Union européenne ou du WRAP (initiative mondiale de production accréditée responsable au niveau mondial des États-Unis), lesquelles pourraient contribuer à accroître la demande de produits. D'autant que vu le poids du secteur du vêtement et de l'habillement dans l'industrie manufacturière éthiopienne, il sert en quelque sorte de modèle de conduite sociale et environnementale pour les autres chaînes de production (ITC, 2015).

Notes

1. L'indice d'intégration productive représente le niveau d'approvisionnement régional en biens intermédiaires des pays et leurs capacités à se compléter les uns et les autres à travers leurs exportations, tandis que l'indice d'intégration infrastructurelle sert à mesurer la connectivité routière transfrontalière, les infrastructures électriques transfrontalières et le coût de l'itinérance mobile. Il s'agit d'un indice composé de neuf mesures portant sur l'état de l'électricité, le transport, les TIC, l'eau et l'assainissement dans une zone donnée. Il pallie le manque de données exhaustives et fiables sur les infrastructures régionales (CUA/BAfD/CENUA, 2019).

2. « Cela signifie que la production n'est pas équitablement répartie sur le continent et que les pays ne tirent pas tous les bénéfices liés à leurs différents avantages comparatifs. Cela est probablement en grande partie dû à des services logistiques médiocres ou inexistants, indispensables pour assurer un approvisionnement régional » (CUA/BAfD/CENUA, 2019).

Références

Absulsamad, A. et G. Gereffi (2017), "Dairy value chains in East Africa", *Policy Brief*, International Growth Centre, www.theigc.org/wp-content/uploads/2017/03/Dairy-chain-brief.pdf.

Anami, L. (2021), "Tanzania joins One Network Area for lower cross-border call tariffs", *The East African*, www.theeastafrican.co.ke/tea/business/tanzania-joins-one-network-area-3412976, (consulté le 1er novembre 2021)

Banga, K. (2020), "Can the digital economy help mitigate the economic losses from COVID-19 in Kenya?", *Supporting Economic Transformation*, 20 avril, Overseas Development Institute, https://set.odi.org/wp-content/uploads/2020/04/Can-the-digital-economy-help-mitigate-the-economic-losses-from-COVID-19-in-Kenya.pdf.

Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators (consulté le 1er octobre 2021).

Banque mondiale (2020), *Rapport sur le développement dans le monde : le commerce au service du développement à l'ère de la mondialisation des chaînes de valeur*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/32437.

Bingi, S. et F. Tondel (2015), "Recent development in the dairy sector in Eastern Africa: Towards a regional policy framework for value chain development", European Centre for Development, https://ecdpm.org/wp-content/uploads/BN-on-dairy-sector-in-EA_final1.pdf.

Brenton, P. et B. Hoffman (2016), *Political Economy of Regional Integration in Sub-Saharan Africa*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24767.

Bright, J. (2020), "Africa turns to mobile payments as a tool to curb COVID-19", 25 mars, Techcrunch, https://techcrunch.com/2020/03/25/african-turns-to-mobile-payments-as-a-tool-to-curb-covid-19/ (consulté le 9 novembre 2021).

Casella, B. et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database* (base de données), https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1er octobre 2021).

CENUA/TradeMark East Africa (2020), *Creating a Unified Regional Market: Towards the Implementation of the African Continental Free Trade Area in East Africa*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis Abeba, https://hdl.handle.net/10855/43754.

CEPII (2021), *BACI* (base de données), Centre d'études prospectives et d'informations internationales, www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 1er octobre 2021).

CNUCED (2021a), *World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210054638.

CNUCED (2021b), *Handbook on Special Economic Zones in Africa: Towards Economic Diversification across the Continent*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://www.unctad.org/system/files/official-document/diaeia2021d3_en.pdf.

CNUCED (2020), *World Investment Report 2020: International Production Beyond the Pandemic*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/fr/node/27504.

CNUCED (2015), *Commodities and Development Report 2015: Smallholder Farmers and Sustainable Commodity Development*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/suc2014d5_en.pdf.

CUA/BAfD/CENUA (2019), *Indice de l'intégration régionale en Afrique – Rapport 2019*, Commission de l'Union africaine, Banque africaine de développement et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique www.integrate-africa.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/ARII-FR-Report2019-FIN-R15_11jun20.pdf.

CUA/OCDE (2021), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, CUA, Addis Abeba/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

Daly, J. et al. (2017), "Maize value chains in East Africa", International Growth Centre, https://www.thegic.org/wp-content/uploads/2017/05/Daly-et-al-2017-Maize-paper-1.pdf.

De Melo, J. et A. Twum (2021), "Prospects and Challenges for Supply Chain Trade under the Africa Continental Free Trade Area", *Journal of African Trade*, 25 janvier, https://doi.org/10.2991/jat.k.210105.001.

De Melo, J. et A. Twum (2020), "Supply chain trade in East Africa: Prospects and challenges", *FERDI Working Paper* P263, https://ferdi.fr/en/publications/supply-chain-trade-in-east-africa-prospects-and-challenges.

EABC (2021), "Impact of COVID-19 on light manufacturing (production/processing, distribution and export) in the East African Community (EAC)", East African Business Council, https://eabc-online.com/download/impact-of-covid-19-on-light-manufacturing-production-processing-distribution-and-export-in-the-east-african-community-eac/.

FAO (2017), *The State of Food and Agriculture: Leveraging Food Systems for Inclusive Rural Transformation*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, www.fao.org/3/I7658EN/i7658en.pdf.

Farole, T. (2011), *Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experience*, Banque mondiale, Washington, DC https://documents1.worldbank.org/curated/en/996871468008466349/pdf/600590PUB0ID181onomic09780821386385.pdf.

fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdimarkets.com (consulté le 1er octobre 2021).

Fernandes A. M. et al. (2019), "Are trade preferences a panacea? The export impact of the African Growth and Opportunity Act", *Policy Research Working Paper* No. 8753, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31316.

FMI (2021), *Perspectives économiques régionales : Afrique subsaharienne*, Fonds monétaire international, Washington, DC, https://www.imf.org/fr/Publications/REO/SSA/Issues/2021/10/21/regional-economic-outlook-for-sub-saharan-africa-october-2021.

Fowler, M. et J. Rauschendorfer (2019), "Agro-industrialisation in Uganda: Current status, future prospects and possible solutions to pressing challenges", *Working Paper*, International Growth Centre, www.theigc.org/wp-content/uploads/2019/11/Fowler-and-Rauschendorfer-2019-Working-paper-v2.pdf.

ITC (2020), *Kenya: Cotton, Textile and Apparel Sector Investment Profile*, International Trade Centre, https://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Redesign/Projects/PIGA/Kenya_CTA_booklet_20200513_web.pdf.

ITC (2015), *Ethiopia: Textile and Clothing Value Chain Roadmap 2016-2020*, International Trade Centre, Geneva, https://www.intracen.org/uploadedFiles/intracenorg/Content/Redesign/Projects/SITA/Ethiopia%20TC%20VCR%205-2_web.pdf.

Kene-Okafor, T. (2021), "Kenya's Twiga raises $50M to scale food solutions across Africa", 1er novembre, Techcrunch, https://techcrunch.com/2021/11/01/kenyas-twiga-raises-50m-to-scale-affordable-food-solutions-across-africa/ (consulté le 6 novembre 2021).

Kibiti, B. et H. Strubenhoff (2019), "How off-grid cold storage systems can help famers reduce post-harvest losses", Brookings, www.brookings.edu/blog/future-development/2019/10/16/how-off-grid-cold-storage-systems-can-help-farmers-reduce-post-harvest-losses/ (consulté le 1er novembre 2021)

Leyaro, V. (2021), "Trade effects of East African Customs Union in Tanzania: Application of a structural gravity model", *WIDER Working Paper* 2021/55, https://www.wider.unu.edu/publication/trade-effects-east-africa-customs-union-tanzania.

Mafurutu, R. (2020), "Use of Electronic Certificates of Origin now and beyond Covid-19 in intra-African trade", www.tralac.org/blog/article/14710-use-of-electronic-certificates-of-origin-now-and-beyond-covid-19-in-intra-african-trade.html

Mann, L. et M. Graham (2016), "The domestic turn: Business process outsourcing and the growing automation of Kenyan organisations", *The Journal of Development Studies*, Vol. 52/4, pp. 530-548, https://doi.org/10.1080/00220388.2015.1126251.

McKinsey (2021), "How digital tools can help transform African agri-food systems", McKinsey, www.mckinsey.com/industries/agriculture/our-insights/how-digital-tools-can-help-transform-african-agri-food-systems.

Mitchell, C. et al. (2021), "Transforming Africa's food systems from the demand side", Boston Consulting Group, www.bcg.com/publications/2021/transforming-africa-food-systems-from-demand-side.

Mold, A. (2020), "Risk and resilience: How East Africa could bounce back from the COVID-19 Pandemic", blog de l'OCDE *Development Matters*, https://oecd-development-matters.org/2020/06/02/risk-and-resilience-how-east-africa-could-bounce-back-from-the-covid-19-pandemic/.

Newman, C. et al. (2020), "Linked-in by FDI: The role of firm-level relationships for knowledge transfers in Africa and Asia", *The Journal of Development Studies*, Vol. 53/3, pp. 451-468, https://doi.org/10.1080/00220388.2019.1585813.

Nyakanini G. et al. (2020), *Unlocking the Digital Economy in Africa: Benchmarking the Digital Transformation Journey,* Digital Impact Alliance, https://digitalimpactalliance.org/research/unlocking-the-digital-economy-in-africa-benchmarking-the-digital-transformation-journey/.

Odijie, M. E. (2019), "The need for industrial policy coordination in the African Continental Free Trade Area", *African Affairs*, Vol. 118/470, pp. 182-193, https://doi.org/10.1093/afraf/ady054.

OCDE/FAO (2020), *Perspectives agricoles de l'OCDE et de la FAO 2020-2029*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/ccc6f09c-fr.

Oiro, R., B. Owino et M. Mendez-Parra (2017), "Non-tariff barriers and complaints in the East African Community's reporting process", *Working Paper*, Overseas Development Institute, https://cdn.odi.org/media/documents/11409.pdf.

ONU (2021), "Monthly trade data" in *UN Comtrade* (base de données), Organisation des Nations Unies, New York, https://comtrade.un.org/ (consulté le 1er octobre 2021).

Qiang, C. Z., L. Zhenwei et V. Steenbergen (2021), *An Investment Perspective on Global Value Chains*, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35526.

Rauschendorfer, J. et A. Twum (2020), "Unmaking of a customs union: Regional (dis)integration in the East African Community", *Working Paper* F-20020-UGA-1, International Growth Centre, www.theigc.org/wp-content/uploads/2021/01/Rauschendorfer-and-Twum-2020-Working-paper.pdf.

Suri T. et W. Jack (2016), "The long-run poverty and gender impacts of mobile money", *SCIENCE*, Vol. 354/6317, pp. 1288-1292, https://www.science.org/doi/10.1126/science.aah5309.

Tilman, A. et al. (2020), "Exporting out of China or out of Africa? Automation versus relocation in the global clothing industry", *Working Paper*, Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, https://www.die-gdi.de/discussion-paper/article/exporting-out-of-china-or-out-of-africa-automation-versus-relocation-in-the-global-clothing-industry/.

Trademark East Africa (2020), "Regional traders seek answers on cross-border cargo delays", Trademark East Africa, https://www.trademarkea.com/news/regional-traders-seek-answers-on-cross-border-cargo-delays/.

Tralac (2020), "An agenda for the AfCFTA Protocol on e-Commerce", 25 juin, Tralac Blog, https://www.tralac.org/blog/article/14692-an-agenda-for-the-afcfta-protocol-on-e-commerce.html.

Tschirley, D. et al. (2015), "Africa's unfolding diet transformation: Implications for agrifood system employment", *Journal of Agribusiness in Developing and Emerging Economies*, Vol. 5/2, pp. 102-136, https://doi.org/10.1108/JADEE-01-2015-0003.

USAID (2018), *USAID East Africa Trade and Investment Hub: Overview of the Cotton, Textile and Apparel Sectors in East Africa Region (Kenya, Uganda, Tanzania, Ethiopia, Madagascar and Mauritius) and Benchmarking with Sri Lanka and Bangladesh*, https://agoa.info/images/documents/15582/hubmappingofeacandbenchmarkingwithsrilankaandbangladesh.pdf.

UIT (2021), *Digital Trends in Africa 2021: Information and Communication Technology Trends and Developments in the Africa Region, 2017-2020*, Union internationale des télécommunications, Genève, www.itu.int/pub/D-IND-DIG_TRENDS_AFR.01-2021/fr.

Yameogo, N. D. et K. Jammeh (2019), "Determinants of participation in manufacturing GVCs in Africa: The role of skills, human capital endowment and migration", *Policy Research Working Paper* No. WPS 8938, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/32058.

Chapitre 6

L'intégration des chaînes de valeur en Afrique du Nord et le secteur de l'énergie

Ce chapitre analyse les politiques publiques à mettre en œuvre pour redynamiser la chaîne de valeur du secteur de l'énergie, afin d'accélérer une reprise économique post-COVID en Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie). En effet, ces pays sont confrontés à des contraintes institutionnelles, logistiques, infrastructurelles et techniques qui ne leur permettent pas de tirer pleinement profit de cette chaîne de valeur, malgré l'immense dotation naturelle de la région. Le chapitre s'ouvre sur le contexte macroéconomique, en relation avec l'insertion des pays d'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur. Il met ensuite l'accent sur les potentialités de la région en énergie, et l'importance de ce secteur pour la stabilité macroéconomique et la promotion de l'emploi. Enfin, le chapitre identifie les contraintes et opportunités dans le contexte post-COVID, puis propose des politiques publiques visant à développer la chaîne de valeur énergie (CVE) en Afrique du Nord.

EN BREF

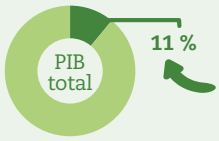
L'instabilité du contexte macroéconomique, marqué par un recul de la croissance de 1.7 % en 2020, rend difficile l'insertion des pays d'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur, y compris celles de l'énergie. Pourtant, l'énergie demeure prépondérante dans le positionnement de l'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur mondiales (CVM), en raison de ses dotations naturelles en ressources fossiles (42.3 % de ses exportations en 2018), et de son potentiel non négligeable en énergies renouvelables (10.33 GW en 2020). Ces dotations en énergies fossiles ont favorisé une participation aux CVM en aval (80 %), plus qu'en amont (20 %) sur la période 2000-19, en raison du faible niveau de sophistication et de diversification des exportations.

Bien que le secteur des énergies renouvelables soit un facteur de stabilisation macroéconomique et un levier d'emplois dans la sous-région, la CVE reste confrontée à des contraintes institutionnelles et techniques qui freinent son développement. Cependant, la pandémie de COVID-19 offre de nouvelles perspectives, à travers les opportunités et les transformations qu'elle génère. Ces opportunités sont renforcées par la ratification de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) par tous les pays d'Afrique du Nord. En particulier, les politiques visant la consolidation de la CVE devront renforcer le capital humain, faciliter le commerce de l'énergie à travers l'harmonisation régionale des politiques commerciales, développer les infrastructures de transport et de la logistique, et améliorer le climat des affaires.

Afrique du Nord

L'Afrique du Nord et les chaînes de valeur mondiales

La participation annuelle moyenne des pays d'Afrique du Nord aux chaînes de valeur mondiales



dont **80 %** *de participation en aval*

Principaux partenaires commerciaux des pays d'Afrique du Nord (% des exportations en 2019)



Opportunités pour la chaîne de valeur énergie



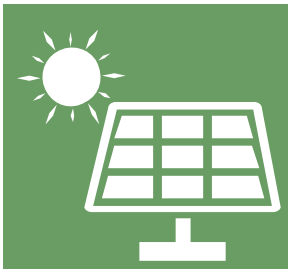
1 MW d'énergie renouvelable génère ...



... cinq emplois temporaires à la phase de démarrage ou de construction



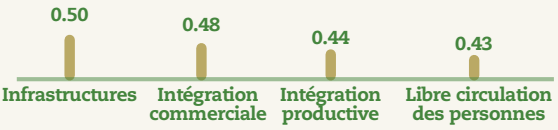
... à terme, deux emplois durables dans la maintenance



En 2020, la capacité en énergies renouvelables de l'Afrique du Nord était estimée à **10.33 GW**, grâce à ses 2 000 à 3 600 heures d'ensoleillement par an

Contraintes au développement de la chaîne de valeur énergie

Sur une échelle de 0 (pire) à 1 (meilleur), la région enregistre un indice de :





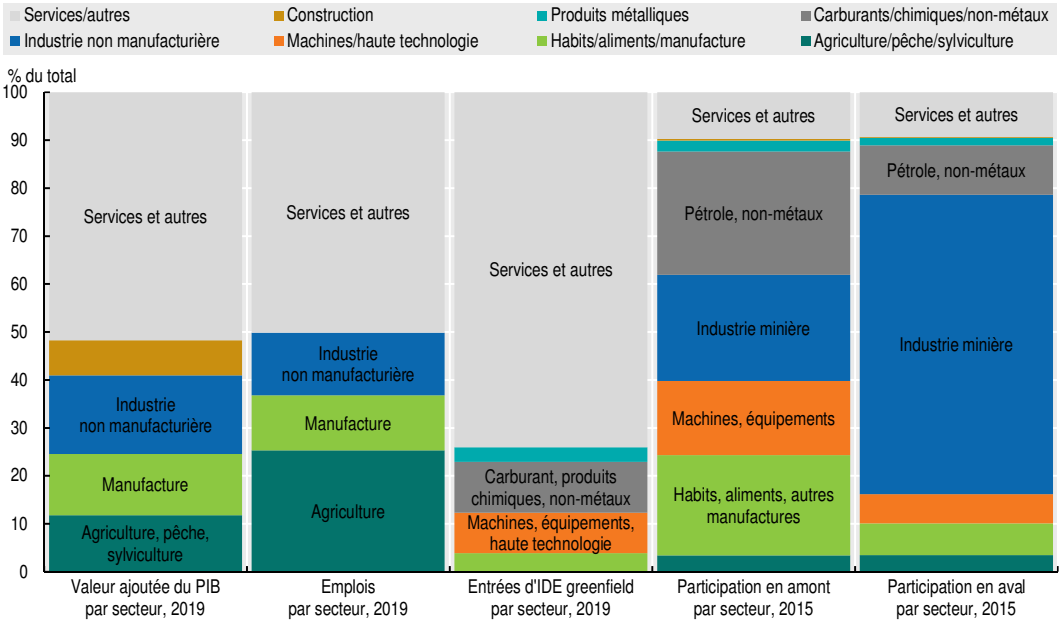
La baisse des IDE dans le secteur de l'énergie est estimée à **20 %** sur 2020 en Afrique du Nord

Prochaines étapes

- **Éviter les pratiques de distorsion** (e.g. barrières non tarifaires), en particulier pour le commerce des biens intermédiaires
- **Investir dans la spécialisation des formations** et la mobilité de la main-d'œuvre.
- **Développer les pools énergétiques et les réseaux de transport régionaux** (routiers, ferroviaires et maritimes), tels que le corridor multimodal transmaghrébin.

Profil régional de l'Afrique du Nord

Graphique 6.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique du Nord, exprimés en % du total**

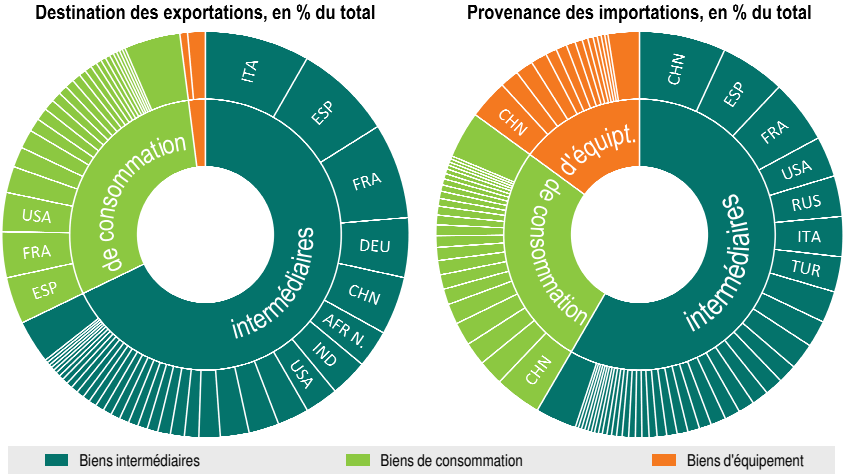


Notes : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, Base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; et Banque mondiale (2021a), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300467

Graphique 6.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique du Nord, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Notes : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-régions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300486

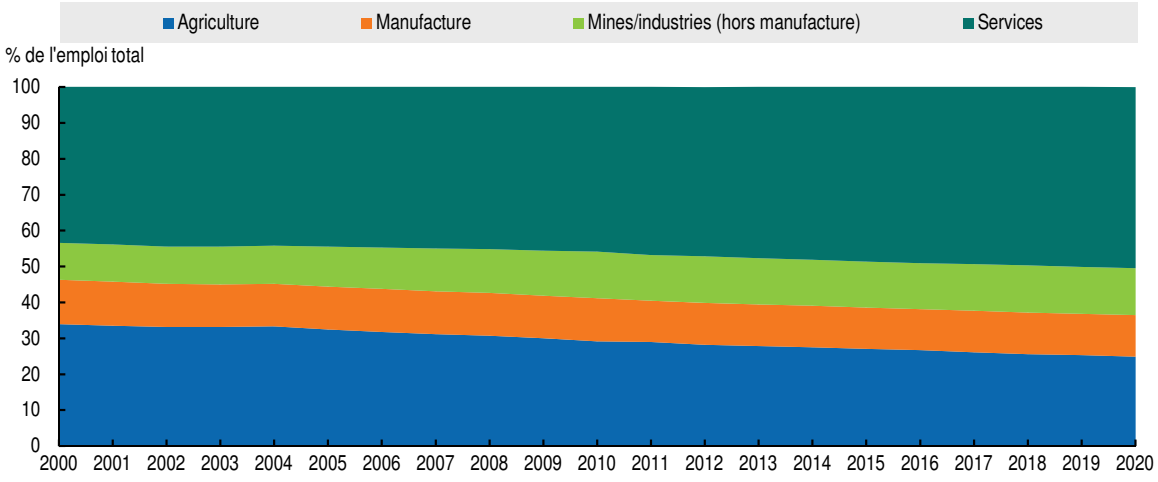
Le contexte macroéconomique rend difficile la progression des pays d'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur

Le contexte macroéconomique demeure instable en Afrique du Nord

La dynamique économique de la croissance nord-africaine reste marquée par des perspectives relativement stables, après le recul de 1.7 % enregistré en 2020, en raison de la pandémie du COVID-19. Après une hausse régulière entre 2014 et 2019, qui a vu le taux de croissance passer de 1.6 % à 4.2 %, l'activité a enregistré un repli de 1.3 % en 2020 (FMI, 2021). Cette contreperformance liée à la crise sanitaire a engendré une dépression sans précédent depuis 20 ans. La contraction a été la plus forte en Lybie (-59.7 %) en raison de l'effondrement des cours du pétrole, et dans une moindre mesure en Tunisie et en Algérie. Les perspectives globales tablant sur une croissance moyenne de 5 % sur les cinq prochaines années peuvent être renforcées, si l'Afrique du Nord accroît sa participation dans les chaînes de valeur régionales (CVR) et mondiales.

Malgré l'amélioration de la qualité de la main-d'œuvre, la répartition sectorielle de l'emploi ne s'est pas faite au profit des industries et manufactures. Sur la période 2000-20, la proportion de l'emploi dans les services est passée de 43 % à 50 %, et de 10 % à 13 % dans les mines et l'industrie, tandis que l'emploi manufacturier est resté presque stable (12 %, graphique 6.3).

Graphique 6.3. **Répartition sectorielle de l'emploi en Afrique du Nord, 2000-20**



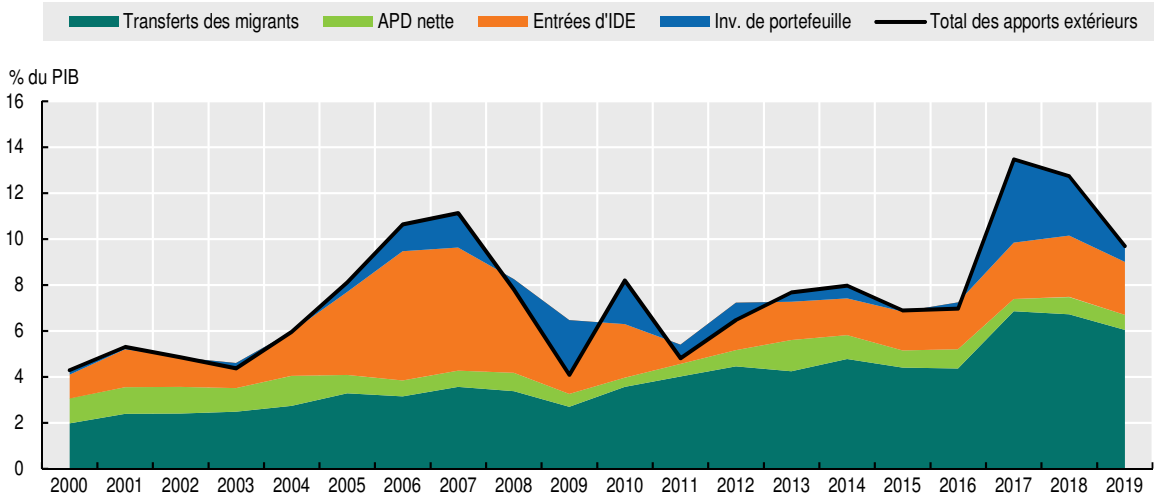
Source : Calculs des auteurs d'après OIT (2020), *ILOSTAT* (base de données), www.ilo.org/ilostat.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300505*

Les flux financiers étrangers destinés à favoriser l'insertion dans les chaînes de valeur restent non seulement faibles, mais aussi erratiques, à l'exception des transferts des migrants. La montée en gamme des économies domestiques nécessite des financements. Ceux-ci doivent provenir du reste du monde lorsque l'épargne domestique est insuffisante. La dynamique des flux financiers étrangers met en évidence une tendance erratique (graphique 6.4). Ces flux ont globalement augmenté, passant de 4.3 % à 9.9 % du PIB entre 2000 et 2019, sous l'impulsion des transferts des migrants (en moyenne 4 % entre 2000-19), plutôt destinés à la consommation qu'à l'investissement productif. Les investissements directs étrangers (IDE) et les investissements de portefeuille s'avèrent indispensables au développement des CVM. Certains pays comme l'Égypte, le Maroc et la Tunisie ont mis en place des mesures visant à améliorer l'environnement des affaires, afin d'attirer les IDE. Cependant, la dynamique des flux d'IDE met en évidence une tendance globalement

volatile. Par exemple, les IDE entrants représentent en moyenne 2.4 % du PIB de l'Afrique du Nord, contre 2.9 % en Asie de l'Est et du Pacifique et 4.2 % en Europe et en Asie centrale (sur la même période) (Banque mondiale, 2021a). En conséquence, le sous-développement du secteur industriel en Afrique du Nord, avec pour corollaire une faible implication de la région dans les CVM, peut s'expliquer par le faible niveau et l'instabilité des flux financiers extérieurs productifs. La mobilisation d'IDE dans l'industrie manufacturière reste une étape indispensable pour améliorer le positionnement des pays d'Afrique du Nord dans les CVM.

Graphique 6.4. **Flux financiers entrants en Afrique du Nord en pourcentage du PIB, 2000-19**



Source : Calculs des auteurs d'après OCDE-CAD (2021), Base de données sur les statistiques en ligne sur le développement international (SDI), https://www.oecd.org/fr/developpement/financementpourledeveloppementdurable/statistiques-financement-developpement/sdienligne.htm ; UNCTADStat (2021), base de données https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx ; Banque mondiale (2021b), *Données de la Banque mondiale sur les migrations et les envois de fonds* (base de données), www.worldbank.org/en/topic/migrationremittancesdiasporaissues/brief/migration-remittances-data ; FMI (2019), *Base de données des Perspectives de l'économie mondiale*, octobre 2019, https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019 (les flux de portefeuille et l'épargne privée brute ne sont pas inclus dans les éditions plus récentes de cet ensemble de données).

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300524*

La progression des pays d'Afrique du Nord dans les CVM reste lente

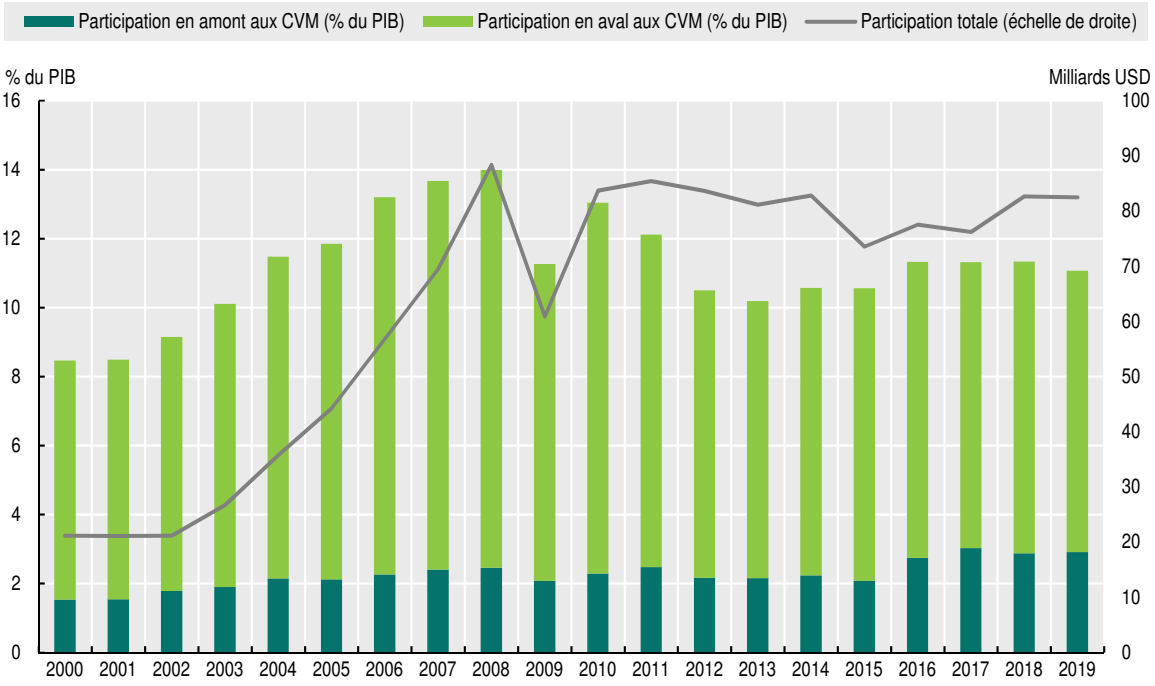
L'Afrique du Nord est la sous-région du continent la mieux insérée dans les CVM, en raison de plusieurs facteurs. D'importants investissements dans les infrastructures et les capacités manufacturières ont permis ces dernières années aux flux de biens de s'intégrer avec fluidité dans les CVM. La région bénéficie de sa proximité avec l'Union européenne (UE), ainsi que pour plusieurs de ses pays d'un accès préférentiel aux marchés de l'UE et des États-Unis, à travers les accords d'association et de libre-échange (CEA, 2016). Même si ces atouts restent insuffisamment exploités, l'Afrique du Nord a pu se positionner dans certaines CVM à des niveaux plus ou moins satisfaisants.

Cependant, la participation en aval plutôt qu'en amont de la région réduit les gains que ses pays peuvent tirer de la participation aux CVM. La participation en amont dans les CVM fait référence au contenu en valeur ajoutée étrangère des exportations d'un pays, tandis que la participation en aval, désigne le contenu en valeur ajoutée locale des exportations de pays tiers. Par exemple, un pays exportateur de matières premières brutes, a une faible participation en amont, car ses exportations contiennent peu de valeur ajoutée étrangère. En revanche, ce pays sera fortement intégré en aval, car ces matières

premières une fois transformées en produits finis par des pays tiers, contiendront une forte valeur ajoutée du pays exportateur de matières premières.

L'Afrique du Nord affiche une participation en aval dans les CVM qui progresse plus vite, comparativement à la participation en amont sur la période 2000-19. De façon globale, la participation aux CVM de l'Afrique du Nord a connu une tendance haussière (graphique 6.5), avant une forte baisse causée par la crise financière internationale de 2008. Par ailleurs, les pays d'Afrique du Nord intègrent les CVM sur les segments les moins rentables. En effet, une forte proportion de la valeur ajoutée qu'ils génèrent se trouve contenue dans les exportations de pays tiers. Sur la période 2000-19, la participation en amont représente 20 % de la participation totale aux CVM, contre 80 % en aval. L'explication tient au faible niveau de sophistication et de diversification des exportations. S'il est indispensable que les pays d'Afrique du Nord participent aux CVM, l'urgence porte sur un meilleur positionnement, à travers une plus forte participation en amont. Un développement des chaînes de transformation des matières premières en produits finis ou semi-finis permettrait d'atteindre cet objectif.

Graphique 6.5. **Participation de l'Afrique du Nord aux chaînes de valeur mondiales**



Note : CVM = chaîne de valeur mondiale. La participation aux CVM pour l'Afrique du Nord rapportée ici est une moyenne des chiffres nationaux pour la participation aux CVM en pourcentage du PIB pondéré par le PIB national exprimé en dollars PPA.

Source : Calculs des auteurs basés sur les données de Casella et al. (2019), *UNCTAD Eora Global Value Chain Database* (base de données), https://worldmrio.com/unctadgvc/.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300543

Deux profils d'intégration aux CVM se distinguent. Le premier concerne l'Algérie, la Libye et la Mauritanie, avec une forte participation en aval. Ces pays exportent surtout des matières premières comme le pétrole et le gaz pour l'Algérie et la Libye, les minerais de fer et les produits de pêche pour la Mauritanie. Ils importent presque tous les produits manufacturés et finis. Le deuxième groupe, composé de l'Égypte, du Maroc et de la Tunisie, est passé de l'exportation des matières premières agricoles à celles des produits manufacturés. Le secteur privé est relativement développé, et mieux intégré en amont aux CVM. En dépit de leur diversification, les pays non producteurs de pétrole

n'ont pas réussi à mieux s'insérer dans les chaînes de valeur, comparativement aux pays exportateurs de pétrole. Sur la période 2000-19, les pays avec la participation aux CVM la plus élevée en moyenne étaient la Libye (23 %) et l'Algérie (21 %), tous deux exportateurs de pétrole. En revanche, la Tunisie et le Maroc, qui exportent principalement des produits plus complexes tels que des automobiles, des câbles et des vêtements, avaient des participations moyennes aux CVM de 14 % et 10 %, respectivement. Les produits alimentaires représentent 49.3 % des exportations de l'Égypte (CUA/OCDE, 2019), mais le pays n'enregistre que 3 % de participation aux CVM entre 2000 et 2019.

L'analyse par secteur/produit révèle une prépondérance du secteur de l'énergie dans la participation de l'Afrique du Nord aux CVM. Les exportations de minéraux/pétrole représentent 42.3 % du total, loin devant les services (16.7 %) et l'agriculture (13.7 %, tableau 6.1). Au regard de ces statistiques, la CVE joue un rôle central dans la participation de l'Afrique du Nord aux CVM. La plupart des pays exportateurs de pétrole possèdent de nombreuses raffineries qui augmentent leur influence en amont de la chaîne : dix en Égypte, cinq en Algérie et cinq en Libye. Ces trois pays font partie des acteurs de moyenne taille sur le marché mondial (respectivement 26e, 16e et 10e positions en termes de réserves pétrolières). Quant aux autres pays d'Afrique du Nord, bien qu'étant importateurs nets de gaz et de pétrole, ils disposent de gisements non négligeables. Les réserves de pétrole prouvées s'élèvent en 2020 à 48.4 milliards de barils en Libye (2.8 % des réserves mondiales), 12.2 milliards en Algérie (0.7 % des réserves mondiales), et 3.3 milliards en Égypte (0.2 % des réserves mondiales) (BP, 2021).

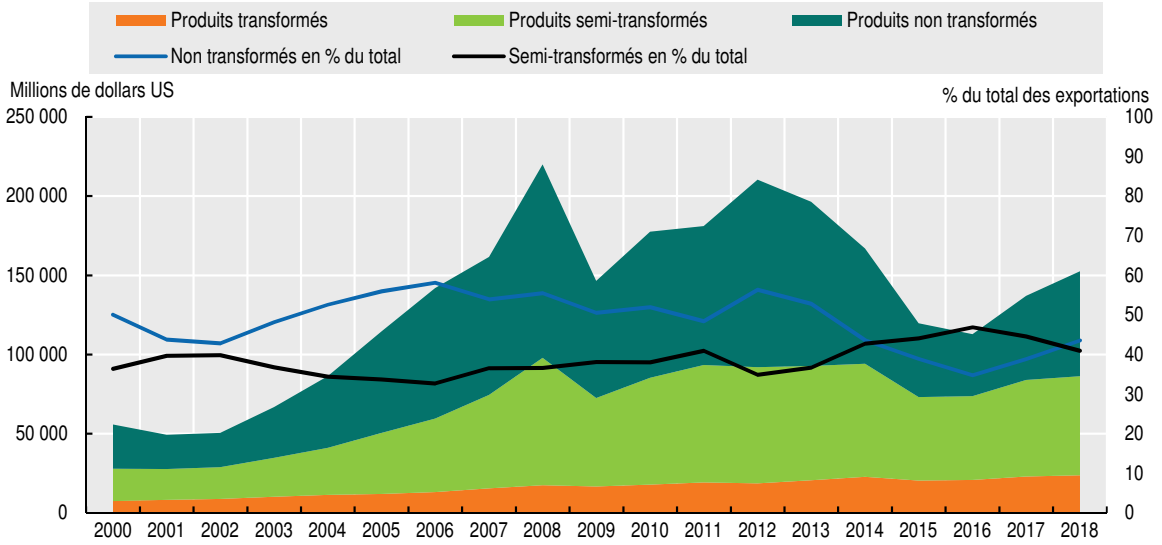
Tableau 6.1. **Parts d'exportations par secteur en Afrique du Nord (2018, en pourcentage)**

Secteurs	Algérie	Égypte	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	Moyenne annuelle
Agriculture	0.8	10.2	0.2	13.6	48.0	9.6	13.7
Produits chimiques	3.7	10.3	0.3	9.1	0.6	5.1	4.9
Électronique	0.1	3.3	0.0	10.7	0.2	20.9	5.9
Machines/équipements	0.2	0.6	0.0	1.1	0.4	6.0	1.4
Métaux	0.2	4.6	1.1	1.4	0.8	2.9	1.8
Minéraux/pétrole	94.7	16.8	95.7	4.0	35.8	6.7	42.3
Autres	0.2	0.3	0.1	0.5	0.3	0.3	0.3
Services	0.0	42.3	0.0	37.7	0.0	20.1	16.7
Pierres	0.1	4.9	2.6	0.6	13.6	0.5	3.7
Textiles	0.0	6.5	0.0	12.5	0.1	23.6	7.1
Véhicules	0.0	0.2	0.0	8.9	0.2	4.4	2.3
Total général	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Source : Growth Lab (2021), *Atlas of Economic Complexity*, https://atlas.cid.harvard.edu/.

Sur la période 2000-18, les exportations des produits transformés et non transformés ont globalement augmenté, mettant en évidence une participation croissante de la région au commerce international (graphique 6.6). Les exportations de produits non transformés, surtout du pétrole, ont fortement baissé entre 2013 et 2016, en raison de l'excès de l'offre qui a entraîné l'effondrement des cours internationaux. Entre juillet 2014 et février 2016, le cours du Brent a baissé de plus de 65 %, passant de 110 à 35 USD par baril (INSEE, 2021). Le ralentissement des exportations nord-africaines est lié au repli économique en Chine et dans les pays émergents, et au retour de l'Iran sur le marché pétrolier à la suite de l'Accord de Vienne signé le 14 juillet 2015.

Graphique 6.6. **Exportations totales par intensité manufacturière des produits**



Source : Calculs des auteurs d'après la modélisation de Rieländer et Traoré (2015), et des données actualisées de CEPII (2020), *BACI* (Base de données sur le commerce international au niveau du produit).

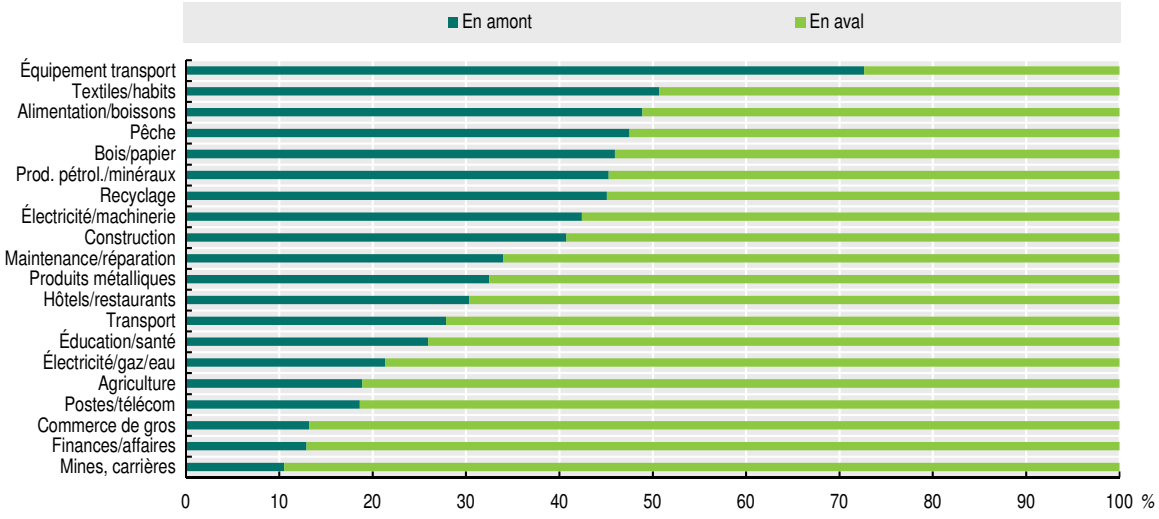
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300562

En moyenne, le pétrole reste le premier produit de la zone (40.3 %), suivi des produits manufacturés (33 %), alimentaires (13.1 %), de l'or et des métaux (10.8 %). En particulier, le pétrole et ses dérivés représentent 97.7 % des exportations de la Libye et 95.9 % des exportations de l'Algérie (CUA/OCDE, 2019). Cette forte dépendance vis-à-vis de l'or noir se traduit par un indice de Herfindahl-Hirschmann (IHH), mesurant la concentration des exportations, de 0.76 et 0.32 respectivement pour la Libye et l'Algérie, en 2018. Le profil des exportations s'avère au contraire plus diversifié en Égypte, au Maroc (IHH de 0.04 en 2018) et en Tunisie (IHH de 0.03 en 2018) – un atout pour mieux s'insérer dans les chaînes de valeur.

En outre, le marché continental, qui représente une opportunité d'extension du commerce et de développement des CVR, reste peu exploité. Les pays d'Afrique du Nord commercent peu entre eux (4.8 % des exportations en 2019) et avec les autres pays africains (8.2 %). Ils échangent surtout avec l'Europe (50.9 %) et dans une moindre mesure avec la Chine (5.3 %) et les États-Unis (5.8 %). De surcroît, leur intégration reste insuffisante, en raison de la faible proportion des échanges intracontinentaux de biens intermédiaires (en moyenne 7.2 % entre 2000-19, voir graphique 6.A1.1 en annexe), mais aussi de la similarité des économies et de la nature des biens exportés et importés. L'Algérie et le Maroc semblent moins impliqués dans le commerce intrarégional de biens intermédiaires.

Afin de stimuler la relance post-COVID, les pays d'Afrique du Nord doivent chercher à accroître leur participation en amont dans d'autres CVM pour lesquelles ils disposent d'un avantage comparatif. Pour ce faire, ils devront continuer à mieux se positionner dans les CVM les plus stratégiques en termes d'emplois et de création de valeur. En Égypte, au Maroc et en Tunisie, les services (finances/affaires, éducation/santé, hôtels/restaurants, etc.) s'avèrent prépondérants dans la croissance. Dans les équipements de transport, le textile et l'habillement, ainsi que dans l'agroalimentaire, la participation en amont avoisine ou dépasse les 50 %, en raison des progrès de l'industrie manufacturière (graphique 6.7). Pour ces secteurs, la maîtrise de l'approvisionnement en énergie demeure une grande contrainte, à surmonter pour libérer la croissance et l'emploi.

Graphique 6.7. **Participation sectorielle en amont et en aval aux CVM de l'Afrique du Nord, 2015**



Source : Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020* (base de données sur les CVM), https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300581*

L'énergie demeure prépondérante dans le positionnement de l'Afrique du Nord dans les CVM

La CVE s'avère déterminante dans la stabilité macroéconomique en Afrique du Nord

La maîtrise de la CVE reste indispensable pour la stabilité macroéconomique des pays exportateurs de pétrole d'Afrique du Nord. La volatilité des cours du pétrole les expose à des chocs extérieurs. Depuis 2009, le prix du baril de Brent a augmenté, pour s'établir au-delà de la barre des 100 USD entre mai 2011 et août 2014, avant de redescendre à 30.7 USD en janvier 2016. Depuis cette date, le prix du Brent est remonté et oscille autour de 60 USD (INSEE, 2021). Les revenus tirés de l'or noir pour la Libye sont passés de 62.4 % du PIB en 2012 à 20.2 % en 2016, avant de remonter à 43.9 % en 2019. Du côté de l'Algérie, la situation est semblable, avec des bénéfices tirés du pétrole de 27.3 %, 10 % et 14.4 % du PIB, respectivement en 2011, 2016 et 2019 (Banque mondiale, 2021a).

La pandémie de COVID-19 a accentué les déséquilibres macroéconomiques dans les pays exportateurs de pétrole. En Algérie, où la vente d'hydrocarbures finance 60 % du budget de l'État, les recettes des exportations ont baissé de 40 % entre 2019 et 2020, en raison de la crise COVID-19 (Agence Ecofin, 2021). En Libye, le double choc du blocus pétrolier et de la crise sanitaire a porté un coup dur aux finances publiques. Les recettes pétrolières sont passées de 22.4 à 1.7 milliards de dollars (USD) entre 2019 et 2020. Cette baisse abyssale de 92.2 % a entraîné un déficit budgétaire (59.3 % du PIB) et du compte courant (52.6 % du PIB) (Direction générale du Trésor, 2021). La baisse des recettes d'exportation accentue la pression sur les réserves de change et fragilise la situation économique et monétaire. L'intégration aux CVM de dérivés de pétrole permettrait une diversification des sources de revenu et réduirait la dépendance vis-à-vis des exportations de pétrole brut.

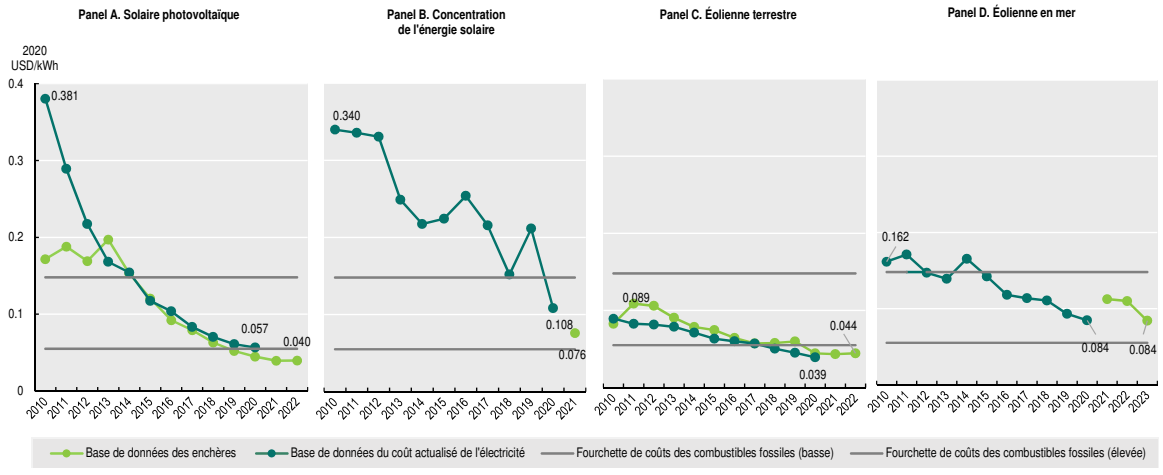
Les pays non producteurs de pétrole d'Afrique du Nord ont intérêt à développer des chaînes de valeur basées sur les énergies renouvelables (ER) afin de réduire la facture

énergétique qui aggrave leur déficit commercial. La faible capacité de raffinage des pays pétroliers d'Afrique du Nord impacte la dépendance énergétique des pays non pétroliers tels que le Maroc et la Tunisie. Entre 2011 et 2014, le Maroc importe en moyenne 90.6 % de sa consommation d'énergie, contre 28.6 % en Tunisie (Banque mondiale, 2021a). En 2015, les importations d'énergie au Maroc ont représenté 6.5 % du PIB en dépit de la baisse des cours mondiaux (OCDE, 2017). En 2019, le Maroc a importé l'essentiel de sa consommation en gaz butane des États-Unis (44 %), d'Europe (40 %), puis d'Algérie (16 %). Concernant l'essence, le Royaume chérifien s'approvisionne surtout en Europe – Espagne, Italie, Pays-Bas (87 %) – et en Russie (12 %) (El Mouden et El Harrak, 2020). Les besoins en pétrole et en gaz de la région sont satisfaits par des importations en provenance d'Arabie saoudite, d'Espagne, des États-Unis, d'Italie, du Koweït et de la Russie (CEA, 2018). Par ailleurs, pour les pays non producteurs de pétrole, les importations d'or noir contribuent à l'accentuation du déficit commercial : Mauritanie (-7.1 % du PIB en 2019), Tunisie (-6.3 % du PIB en 2019) et Maroc (-6.2 % du PIB en 2019) (FMI, 2021).

Pour les deux profils de pays, un déploiement accru des ER paraît indispensable pour réduire la dépendance structurelle aux cours mondiaux du pétrole. L'Algérie, l'Égypte et la Libye figurent parmi les 15 pays ayant la plus importante facture de subventions à la consommation d'énergie : 15.8 milliards USD en Égypte en 2019, 13.1 milliards USD en Algérie et 4.5 milliards USD Libye, soit 5.2 %, 7.6 % et 16.7 % de leurs PIB respectifs (AIE, 2019). Au Maroc et en Tunisie, la facture des importations énergétiques pèse sur l'équilibre des comptes extérieurs.

Cet objectif de déploiement des ER pourrait plus facilement se réaliser en raison de la baisse continue des coûts de production des ER, qui se rapprochent de ceux des énergies fossiles. L'éolien et le solaire affichent des coûts compris entre 0.07 et 0.18 USD/kWh, contre 0.05 à 0.17 USD/kWh pour les énergies fossiles (IRENA, 2021). Cette dynamique à la baisse s'observe également au niveau des autres sources d'ER comme le suggère le graphique 6.8. Fort de cette nouvelle donne, le Plan solaire méditerranéen pour l'Afrique du Nord prévoit une capacité cumulée d'exportation vers l'Europe de 22 000 MW d'ici 2030 (CEA, 2018).

Graphique 6.8. **L'évolution du coût moyen mondial pondéré (LCOE) et des prix d'enchères/ contrat d'achat d'électricité pour le solaire photovoltaïque, l'éolien terrestre et offshore et le CSP, 2010-23**



Source : IRENA (2021), *Renewable Power Generation Costs in 2020*, https://www.irena.org/publications/2021/Jun/Renewable-Power-Costs-in-2020.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300600

La CVE, par nature transversale, sert non seulement d'intrant aux autres chaînes de valeur, mais améliore leur productivité. Les pays d'Afrique du Nord sont intégrés à de nombreuses CVM, dont les plus importantes sont le textile, l'agroalimentaire, l'automobile et l'aéronautique. Le développement et la maîtrise de l'approvisionnement de l'énergie à bas coût favorisent la mise en place d'unités de production dont la competitivité et la productivité sont améliorées, permettant ainsi de créer des emplois. Par exemple, les dérivés du pétrole (emballages) permettent de rendre la CV combustibles/minéraux complémentaire de la CV agroalimentaire. De même les dérivés en hydrocarbure (kérosène, essence, gasoil) sont complémentaires des CV aéronautique et automobile. Enfin, la maîtrise de l'approvisionnement en énergie est un critère de choix déterminant pour les investisseurs étrangers. Centrale, la CVE permet une montée en gamme au niveau des autres CVM.

Les ER représentent un créneau important pour concilier les objectifs de croissance durable et de création d'emplois en Afrique du Nord

La chaîne de valeur des énergies renouvelables (CVER) présente un intérêt croissant au regard des contraintes environnementales. Les ER, en particulier l'énergie solaire, constituent l'alternative aux énergies fossiles. L'Afrique du Nord s'inscrit dans le plan stratégique mondial d'approvisionnement de l'Europe en énergie propre, et prévoit d'utiliser au moins 20 % d'énergie propre à l'horizon 2030 (CEA, 2012). La région dispose d'immenses potentialités solaires, grâce à ses 2 000 à 3 600 heures d'ensoleillement par an, contre 1 500 à 2 000 heures en Europe occidentale non méditerranéenne, au Canada et en Russie. Les dotations en ER ont déjà permis à l'Afrique du Nord de réaliser des progrès, à travers des programmes nationaux bien structurés et précis pour la prochaine décennie (tableau 6.2). Entre 2010 et 2020, la capacité en ER a augmenté de plus de 40 % pour atteindre 10.3 GW dans la sous-région (AIE, 2020).

Tableau 6.2. **Capacité en énergies renouvelables en 2019 et objectifs d'ici 2030 dans les pays d'Afrique du Nord**

	Algérie	Égypte	Maroc	Libye	Tunisie
Capacité cumulée	0.7 GW	5.5 GW	3.7 GW	0.01 GW	0.4 GW
Objectif d'ici 2030	22 GW	54 GW	10 GW	4.6 GW	2.8 GW

Source : AIE (2020), *Clean Energy Transitions in North Africa*, https://www.iea.org/reports/clean-energy-transitions-in-north-africa.

L'Afrique du Nord dispose déjà d'une certaine avance dans le développement des ER. Le Maroc a inauguré en 2016 la grande centrale solaire de Ouarzazate (580 MW). Sa centrale hybride thermique et solaire d'Aïn Beni Mathar dispose d'une capacité de 470 MW, dont 20 MW d'électricité solaire. En 2018, l'Algérie comptait 24 centrales photovoltaïques d'une puissance totale de 344 MW. En 2019, la Tunisie a inauguré sa première centrale solaire à Tozeur d'une puissance de 10 MW, et l'Égypte a mis en service la même année son parc solaire de Benban, d'une puissance de 1 650 MW. Dans le secteur de l'énergie éolienne, le Maroc possède au total 10 parcs dont la centrale de Tarfaya (301 MW). L'Égypte dispose de trois parcs éoliens (Hurghada, Zafarana et Gabal El-Zayt), tandis que la Tunisie en possède neuf et a des projets de construction de nouveaux parcs comme celui de Tbaga (Cap Bon), financé par l'Agence française de développement (AFD). Quant à l'Algérie, elle a mis en service sa première ferme éolienne d'une puissance de 10 MW en juin 2014.

Par ailleurs, les programmes nationaux affichent des objectifs précis pour la prochaine décennie. Selon l'Office national de l'électricité et de l'eau potable du Maroc (ONEE), le Royaume disposait en 2020 d'une puissance installée de 10557 MW, dont 36.8 % d'ER grâce à un investissement de 3.5 milliards de dirhams marocains (MAD, 390 millions USD) réalisé au cours de la même année. L'objectif d'ici 2030 est de passer à 52 % de ER et de

réduire la consommation globale d'énergie de 15 % par rapport à l'année 2016. La Tunisie a signé de nombreux contrats de partenariat public-privé (PPP), afin de porter la part des ER de 12 % à 30 % de la production d'électricité en 2030. De son côté, l'Égypte a lancé en 2014 une stratégie nationale pour diversifier son mix énergétique, visant à porter la part des ER à 20 %, puis à 42 % de la production nationale d'ici 2022 et 2035.

La CVER représente un catalyseur indéniable d'emplois qualifiés et pourra contribuer à améliorer l'employabilité des jeunes. Elle contribue directement et indirectement à la création d'emplois, défi majeur pour la région. L'installation des parcs solaires et éoliens donne lieu à de nouveaux emplois souvent qualifiés (encadré 6.1). Des études suggèrent que les ER créent près de trois fois plus d'emplois par unité d'investissement que les combustibles fossiles (IRENA, 2020). Cependant, la contribution indirecte à l'emploi semble être la plus importante (encadré 6.1), en particulier d'emplois qualifiés, puisque les nouveaux créneaux de production qu'elle favorise portent sur des secteurs innovants et/ou des biens plus ou moins complexes. Par exemple, la CV énergie solaire reste assez complexe et nécessite la maîtrise de technologies avancées, puisqu'elle inclut l'industrie photovoltaïque, l'installation de panneaux photovoltaïques, la condensation solaire et la transformation de l'énergie solaire en électricité (CEA, 2018). En raison de sa complexité, l'Afrique du Nord est située en aval de cette CV, et les entreprises domestiques importent les différents équipements, en bloc ou sous forme de pièces détachées, pour installer par la suite les panneaux photovoltaïques.

Encadré 6.1. **Potentiel de création d'emplois de la CVER en Afrique du Nord**

Les activités de la CVER et les transferts de technologie peuvent créer des emplois directs dans cinq segments : la fabrication, la construction, l'installation, l'exploitation et la maintenance. En particulier, les profils d'emplois directs tout au long de la chaîne de valeur du solaire photovoltaïque sont décrits au graphique 6.9. S'ajoutent des emplois indirects (ventes, études, conseils, formation) et induits, liés à la demande dans des industries qui peuvent être totalement indépendantes des ER. En ne prenant pas en compte les emplois créés par les secteurs connexes, la Banque africaine de développement (BAfD) estime que 1 MW d'ER génère cinq emplois temporaires à la phase de démarrage ou de construction, puis deux emplois durables, principalement dans la maintenance (tableau 6.3). L'efficacité énergétique dans le bâtiment est prometteuse, dans la mesure où elle génère encore plus d'emplois que la production ou l'installation de chaudières solaires, d'installations photovoltaïques, d'énergie éolienne ou d'énergie solaire concentrée (BAfD, 2016). Cependant, les emplois dans le secteur des ER restent fragiles en raison de leur dépendance aux subventions publiques, en relation avec les orientations politique de l'heure.

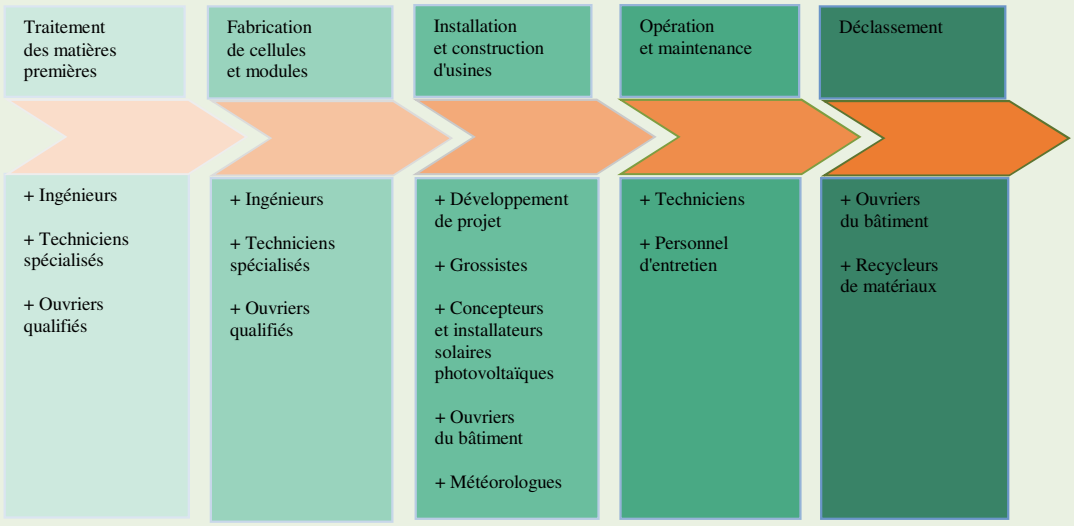
Tableau 6.3. **Nombre d'emplois existants et potentiels dans le secteur des ER**

Technologie	Maroc	Tunisie	Algérie
Emplois existants dans le domaine des ER (toutes les technologies)	3 000 approximativement	3 350 (1 445 emplois directs, 975 emplois indirects, 930 dans le secteur de l'efficacité énergétique)	3 000 (emplois directs et indirects)
Énergie solaire thermique/ESC (emplois prévus)	- 920 emplois permanents à l'horizon 2020, 1 600 à l'horizon 2030 (Programme PROMASOL) ; - 5 000 (Blohmke et al., 2013)	Aucune information	Aucune information
Photovoltaïque - PV (emplois prévus/potentiels)	23 000 (Blohmke et al., 2013)	4 000 (emplois directs et indirects)	Aucune information
Énergie éolienne (emplois prévus/potentiels)	46 000 (Blohmke et al., 2013)	Aucune information	Aucune information
Emplois prévus/potentiels dans le domaine des ER (toutes les technologies)	35 120 à l'horizon 2020	7 000 à 20 000 à l'horizon 2030	137 000 emplois (directs+ indirects) à l'horizon 2025 ; 252 000 à l'horizon 2030

Source : BAfD (2016), Blohmke et al. (2013).

Encadré 6.1. **Potentiel de création d'emplois de la CVER en Afrique du Nord (*suite*)**

Graphique 6.9. **Emplois directs tout au long de la chaîne de valeur du solaire photovoltaïque**



Source : Compilations des auteurs, à partir de IRENA (2011), et de GGGI (2020, Annexe 6).

Des contraintes persistent dans le développement de la CVE en Afrique du Nord

Des freins structurels entravent le développement de la CVE

Le cadre institutionnel et légal, ainsi que les problèmes de gouvernance, constituent des freins à la mise en place des CVR basées sur l'énergie en Afrique du Nord. Malgré les réformes des cadres institutionnels, législatifs et réglementaires réalisées au Maroc, en Algérie et en Tunisie, des efforts de renforcement du cadre institutionnel restent à faire en Égypte, en Libye et en Mauritanie, en vue de promouvoir les ER et l'efficacité énergétique. Les différences de coûts et de complexité des technologies des ER ne permettent pas d'établir un tarif de rachat (*feed-in tariff*) garantissant l'efficacité des marchés domestiques. Par ailleurs, l'absence de norme intrarégionale d'harmonisation des tarifs de rachat fait que le marché des ER reste peu concurrentiel et limite les transferts d'énergie entre pays. S'ajoutent des problèmes de gouvernance et de corruption, en particulier dans le secteur pétrolier, qui ne facilitent pas l'attractivité des investissements productifs pour la mise en place de CVR. Pour preuve, le climat des affaires est relativement plus dégradé chez les pays exportateurs de pétrole. L'indice du climat des affaires classe l'Algérie et la Lybie respectivement 157e et 186e en 2020, tandis que le Maroc est classé 53e et la Tunisie 78e.

L'expansion de CVR dans l'énergie nécessite l'implantation de sites de production (en amont et en aval) interconnectés. Même si la Tunisie et le Maroc affichent des indices d'intégration commerciale relativement élevés (0.78 et 0.55 respectivement), en raison de leurs relations commerciales avec l'Afrique subsaharienne, l'intégration régionale de l'Afrique du Nord reste encore faible pour assurer un plein développement des CVR. La région enregistre un indice d'intégration commerciale de 0.48, contre 0.44 d'intégration productive et respectivement 0.50 et 0.43 pour les infrastructures et la libre circulation des personnes (UA/BAfD/CEA, 2019).

Même si l'Afrique du Nord est caractérisée par un niveau de développement des infrastructures relativement élevé, elle reste contrainte par des infrastructures spécifiques à l'émergence de la CVE. Le transport et la distribution des combustibles fossiles sont difficiles car la pénétration des pipelines est inadéquate et la capacité de stockage limitée. Le vol, fréquent tout le long des voies des pipelines, peut interrompre et réduire les flux d'approvisionnement. De plus, les pipelines traversent parfois des zones dangereuses où des groupes d'insurgés peuvent les endommager ou prendre le contrôle de leur approvisionnement (Hafner, Tagliapietra et de Strasser, 2018).

La faible performance logistique constitue une contrainte majeure pour l'émergence de la CVE, qui nécessite le transfert et le stockage de quantités importantes de produits semi-finis. La région est confrontée à une connectivité insuffisante des infrastructures routières et des ports, limitant la possibilité d'établir des liaisons directes entre des sites de production situés dans différents pays, indispensables à la mise en place des CVR. L'indice de performance logistique moyen en Afrique du Nord est de 2.5, tandis que les procédures de dédouanement manquent d'efficience. Les coûts de transbordement, les difficultés rencontrées lors du transit et l'absence d'harmonisation de la règlementation demeurent aussi très contraignants (CUA/OCDE, 2019).

Le retard de l'Afrique du Nord dans l'adoption des nouvelles technologies d'ER, ainsi que l'ampleur des subventions accordées par les États sur le pétrole et ses dérivés, constituent des contraintes majeures à l'expansion des ER. Même si les coûts des ER ont baissé au cours de ces dernières années, ces avancées n'ont pas encore atteint une maturité commerciale hormis pour la filière éolienne, permettant de réaliser des économies d'échelle. Ce retard technologique, ajouté aux importations de composantes d'ER, et le faible développement des mécanismes préférentiels et innovants de financement, empêche l'Afrique du Nord de mieux se positionner dans la CVER.

L'expansion de la CVR énergie en Afrique du Nord reste handicapée par les faibles progrès en matière d'efficacité énergétique et la hausse des émissions. Malgré leurs efforts, les pays ne sont pas encore parvenus à pleinement exploiter les gains potentiels liés à une utilisation efficace de l'énergie. Par ailleurs, les émissions du secteur des hydrocarbures freinent les compétitivités nationales. Le taux de croissance moyen annuel des émissions de CO_2 sur la période 2009-19 a été de 4.2 %, 2.3 % et 4.1 %, respectivement en Algérie, en Égypte et au Maroc (BP, 2021). Le torchage du gaz naturel, fréquent en Algérie entre autres, est fortement producteur d'émissions de gaz à effet de serre. Sa limitation pourrait offrir des opportunités de coopération régionale et favoriser l'émergence d'une CVR en énergie propre.

Le COVID-19 : une contrainte conjoncturelle pour la dynamisation de la CVE

La pandémie COVID-19 s'est traduite par une perturbation des CVE via plusieurs canaux. Celle-ci a, en effet, affecté les opérations d'approvisionnement et de mobilité qui étaient perturbées par une raréfaction des matériaux, du capital et intrants nécessaires aux opérations de production et de transformation. Cette réduction est considérée comme un choc supplémentaire pour les économies basées sur l'énergie, limitant les ressources nécessaires à la gestion de la situation sanitaire et affaiblissant les possibilités de reprise et de croissance future.

Les IDE ont fortement chuté durant la crise sanitaire, en raison des mesures de distanciation sociale mais aussi de la méfiance des investisseurs à l'égard des économies régionales. Les dernières estimations tablent sur une diminution comprise entre 25 % et 30 % pour l'Afrique. Les investissements les plus touchés concernent l'énergie et les industries primaires, en raison de la baisse du prix du pétrole ainsi que des difficultés rencontrées par les compagnies aériennes et le tourisme (CNUCED, 2020). La baisse des

IDE dans l'énergie est estimée à 20 % sur toute l'année 2020 dans la région (AIE, 2020), ce qui a ralenti son insertion dans les CVM énergétiques.

La combinaison de chocs de demande et d'offre liée à la pandémie COVID-19 s'est répercutée sur la production et le commerce des pays exportateurs du pétrole. La baisse drastique des prix à l'international, estimée à 70 % entre janvier et avril 2020, s'est soldée par l'un des plus graves chocs du marché de l'énergie. Les revenus nets en Algérie et en Libye ont chuté de 75 à 90 %, affectant la capacité à contrer les dommages économiques de la pandémie (AIE, 2020) et affaiblissant davantage l'implication dans la CVE.

La décarbonisation est un enjeu important qui va continuer à bouleverser la demande d'énergie à l'échelle mondiale. En effet, des géants européens spécialisés dans les industries automobiles et aéronautiques ont mis en place de nouvelles stratégies de fabrication prenant en considération les enjeux écologiques. Les énergies vertes constitueront une opportunité pour plusieurs pays dans le cadre du processus de relocalisation des chaînes de valeur, y compris en Afrique du Nord. Ceci renforcera le potentiel de certains créneaux liés aux industries mécaniques et électroniques, déjà en marche dans les pays importateurs de pétrole.

La demande d'électricité a subi des variations importantes, surtout pour les activités industrielles et commerciales, en relation avec les mesures de restrictions sanitaires. La perturbation au niveau du marché de l'électricité s'est répercutée sur la production et le commerce de plusieurs industries, surtout dans les pays importateurs nets de pétrole. En revanche, dans certains de ces pays, la réduction des prix de l'énergie s'est traduite par une baisse du coût de génération de l'électricité. En Tunisie par exemple, le déficit énergétique est passé de 1.9 à 1.8 milliard USD entre 2019 et 2020 (INS, 2020).

Bien qu'elle ait été moins affectée par la crise sanitaire, la CVER a subi quelques perturbations. L'ampleur de la crise s'est fait ressentir dans le domaine de la production de composantes et du transport des équipements, plus que dans la gestion de projets ou l'entretien. Les mesures de confinement et de restriction sur les frontières ont entraîné la fermeture temporaire de diverses usines de fabrication du matériel utilisé pour la production de l'énergie solaire et éolienne. De surcroît, les fermetures des ports et l'interdiction des vols ont affecté les importations de batteries, panneaux solaires, onduleurs et compteurs intelligents nécessaires à la CVER.

Enfin, les PME opérant dans l'énergie solaire ont subi un choc non négligeable lié à la crise sanitaire. En particulier, les PME spécialisées dans l'industrie photovoltaïque ont accusé des retards importants au niveau des délais de livraison. Quant aux installateurs des panneaux solaires résidentiels, ils ont fait face à une demande de plus en plus faible, compte tenu de la baisse du pouvoir d'achat et des incertitudes des ménages. Quant aux activités de maintenance, elles ont été partiellement affectées compte tenu des restrictions de mobilité.

Des opportunités existent tout de même pour l'intégration de l'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur énergie

Malgré les menaces, le COVID-19 semble être une opportunité pour développer les CVE

Le COVID-19 a favorisé la relocalisation et/ou la régionalisation des activités de production, ouvrant la voie aux pays d'Afrique du Nord pour une meilleure insertion dans le commerce régional. La recherche d'une plus grande résilience, fiabilité et autonomie des CVE rend la présence des pays d'Afrique du Nord inévitable. L'un des volets clés de cette présence concerne le développement de l'énergie propre, susceptible d'avoir un

effet d'entraînement sur les programmes énergétiques des pays de la région. L'exemple du plan de relance pour l'Europe annoncé par l'UE en est une parfaite illustration (encadré 6.2).

Encadré 6.2. **Plan de relance pour l'Europe et CVE pour l'Afrique du Nord**

Ce plan est le plus vaste train de mesures de relance jamais financé en Europe. Un budget de 2 018 milliards d'euros est alloué à la reconstruction de l'Europe de l'après COVID-19, une Union plus verte, plus numérique et plus résiliente. Les mesures accordent une attention particulière à la lutte contre le changement climatique, en y consacrant 30 % des fonds de l'UE, soit la part du budget européen la plus élevée jamais enregistrée (e.g. jusqu'au 30 milliards d'euros pour l'hydrogène).

Ce plan de relance considère la coopération avec les voisins de la rive sud de la Méditerranée comme clé du succès, ce qui pourrait pousser les pays d'Afrique du Nord à donner la priorité aux ER et à l'hydrogène (Moreno-Dodson, 2020). Des facteurs clés pourront aider ces pays à favoriser l'intégration et le développement des CVE, comme la géographie stratégique, les riches dotations en ressources, un mélange diversifié de sources d'énergie, et un minimum d'infrastructure de transmission, suffisante pour démarrer.

Ainsi, la recherche de l'autonomie stratégique de l'Europe dans le domaine de l'énergie, via son plan de relance, va rendre plus attractive l'Afrique du Nord. Cela pourrait se manifester à travers des accords de partage de production, de facilitation du commerce, d'investissements dans les infrastructures physiques et d'appui à la mobilité des facteurs clés pour le développement des CVR.

Source : UE (2021), *The EU's 2021-2027 Long-Term Budget & NextGenerationEU.*

La nouvelle organisation des CVM représente une aubaine pour la transformation structurelle de la région et la valorisation des CVE. Dans leur thèse du « Great Reset », Schwab et Malleret (2020) considèrent que les chaînes d'approvisionnement seront plus courtes, que les entreprises veilleront à ne plus dépendre d'un seul pays ou d'une seule entreprise à l'étranger et que de nouvelles opportunités émergeront, nécessitant des investissements importants dans l'énergie, essentielle pour plusieurs secteurs et CV (produits pharmaceutiques, matériaux de santé, télécommunications, etc.). L'opportunité de diversification est réelle pour les pays d'Afrique du Nord, en particulier les plus ancrés dans la mondialisation et qui dépendent des CVM dans leurs efforts d'industrialisation, dans l'attraction des opportunités d'investissement et l'accès aux marchés ainsi que dans l'acquisition et le transfert des technologies (Égypte, Maroc et Tunisie notamment). Pour ces pays, le développement des CVER spécifiques aura l'avantage de diversifier les risques et de corriger les fragilités structurelles des économies de la région. Ces chaînes peuvent concerner les industries du phosphate et ses produits chimiques dérivés, les industries agroalimentaires, d'habillement ainsi que de transformation du gaz et du pétrole.

La pandémie a montré l'importance du numérique dans la gestion des CVM, y compris les CVE. La digitalisation façonne de plus en plus l'intégration des pays d'Afrique du Nord dans les CVM. L'accélération induite par le COVID-19 dans l'utilisation des technologies numériques permet en effet des améliorations dans la gestion et le suivi de la chaîne d'approvisionnement, y compris pour de longues distances. Ainsi, la présence de startups spécialisées dans le développement des solutions de livraison d'intrants et/ou dans l'offre d'assurance et de financement par exemple peut renforcer l'intégration des pays d'Afrique du Nord dans les CVE.

La digitalisation est également une opportunité pour développer des CVER. La faiblesse de l'intégration régionale en Afrique du Nord et les interconnexions insuffisantes et inertes actuelles entre les économies de la région ont exacerbé l'impact de la pandémie du COVID-19 sur les chaînes d'approvisionnement. Il est donc clair qu'une numérisation accrue des procédures favorise ces interconnexions. L'ouverture de nouvelles voies d'échange électronique avec les voisins et la réduction des coûts commerciaux fait de la digitalisation un vecteur de développement des CVR, parmi lesquelles l'énergie.

La pandémie a par ailleurs renforcé la nécessité de l'accélération de la transition énergétique, afin de garantir une reprise durable et une économie plus stable et plus résiliente à l'avenir. Les nouveaux dispositifs environnementaux institués après le début de la crise pandémique peuvent être une opportunité pour la réalisation des transformations économiques et des innovations technologiques en Afrique du Nord. Cela implique le développement des technologies d'énergie solaire et éolienne, en réalisant par exemple des projets de désalinisation de l'eau de mer, alimentés par des sources d'ER, mais aussi en instituant des systèmes écologiques de transport public.

La ZLECAf représente un atout pour une meilleure insertion dans les CVE

La ZLECAf pourra contribuer au développement des CVR à travers l'élimination des barrières au commerce, aidant les pays de la région à appuyer leurs stratégies industrielles. L'accord de libre-échange continental pourra pousser chaque pays à valoriser ses avantages comparatifs et à renforcer son développement industriel. Ceci permettra de répliquer des « business models » réussis et de les étendre dans toute la région, ouvrant la voie à la création d'emplois de qualité dans des secteurs industriels porteurs. Le Maroc a déjà réussi à développer une industrie d'engrais de qualité, avec la signature d'accords commerciaux et d'investissements avec des organisations sous-régionales en Afrique subsaharienne, telles que la Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD) ou l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Avec la ZLECAf, l'expérience marocaine pourra être reproduite et des industries de transformation basées sur l'énergie pourront être développées en Afrique du Nord, ce qui améliorera l'insertion de ces pays dans les CV.

La ZLECAf pourra aussi inciter les pays de la région à des alignements de politiques économiques, favorisant le développement des CVR énergétiques. L'accord pourra s'avérer une opportunité pour simplifier et harmoniser les barrières non tarifaires, en particulier les règles sanitaires et phytosanitaires et/ou les normes, imposées aux industries basées sur la transformation du gaz et du pétrole (industries plastiques et chimiques, fibres et tissus synthétiques, etc.). Il pourra aussi se traduire par une élimination des restrictions quantitatives sur les importations des composantes nécessaires aux industries photovoltaïques (modules, panneaux, etc.). Cet accord pourra enfin favoriser l'harmonisation de la réglementation nécessaire aux investissements dans le domaine de l'énergie solaire (installations solaires par exemple). Cette convergence des politiques économiques favorisera le développement des CVR dans le secteur du pétrole et du gaz aussi bien que dans le secteur des ER.

L'ouverture des économies dans le cadre de la ZLECAf pourra également se traduire par une allocation efficace des ressources, se répercutant favorablement sur le développement des CVE. Cette ouverture devra en effet faciliter la circulation des compétences et des transferts technologiques, favoriser la complémentarité au niveau des infrastructures, réduire la dépendance vis-à-vis des marchés traditionnels (notamment le marché européen) et offrir de réels débouchés de croissance, surtout pour les entreprises locales qui pourront diversifier et/ou monter en gamme sur leurs produits. Dans ce cas, des industries de transformation du gaz et du pétrole pourront être développées dans les

pays exportateurs de pétrole, alors que des industries liées au domaine d'assemblage et d'installation des panneaux photovoltaïques ou de développement de l'énergie solaire (production du silicium, des wafers et des cellules photovoltaïques), pourront se mettre en place dans les pays importateurs du pétrole.

La ZLECAf pourra enfin stimuler l'expansion des CVR en Afrique du Nord, à travers des opportunités d'investissement. En effet, une implémentation réussie de cette zone aiderait à baisser les coûts de production et de transformation, surtout dans le secteur manufacturier à forte intensité énergétique. La mise en œuvre de cet accord impactera favorablement les échanges et les investissements par le biais de l'assouplissement des règles d'origine, la révision de l'interdiction de certaines exportations, la revue des politiques d'investissement et de concurrence et la flexibilisation des règles de propriété entre autres. De tels échanges et investissements pourraient favoriser le développement des CVE.

Des politiques publiques idoines sont indispensables pour la dynamisation des CVR énergétiques et l'intégration dans les CVM

Les pays d'Afrique du Nord peuvent compter sur la solidité de leurs cadres de PPP. Plus de 75 % de la capacité renouvelable installée en Afrique du Nord est déployée à travers des politiques attrayantes pour les acteurs privés (AIE, 2020) : enchères concurrentielles entre producteurs d'électricité indépendants, tarif de rachat et contrats d'achat d'électricité à long terme d'entreprise.

L'Algérie a progressivement mis en place des mesures incitatives et réglementaires pour le développement des ER, avec la création du Fonds national pour les ER (FNER) en 2009, auquel est alloué 1 % des redevances pétrolières depuis 2011. Les projets de production d'ER doivent être distribués par appels d'offres et enchères depuis l'adoption de deux décrets exécutifs en 2017 (n°17-98 et n°17-204).

La Loi 13-09 de 2010 a introduit au Maroc une ouverture progressive du marché de l'énergie. Cette loi autorise la production et l'exportation d'électricité par tout producteur privé à condition qu'il utilise des sources d'ER. L'Agence marocaine pour l'énergie durable (MASEN), créée en 2012, est une institution gouvernementale à « guichet unique » qui organise les enchères, fournit le terrain et les infrastructures pour les projets et délivre les permis. Au Maroc, les enchères concurrentielles des producteurs indépendants d'électricité (IPP) ont fait baisser les prix des offres pour les centrales solaires thermodynamiques (CSP) de 25 % ; de 190 USD par MWh pour Noor I Ouarzazate en 2012 à 140 USD par MWh pour Noor II en 2015 (AIE, 2020). Entre 2016 et 2019, les enchères concurrentielles ont fait passer les offres solaires photovoltaïques à 49 USD/MWh pour le Noor PV I au Maroc, ou encore à 24 USD/MWh en Tunisie.

Le développement de réseaux régionaux de production intégrée est nécessaire pour renforcer les avantages dans les CVE

Des politiques publiques conjointes peuvent être déployées pour promouvoir la région en tant que plateforme de production et d'exportation d'énergie. Il s'agit d'abord d'opérationnaliser les accords d'intégration régionale déjà établis, à l'instar de l'Accord de Grande zone arabe de libre-échange (dont seule la Mauritanie n'est pas membre) et de l'Accord d'Agadir, signé en 2004 entre l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie. Ces textes prévoient une certaine égalité de traitement règlementaire à l'égard des différents partenaires commerciaux de la région. La baisse des barrières tarifaires et non tarifaires qui en découle favorisera l'installation des unités de transformation du gaz et du pétrole dans les pays exportateurs de ce type d'énergie et facilitera la mise en place des unités

de fabrication de composantes nécessaires au développement de l'énergie solaire dans les pays importateurs du pétrole.

Ces politiques régionales permettront d'encourager les acteurs économiques à tirer bénéfice d'une segmentation des chaînes de production et de répondre aux besoins spécifiques de leurs économies. Dans ce cadre, les pays sont invités à développer des zones de regroupement favorisant le rapprochement entre des unités de production complémentaires. Il s'agit par exemple, des zones où coexistent des unités de production de plastiques et des composites à côté des industries opérant dans l'automobile et l'aéronautique ; ou encore des unités de fabrication des fibres et tissus synthétiques à côté d'usines textiles ; ou des unités de production conjointe des produits chimiques et d'engrais à proximité des compagnies de production du gaz et des phosphates. En Égypte par exemple, des ensembles industriels coexistent à Ain-Sokhna, dont des unités de transformation des réserves de pétrole et de gaz en produits dérivés (produits chimiques et pharmaceutiques, plastiques, etc.).

La clustérisation des plateformes logistiques, services de support, des centres de recherche et d'autres installations pertinentes, faciliterait également la valorisation de la proximité et la mise à profit des synergies positives et collaboratives. Dans ce cadre, des politiques d'attraction de partenaires industriels globaux peuvent renforcer les capacités productives d'énergie en Afrique du Nord. Il s'agit par exemple d'attirer des investisseurs spécialisés dans le raffinage du pétrole ou dans la transformation du gaz (notamment dans les pays exportateurs de pétrole), ainsi que des multinationales spécialisées dans la production des wafers, cellules et panneaux photovoltaïques nécessaires à l'énergie solaire (notamment dans les pays importateurs nets de pétrole). Dans la même veine, la création de plateformes de coproduction où les entreprises étrangères sont invitées à établir des filiales de production et de transformation dans la région s'avère intéressante pour la mise en place des CVE. Tanger-Med, par exemple, constitue par excellence une plateforme industrielle pour des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales liées au secteur des ER. Sa position stratégique, proche du Détroit de Gibraltar, en fait un point de passage incontournable dans le commerce transfrontalier de l'énergie. Tanger-Med a su se positionner comme écosystème industriel favorable aux investisseurs étrangers, à travers le développement des activités liées aux ER (construction de pales d'éoliennes par Siemens par exemple).

Le développement des industries extractives et de transformation du gaz et du pétrole peut être appuyé par la mise en place des zones économiques spéciales (ZES). Ces dernières permettent aux entreprises locales de profiter de l'expertise et du savoir-faire, des structures de production et de commerce plus diversifiées des multinationales. Plus spécifiquement, des politiques publiques incitant une plus grande intégration avec des firmes leaders pourraient induire une plus grande complexité dans les produits, dans l'optique de gains plus importants et d'une intégration en amont et en aval plus forte. En Égypte, l'Autorité Générale des Investissements et des Zones Franches (GAFI) avait annoncé en mai 2020 l'autorisation de licences aux projets d'industries basées sur le gaz naturel, conformément à la réglementation des zones franches, ce qui permettait aux producteurs d'engrais et aux sociétés pétrochimiques de se développer. D'un autre côté, des incitations fiscales sous forme de réductions temporaires pour certains types d'investissements, exonérations d'impôts, allègements fiscaux et crédits d'impôts ont été accordées aux investisseurs chinois implantés dans la ZES de Suez. Ceci a permis à l'Égypte de progresser sur la chaîne de l'extraction, après que le pays est devenu un fabricant de plateformes de forage pétrolier et des éléments connexes, desservant les groupes opérant sur son territoire.

L'arrivée d'une ou plusieurs firmes multinationales spécialisées dans le photovoltaïque, suivie par un rapprochement avec les acteurs locaux, faciliterait le développement de cette

CVR. Encourager des fabricants de panneaux photovoltaïques à implanter des filiales dans au moins l'un des pays de la région permettrait de faciliter leur percée sur le marché. En Égypte, l'attraction des producteurs reconnus dans la fabrication des wafers, des cellules et des modules photovoltaïques, à travers notamment des incitations fiscales, a permis de développer des industries nécessaires à la CV de l'industrie solaire photovoltaïque, y compris la fabrication d'acier, de verre et de pompes.

Des réformes dans l'éducation et la formation sont essentielles pour le renforcement des capacités productives et l'intégration dans la CVE

Une montée en gamme dans les CVM et les CVR suppose un meilleur niveau de qualité du capital humain et de conformité aux normes internationales, ainsi que des compétences spécialisées. Pour ce faire, il est nécessaire que les investissements en formation ciblent les compétences techniques et managériales dans le cadre des programmes d'échanges entre des multinationales en énergie et leurs partenaires locaux. Aussi, les pouvoirs publics doivent-ils soutenir la recherche et développement (R&D), car la capacité à innover est essentielle dans les industries extractives. En outre, les besoins de compétences dans les ER sont importants. La mise en place de programmes de recherche appliquée au secteur de l'énergie et le développement énergétique est nécessaire. Les pôles technologiques en Tunisie, qui sont considérés comme des centres d'excellence de formation, constituent, à ce titre, une expérience à généraliser en Afrique du Nord. Ces pôles offrent en effet des plateformes d'innovation et ce, afin d'aider les entreprises en matière d'innovation et de leur permettre de bénéficier des avancées technologiques.

La CVE exige la professionnalisation des compétences spécifiques de la main-d'œuvre, dont les pays d'Afrique du Nord ne disposent suffisamment pas pour l'heure. Par exemple, une forte qualification est indispensable pour le développement de la CVER dans la région. Les besoins portent surtout sur des chercheurs en énergie solaire, des gestionnaires de projets et d'exploitation de parcs d'éoliens, des techniciens en géothermie, modélisateurs d'énergie, ingénieurs des questions climatiques et d'énergie solaire thermique (BAfD, 2016). Des efforts ont été effectués ces dernières années dans les pays d'Afrique du Nord, en vue de la création des structures de R&D, afin de valoriser la recherche sur les ER, d'encourager l'efficacité énergétique et de stimuler les échanges entre les entreprises.

Les pouvoirs publics peuvent mettre en place des centres de formation dans le domaine de l'énergie. Ces centres régionaux constituant un bassin de travailleurs qualifiés, dans lequel les employeurs du secteur privé de la région pourraient puiser, peuvent favoriser l'intégration dans les CV régionales et mondiales énergétiques. Ils permettraient aux pays de la région de réaliser des économies d'échelle et d'entreprendre une spécialisation et une mise en valeur des avantages comparatifs dans l'énergie. Dans les économies extractives souhaitant une meilleure intégration dans la CV du gaz et du pétrole, il est important de viser l'ingénierie et la gestion des projets. Quant aux économies souhaitant améliorer leur positionnement dans la CVER, il est nécessaire de renforcer les capacités à travers des centres technologiques, d'ingénierie et d'innovation. Le Maroc, par exemple, a mis en place des instituts de formation aux métiers des ER et de l'efficacité énergétique (IFMEREE) fonctionnant selon un modèle de gestion déléguée par l'État aux professionnels du secteur. Un tel modèle innovant donne à l'entreprise un rôle central dans le processus de formation professionnelle qui s'appuie sur les compétences, la formation par l'alternance avec l'entreprise et l'apprentissage.

Les pays de la région peuvent également renforcer leurs partenariats dans le domaine de l'éducation et de la formation, surtout celui des énergies vertes et de l'environnement. Ces collaborations permettent d'élargir les réseaux de formations techniques et professionnelles avec les partenaires (notamment en Europe) et de réduire

les coûts d'investissement et de formation liés à des formations spécifiques, en relation avec les CVR. Le forum de la Méditerranée occidentale pour l'éducation, la recherche et l'innovation, s'inscrivant dans le cadre du « Dialogue 5+5 », est une plateforme réunissant les ministres de l'Éducation qui propose des actions de collaboration concrètes en concordance avec les priorités du moment dans l'enseignement supérieur, l'innovation et la recherche scientifique (Moreno-Dodson, 2020). Il existe également le Centre régional pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique (RCREEE) qui propose des programmes de développement des capacités à la demande des pays de la région Moyen-Orient Afrique du Nord (MENA en anglais) souhaitant construire et renforcer leurs qualifications, compétences et expertise dans les ER et l'efficacité énergétique.

Les systèmes éducatifs et de formation en Afrique du Nord doivent évoluer afin de garantir une meilleure maîtrise de l'insertion dans les CVE. Ces systèmes doivent basculer vers des régimes mixtes combinant l'enseignement général et professionnel. Dans le même cadre, le développement de la formation professionnelle dans l'énergie et les programmes d'études avec le secteur privé s'avèrent nécessaires, ainsi que l'utilisation étendue des modèles d'apprentissage permettant aux jeunes d'apprendre en travaillant (Banque mondiale, 2020b). Par ailleurs, des formations en alternance dans les filières d'excellence devront être encouragées. L'existence de certaines structures nationales de R&D est de nature à faciliter l'insertion dans les CVE, à l'instar du Centre de recherche dans le domaine des ER (CDER) en Algérie, le Centre de recherches et des technologies de l'énergie (CRTEn) en Tunisie et l'Institut de recherche en énergie solaire et en énergies nouvelles (Iresen) au Maroc. Ces structures s'inscrivent dans des logiques nationales, alors que les enjeux technologiques, économiques et sociaux au niveau mondial impliquent une réponse régionale. Les moyens financiers et humains nécessaires ne peuvent être réunis que dans le cadre d'une stratégie régionale de R&D, en partenariat avec des structures similaires du Nord (CEA, 2012).

Une main-d'œuvre plus agile et mobile peut renforcer le capital humain et par conséquent, contribuer au développement des CVR énergétiques. Cette mobilité assure, en effet, un accès facile à une main-d'œuvre spécialisée favorisant une utilisation efficiente des ressources humaines disponibles et agissant positivement sur les investissements sectoriels (David et Marouani, 2017). Elle constitue également un moteur de dynamisation de la demande, augmentant les flux d'importations du capital humain (Plaza et Ratha, 2011). Des politiques publiques favorisant cette mobilité sont ainsi nécessaires en Afrique du Nord. Il s'agit en particulier des efforts d'harmonisation des politiques relatives à l'éducation, à la protection sociale et à l'emploi dans la région. Malgré des politiques divergentes dans la sous-région, il existe désormais des initiatives, sous forme d'adhésion à des organismes techniques internationaux, à l'instar de l'Association mondiale des services d'emploi publics (AMSEP). Cette dernière vise le renforcement de la coopération, les échanges et l'acquisition des savoirs entre les pays et compte parmi ses membres la Tunisie, l'Algérie, le Maroc et la Mauritanie.

La facilitation du commerce et l'harmonisation des politiques commerciales sont indispensables pour le développement des CVE

Une politique commerciale avec des « règles du jeu » bien établies peut stimuler le commerce intrarégional et, par conséquent, encourager la création de CVR. Des mesures complémentaires s'avèrent ainsi indispensables, telles que la levée des barrières à la libre circulation des biens et des services dans la région, la simplification des procédures douanières et de contrôle aux frontières ainsi que la signature d'accords bilatéraux de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité de produits à forte valeur ajoutée (CUA/OCDE, 2019). Cette dernière mesure permet de lever les barrières techniques dans la CVE, notamment les normes environnementales, sécuritaires et sanitaires. L'article 6.2 de

l'Accord de libre-échange entre le Maroc et les États-Unis peut être reproduit : il stipule que le dédouanement ne doit pas dépasser, dans la mesure du possible, les 48 heures suivant l'arrivée de marchandises. Il exige une libération des biens depuis un point d'arrivée sans qu'il ne soit nécessaire de les transférer dans des entrepôts ou autres.

Les pays d'Afrique du Nord doivent éviter les pratiques de distorsion, surtout pour le commerce des biens intermédiaires. Ils sont invités à ne pas imposer des barrières non tarifaires, utilisées souvent pour des objectifs non économiques (favoriser la rente, appuyer des cartels, etc.) et à instaurer un système de reconnaissance mutuelle des normes techniques, sanitaires et phytosanitaires. Ceci encourage le commerce de biens intermédiaires nécessaires aux industries de transformation du gaz et du pétrole ainsi que les matières premières nécessaires à la fabrication, l'assemblage et l'installation du matériel nécessaire à la production des ER. D'autre part, ces pays sont appelés à harmoniser la fiscalité ou au moins établir des accords de coopération pour les systèmes de subvention/compensation. La réforme du système de compensation des hydrocarbures en Égypte et l'introduction de la règle d'ajustement automatique des prix de l'énergie en Tunisie, peuvent être un bon point de départ pour toute la région.

La défragmentation du processus de production en Afrique du Nord passe également par une standardisation des mesures de facilitation du commerce. Il s'agit en particulier de développer des corridors commerciaux, d'instituer des postes frontières communs, d'homogénéiser des documentations à vocation commerciale, et de mettre en place des accords communs de transits régionaux. Une harmonisation de la règlementation concernant les douanes pourra renforcer le potentiel commercial de toute la région. La généralisation de l'expérience UNI-PASS en Algérie est dans ce cadre utile. Il s'agit d'un système d'origine sud-coréenne permettant de réduire les délais de dédouanement, de limiter les fraudes, de mettre en place un guichet unique pour l'échange de données informatiques entre les opérateurs du commerce extérieur, et de contribuer à la digitalisation des procédures douanières.

La digitalisation peut faciliter le commerce et le développement des CV en Afrique du Nord. Elle joue en faveur de l'intégration intra-sectorielle, de la décarbonisation des CV et du développement des échanges intrarégionaux. Dans ce cadre, il est important d'établir un guichet unique pour la création de sociétés, d'accélérer les procédures liées aux exportations et importations des biens nécessaires aux CVE et de lancer des plateformes en ligne pour la certification des biens importés. L'octroi de licences en ligne limite le contact direct avec l'administration et réduit les possibilités de corruption. PortNet au Maroc sert ainsi de guichet unique dédié aux procédures du commerce extérieur. Cette plateforme nationale intègre les systèmes d'information des entités impliquées, améliore l'efficience des chaînes d'approvisionnement et accélère la circulation des marchandises grâce à l'automatisation des procédures, tout en réduisant les coûts et délais liés aux opérations logistiques (CEA, 2020).

Le développement des infrastructures, de la logistique et des réseaux de transport constitue un moteur d'intégration régionale et de consolidation des CVE

L'amélioration de la capacité du transport routier doit rester une priorité en Afrique du Nord dans les CVE. Les politiques publiques doivent, dans ce cadre, résoudre les problèmes d'inefficience et de manque de capacités, qui se traduisent souvent par une réticence des entreprises opérant dans l'énergie. Il s'agit en particulier de mettre en place des programmes régionaux et nationaux comprenant des projets structurants d'infrastructures de transport et de logistique. De grands projets de routes transafricaines sont en cours, tels que l'Axe centre de l'autoroute transmaghrébine, qui va d'Agadir au Maroc à Ras Jedir, à la frontière tuniso-libyenne, ou encore l'autoroute entre Le Caire et

Dakar ou l'axe Alger-Lagos. Ils faciliteront le transport de biens intermédiaires et des composantes nécessaires aux CVE en Afrique du Nord, tout en permettant de raccourcir les délais et coûts de transit.

Il paraît primordial de créer des corridors de transport rapide et peu coûteux entre différents centres de la région, à l'instar de l'expérience de l'Asie centrale (encadré 6.3). Ceux-ci seront reliés tout au long de la chaîne, afin de faciliter le mouvement des marchandises dans la région. Cela étant, une modernisation de l'infrastructure logistique entre les différents points spécifiques s'avère nécessaire. Une telle modernisation favorise le transport rapide et peu coûteux des composants nécessaires au fonctionnement des CVE, facilitant ainsi le système de partage de la production tout au long de cette chaîne.

Encadré 6.3. L'expérience des « corridors » de transport en Asie centrale

Les nouveaux corridors de transport ont modifié le paysage industriel de l'Asie centrale en modifiant les modèles de commerce et de production, ce qui a entraîné d'importants pouvoirs socio-économiques et géopolitiques ainsi que des changements logistiques.

Plusieurs projets de corridors visent à stimuler le développement régional et l'intégration, en assurant des niveaux élevés de connectivité terrestre et d'intégration de différents modes de transport.

Le plus grand, annoncé en 2013 par le président chinois Xi Jinping lors de sa visite au Kazakhstan, dans le cadre de la nouvelle « Route de la soie », vise à revitaliser le commerce à travers l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Après s'être initialement concentré sur l'énergie et les infrastructures, le projet s'est ensuite étendu pour intégrer le commerce, l'industrie, Internet et le tourisme.

L'initiative comprend deux segments principaux : la ceinture économique routière, qui comprend des corridors terrestres reliant la Chine à différentes parties de l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe ainsi que la ceinture maritime reliant l'Asie, l'Afrique et l'Europe (ITF, 2019). Le rapprochement des réseaux de production voit se réduire les délais de livraison pour certains types de biens de consommation et d'équipement à forte valeur ajoutée, y compris dans le secteur de l'énergie. L'Asie centrale bénéficiera des activités de transbordement, d'entretien et de ravitaillement en carburant. Elle disposera d'un meilleur accès aux marchés pour ses ressources naturelles et produits agricoles, ce qui lui permettra de développer des CVR et de bien se positionner dans les CVM.

Source : https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connectivity-freight-central-asia.pdf.

Le développement des lignes maritimes et ferroviaires reste essentiel pour les flux de commerce et la réduction des coûts, deux conditions importantes pour le développement des CVR énergétiques en Afrique du Nord. De nouvelles lignes maritimes pouvant favoriser le commerce des hydrocarbures sont prévues, comme la ligne Wazzan II au Maroc reliant les ports de Tanger, Casablanca, Monrovia, Abidjan, Tema, Takoradi et Cotonou, ainsi que la nouvelle ligne reliant la ville de Gabes ou Sfax à Dakar, Abidjan et Tema (CUA-OCDE, 2019). Par ailleurs, le développement du réseau ferroviaire permettrait une accélération du commerce des produits miniers et favoriserait les CVR. Au Maroc, la Stratégie ferroviaire 2040 vise à développer le réseau national et à contribuer au développement territorial. La réouverture programmée de la ligne entre Tunis et Annaba en Algérie devrait accélérer la connectivité régionale.

Les pays de la région doivent aussi penser à intégrer de grands projets d'interconnexion énergétique existants et favoriser des projets intrarégionaux. Le projet *EuroAfrica*

Interconnector comprend le développement d'un réseau électrique de 2 000 mégawatts (MW) entre l'Égypte, Chypre et la Grèce. De même, le projet Elmed vise le développement d'une nouvelle liaison sous-marine à courant continu haute tension de 600 MW entre la Tunisie et la Sicile. Il est aussi possible de relier différentes stations (Tobrouk en Libye et Saloum en Égypte, Tataouine en Tunisie et El Rowis en Libye, Jendouba en Tunisie et El Hadjar en Algérie) et de renforcer leurs capacités de production d'électricité. L'objectif consiste à augmenter les exportations d'ER vers l'Europe et au sein de la sous-région.

La réussite du processus de développement des CV en Afrique du Nord suppose la résolution des problèmes liés au déficit dans la gestion et le financement des infrastructures. Dans ce cadre, la délégation de la gestion des ports et des aéroports à des entités publiques efficaces permettrait de réduire les délais d'attente et d'améliorer le suivi des expéditions. Au Maroc par exemple, dans le cadre de la Stratégie d'amélioration de la compétitivité logistique nationale pour la période 2010-15, l'Agence marocaine du développement logistique (AMDL) a été créée, des fonds privés mobilisés et des plateformes logistiques développées au sein des zones industrielles. Cette stratégie a été actualisée pour devenir la Stratégie nationale intégrée pour le développement de la compétitivité logistique à l'horizon 2030. Ses principaux objectifs sont de réduire les coûts logistiques, accélérer la croissance du PIB et contribuer au développement durable du pays.

De même, des efforts supplémentaires paraissent nécessaires pour créer un contexte fiable pour les PPP. Pour ce faire, une mise à jour des lois et une création des organismes ou unités spécifiquement consacrés aux PPP au sein d'institutions existantes peuvent se traduire par le renforcement de l'efficacité des investissements en infrastructure, l'apport de nouvelles technologies et compétences, ainsi que la réduction de la charge du financement. En Égypte par exemple, la loi révisée sur les PPP a permis de simplifier les contrats, notamment en réduisant le délai de publication des appels d'offres pour les projets et en introduisant de nouveaux mécanismes pour la sous-traitance au secteur privé (OCDE, 2021). Cette loi a permis la réalisation de plusieurs projets d'infrastructures utiles pour le secteur énergétique, dont le développement du Port industriel Safaga.

La mise en place de réseaux régionaux dédiés à l'énergie peut accroître les échanges effectifs en Afrique du Nord et favoriser le développement des CVE. Certains de ces pays de la région peuvent tirer profit de leur position géographique et de leurs ressources énergétiques pour développer la production d'énergie hydroélectrique et favoriser les échanges futurs d'électricité dans toute la région. Des projets le long du Nil en Égypte ou encore à Manantali en Mauritanie peuvent renforcer le marché énergétique en Afrique du Nord. Des accords de partage de production sont à même de renforcer la production d'hydrogène, un élément chimique qui pourrait devenir un nouveau moteur de l'intégration du marché de l'énergie, aussi bien en Afrique du Nord qu'entre les pays de la région et l'Europe, facilitant ainsi les échanges d'électricité dans toute la région.

L'amélioration du climat des affaires peut être un accélérateur pour la constitution des CV énergétiques

L'amélioration du climat des affaires reste nécessaire, pour le développement des CVE en Afrique du Nord. Les lourdeurs bureaucratiques, la longueur des formalités et la corruption dans le domaine de l'énergie peuvent dissuader les firmes multinationales et les entrepreneurs. Une règlementation rigide les empêche de mettre pleinement à profit les opportunités offertes par les chaînes de valeur. En conséquence, il est nécessaire de garantir une meilleure gestion des affaires publiques, ce qui suppose un renforcement des procédures de passation des marchés, d'évaluation et de sélection, et une amélioration de leur transparence. Dans ce cadre, un assouplissement de la règlementation favorisant les activités de production, de transport et de transformation peut être un bon point

de départ, en ouvrant ces activités à la concurrence pour plus d'efficacité. L'Algérie, par exemple, a commencé en 2019 à approuver une nouvelle loi sur les hydrocarbures, qui vise à fournir des incitations fiscales et contractuelles pour les investissements en amont. De même, au Maroc, des améliorations du cadre règlementaire ont renforcé la présence du secteur privé dans les ER. La Loi 16-08 a autorisé les cimenteries à développer des projets éoliens, à la fois pour leur propre usage et la vente de la production excédentaire à l'ONEE.

L'institution d'agences règlementaires indépendantes peut attirer davantage d'investissements dans les réseaux de production, de transformation et de distribution de l'énergie. Le fait d'avoir des régulateurs séparés, agissant de manière objective et transparente, peut contribuer à renforcer la confiance dans la région et favoriser le développement des CVR énergétiques. Même la présence des autorités de régulation opérant sous les ministères de tutelle (c'est le cas de tous les pays de l'Afrique du Nord) ne doit pas empêcher les investisseurs d'entrer sur le marché. Le Maroc par exemple a été parmi les premiers pays de la région à renforcer les conditions favorables à l'investissement dans la production d'électricité renouvelable. En particulier, il a su développer et normaliser les concessions réglementaires, en réduisant la complexité et le temps requis pour obtenir les autorisations.

L'appui des agences dédiées à la promotion des investissements peut accélérer l'intégration des pays de l'Afrique du Nord dans les chaînes de valeur énergétiques. En effet, ces agences jouent un rôle non négligeable dans l'attraction des investissements dans des secteurs jugés prioritaires, notamment le secteur de l'énergie (raffinerie, unités de transformation des combustibles, usines de fabrication des composantes nécessaires à la production de l'énergie solaire, etc.). Le rôle de la *Foreign Investment Promotion Agency* (FIPA) et la *Tunisia Investment Authority* (TIA) en Tunisie, la GAFI en Égypte, l'Agence marocaine de développement des investissements et des exportations (AMDIE) au Maroc et l'Agence nationale de développement de l'investissement (ANDI) en Algérie est capital à cet égard. Des politiques de renforcement des ressources financières et humaines, nécessaires au fonctionnement de ces agences, s'avèrent ainsi indispensables.

L'amélioration de la compétitivité des entreprises opérantes dans les CV nécessite une réduction des coûts des intrants, notamment les coûts de transport, mais aussi un meilleur accès à toute une gamme de services. Une libéralisation progressive des échanges de services est cruciale en Afrique du Nord, afin d'améliorer l'attractivité des IDE et une montée en gamme technologique (Karam et Zaki, 2020). C'est surtout sur le segment de l'intermédiation financière et des services aux entreprises que des CVR énergétiques apparaissent et se développent (Tsakas et Moukaddem, 2019). Ceci implique une présence généralisée des institutions financières offrant de nombreux outils, à l'instar de la finance islamique, la microfinance, le financement participatif, ou encore les *Green Funds* (Hausser, Tsakas et Moukaddem, 2019). D'autre part, les télécommunications et le numérique sont essentiels dans la coordination et l'interconnexion des chaînes de production complexes et géographiquement dispersées. Le développement de plateformes digitales dans le cadre de l'automatisation des usines ou la redéfinition des plateformes de *cloud* énergétique peuvent favoriser l'émergence d'un écosystème de prestataires privés appuyant le développement des CV (CUA/OCDE, 2021).

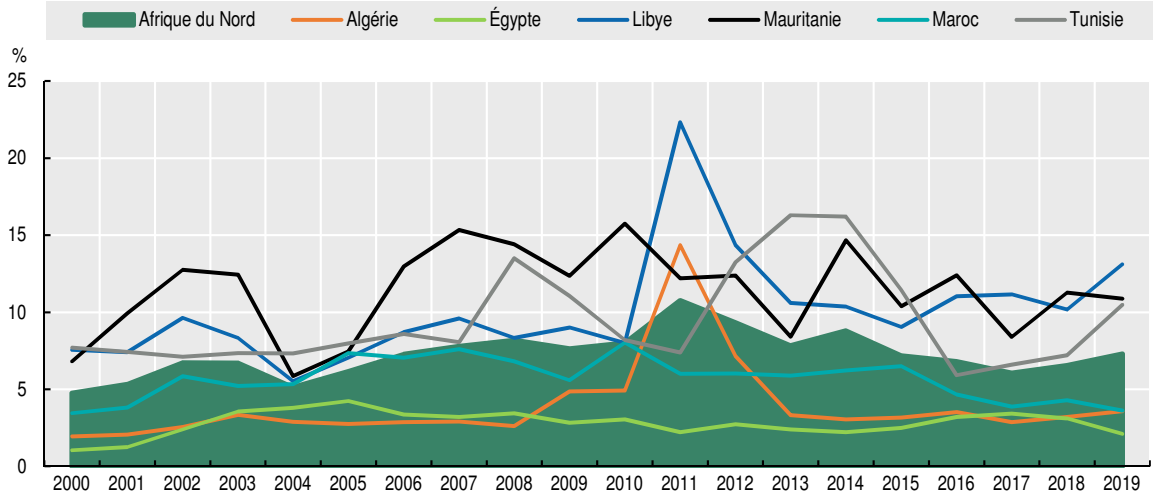
Le renforcement des programmes de partenariats bilatéraux et multilatéraux en Afrique du Nord est de nature à accroître les capacités des acteurs nationaux à appuyer le développement des CVR. Ces programmes revêtent souvent la forme de prêts, d'un apport de capitaux propres, de garanties ou d'appui technique. Ils servent également à soutenir les efforts des autorités dans l'appui du secteur privé, opérant dans différents secteurs dont l'énergie. Le Partenariat tuniso-allemand de l'énergie qui a été créé en 2012, et piloté par l'Agence de coopération internationale allemande pour le développement

(GIZ), est un bon exemple de collaboration technique. Structuré autour de groupes de travail thématiques, des représentants gouvernementaux des deux pays y participent afin de promouvoir la transition énergétique.

Enfin, les pays d'Afrique du Nord doivent développer et coordonner des politiques publiques en faveur des PME, axées sur la lutte contre le secteur informel et l'amélioration de la compétitivité. Il s'agit de faciliter l'accès au crédit en réduisant les exigences de garantie, en fournissant des garanties publiques à certaines PME rentables et en développant les microcrédits. La simplification des taxes et impôts peut également s'associer à la lutte contre la corruption dans le secteur de l'énergie. Par exemple, le projet « Renforcer l'intégrité des affaires au Maroc » peut être reproduit dans les autres pays de la région. Il s'agit d'une alliance entre pouvoirs publics, secteur privé et société civile qui a pour objectif de soutenir la lutte contre la corruption et la promotion de l'intégrité des affaires dans trois secteurs stratégiques, dont l'énergie.

Annexe 6.A1. Le commerce de biens intermédiaires pour l'Afrique du Nord

Graphique 6.A1.1. **Commerce intracontinental de biens intermédiaires en pourcentage de l'ensemble des échanges de biens intermédiaires pour l'Afrique du Nord, 2000-19**



Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2020), *BACI* (Base de données sur le commerce international au niveau du produit).
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300619

Références

Agence Ecofin (2021), « En 2020, les recettes d'exportations de pétrole et de gaz de l'Algérie ont chuté de 39 % », Agence Ecofin, Mediamania, Genève, https://www.agenceecofin.com/trade/0507-89799-en-2020-les-recettes-d-exportations-de-petrole-et-de-gaz-de-l-algerie-ont-chute-de-39.

AIE (2020), *Clean Energy Transitions in North Africa*, Agence internationale de l'énergie, Paris, octobre, https://iea.blob.core.windows.net/assets/b9c395df-97f1-4982-8839-79f0fdc8c1c3/Clean_Energy_Transitions_in_North_Africa.pdf.

AIE (2019), *Energy Policies beyond IEA Countries: Morocco*, Agence internationale de l'énergie, Paris, https://webstore.iea.org/energy-policies-beyond-iea-countries-morocco-2019.

BAfD (2016), *Le secteur des énergies renouvelables et l'emploi des jeunes en Algérie, Libye, Maroc et Tunisie*, Banque africaine de développement, Abidjan, Côte d'Ivoire, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/The_Renewable_Energy_Sector_and_Youth_Employment_in_Algeria__Libya__Morocco_and_Tunisia-1.pdf.

Banque mondiale (2021a), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), Banque mondiale, Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators (consulté le 1er juin 2021).

Banque mondiale (2021b), *Données de la Banque mondiale sur les migrations et les envois de fonds*, Banque mondiale, Washington, DC, http://www.worldbank.org/en/topic/migrationremittancesdiasporaissues/brief/migration-remittances-data (consulté en mai 2021).

Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020* (base de données sur les CVM), Banque mondiale, Washington, DC, https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

Banque mondiale (2020b), *World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains*, World Bank Group, Washington, DC, https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020.

Blohmke, J. et al. (2013), *The Economic Impacts of Desert Power – Socio-Economic Aspects of an EUMENA Renewable Energy Transition*, Dii GmbH, Munich, juin, https://dii-desertenergy.org/wp-content/uploads/2016/12/2013-07-30_Dii_EIDP_EN_Digital.pdf.

BP (2021), *BP Statistical Review of World Energy*, British Petroleum Company, Londres, https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf.

Casella, B. et al. (2019), *UNCTAD-Eora Global Value Chain Database*, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1er juin 2021).

CEA (2020), *Trade facilitation in North Africa for Enhanced Regional Economic Integration: Challenges, Opportunities and the Way Forward*, Addis-Abeba, Octobre, https://repository.uneca.org/bitstream/handle/10855/43816/b11987042.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

CEA (2018), *Potentiel des chaînes de valeur régionales en Afrique du Nord: cartographie sectorielle*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Bureau pour l'Afrique du Nord, CEA-AN/PUB/12/01, Addis-Abeba, https://archive.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/2_rapport_cartographie_cvr_fr_final.pdf.

CEA (2016), *Promotion des chaînes de valeur régionales en Afrique du Nord*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, https://repository.uneca.org/bitstream/handle/10855/23075/b11560903.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

CEA (2012), *Le secteur des énergies renouvelables en Afrique du Nord : Situation actuelle et perspectives*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Bureau pour l'Afrique du Nord, CEA-AN/PUB/12/01, Addis-Abeba, https://hdl.handle.net/10855/22377.

CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 1er juin 2021).

CEPII (2020), *BACI* (base de données), Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII), Premier ministre/France Stratégie, Paris.

CNUCED (2020), *World Investment Report 2020: International Production beyond the Pandemic*, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/wir2020_en.pdf.

CUA/OCDE (2021), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions de l'OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions de l'OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/291046f7-fr.

David, A. et M. A. Marouani (2017) « Migration Patterns and Labor Market Outcomes in Tunisia », *Working Paper*, No. 1166, Economic Research Forum, Giza, https://erf.org.eg/app/uploads/2017/12/1166.pdf.

Direction générale du Trésor (2021), *Libye : situation économique et financière*, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance, Paris, https://www.tresor.economie.gouv.fr/PagesInternationales/Pages/3a565bec-efdf-4533-a19f-776f470ff9f7/files/b2df6a0b-22cf-428a-bb12-9abdebf5fcdc.

El Mouden, W. et Y. El Harrak (2020), « Pétrole et gaz au Maroc: approvisionnement, stockage. Rabbah dévoile les chiffres clés du secteur », *Le 360*, Casablanca, 2 juin, https://fr.le360.ma/economie/petrole-et-gaz-au-maroc-approvisionnement-stockage-rabbah-devoile-les-chiffres-cles-du-secteur-216452.

fDi Markets (2021), *fDi Markets* (database), https://www.fdiintelligence.com/fdi-markets (consulté le 1er juin 2021).

FMI (2021), *Base de données des Perspectives de l'économie mondiale*, octobre 2021, https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021.

FMI (2019), *Base de données des Perspectives de l'économie mondiale*, octobre 2019, https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019.

GGGI (2020), "Employment assessment of renewable energy: Power sector pathways compatible with NDCs and national energy plans", Global Green Growth Institute (GGGI), Seoul, Korea, https://gggi.org/site/assets/uploads/2020/06/Employment-Assessment-of-Renewable-Energy_Web_final.pdf.

Growth Lab (2021), *Atlas of Economic Complexity*, Center for International Development, Harvard University, Cambridge, MA, https://atlas.cid.harvard.edu/.

Hafner, M., S. Tagliapietra et L. de Strasser (2018), *Energy in Africa: Challenges and Opportunities*, SpringerBriefs in Energy Book Series, Berlin, https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-92219-5.

Hausser, T., C. Tsakas et K. Moukaddem (2019), « Developing Social Entrepreneurship and Social Innovation in the Mediterranean and Middle East », *Med Brief*, N° 23, Forum Euro-Méditerranéen des Instituts de science économique – FEMISE, Marseille, 23 septembre, https://www.femise.org/wp-content/uploads/2019/09/MEDBRIEF-23-final-1.pdf.

INS (2020), « Commerce extérieur aux prix courants », *Note mensuelle*, Institut national de la statistique, Tunis, décembre, http://www.ins.tn/sites/default/files/publication/pdf/Comext-12mois2020.pdf.

INSEE (2021), *Cours des matières premières importées – Pétrole brut « Brent » (Londres) – Prix en euros par baril*, Institut national de la statistique et des études économiques, Paris, https://www.insee.fr/fr/statistiques/3532437?sommaire=3530679.

IRENA (2021), *Renewable Power Generation Costs in 2020*, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, https://www.irena.org/publications/2021/Jun/Renewable-Power-Costs-in-2020.

IRENA (2020), *Renewable Power Generation Costs in 2019*, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2020/Jun/IRENA_Power_Generation_Costs_2019.pdf.

IRENA (2011), *Renewable Energy Jobs: Status, Prospects & Policies*, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi, https://www.irena.org/-/media/Files/IRENA/Agency/Publication/2012/RenewableEnergyJobs.pdf.

ITF (2019), « Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia: Case-Specific Policy Analysis », *International Transport Forum Policy Papers*, N° 71, Éditions OCDE, Paris, https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connectivity-freight-central-asia.pdf.

Karam, F. et C. Zaki (2020) « A new dawn for MENA Firms: Service Trade Liberalization for More Competitive Exports », *Applied Economics*, Taylor & Francis Journals, Abingdon, Vol. 52 (N° 1), pp. 19-35, janvier, https://doi.org/10.1080/00036846.2019.1624921.

Moreno-Dodson, B. (2020), *Enhancing Mediterranean Integration*, The Center for Mediterranean Integration (CMI), Marseille, 30 décembre, https://www.cmimarseille.org/knowledge-library/enhancing-mediterranean-integration.

OCDE (2021), *Perspectives des politiques d'investissement au Moyen-Orient et en Afrique du Nord*, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/efcc255a-fr.

OCDE (2017), *Examen multidimensionnel du Maroc : Volume 1. Évaluation initiale*, Les voies de développement, Éditions OCDE, Paris, http://dx.doi.org/10.1787/9789264274945-fr.

OCDE-CAD (2021), Base de données sur les statistiques en ligne sur le développement international (SDI), Comité d'aide au développement (CAD), https://www.oecd.org/fr/developpement/financementpourledeveloppementdurable/statistiques-financement-developpement/sdienligne.htm (consulté le 14 septembre 2021).

Plaza S. et D. Ratha. (2011), *Diaspora for Development in Africa*, Banque mondiale, Washington, DC, https://www.knomad.org/sites/default/files/2017-09/DfD_FullReport.pdf.

Rieländer, J. et B. Traoré (2015), « Explaining Diversification in Exports Across Higher Manufacturing Content : What is the role of commodities? », Document de travail du Centre de développement de l'OCDE, N° 327, Éditions OCDE, Paris, 1er septembre, https://doi.org/10.1787/5jrs8sq91p9x-en.

Schwab, K. et T. Malleret (2020), *The Great Reset Initiative*, World Economic Forum, Genève, https://www.weforum.org/great-reset/.

Tsakas, C. et K. Moukaddem (2019), « Comment l'entrepreneuriat social peut-il contribuer à développer le secteur privé et appuyer la croissance et l'emploi dans les PME ? », in *FEMISE Euromed report : Principaux dysfonctionnements et opportunités de l'entrepreneuriat social*, juin, https://www.femise.org/wp-content/uploads/2019/06/Chap-4-FEMISE-2019-s-4.pdf.

UA/BAfD/CEA (2019), *Indice de l'intégration régionale en Afrique*, édition 2019, Union africaine, Addis-Abeba/Banque africaine de développement, Tunis/Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/38554-doc-arii-fr-report2019-fin-r14_21may20_french.pdf.

UE (2021), *The EU's 2021-2027 Long-Term Budget and NextGenerationEU*, Direction générale du budget, Commission européenne, Bruxelles, 29 avril, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d3e77637-a963-11eb-9585-01aa75ed71a1/language-en.

UNCTADstat (2021), Statistiques de la CNUCED, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr (consulté le 17 novembre 2021).

Chapitre 7

L'intégration des chaînes de valeur en Afrique de l'Ouest et l'industrie agroalimentaire

Ce chapitre met en avant l'importance stratégique des chaînes de valeurs agroalimentaires en Afrique de l'Ouest pour une reprise économique durable et l'opérationnalisation de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). La première section livre un aperçu de l'intégration aux chaînes de valeur mondiales (CVM) dans la région. Elle montre l'impact du COVID-19 sur une économie régionale insuffisamment intégrée aux CVM en amont, même si certaines filières se distinguent, comme les mines et carrières ainsi que l'agroalimentaire. La seconde section s'intéresse au potentiel des chaînes de valeur agroalimentaires pour tirer parti des ressources agricoles importantes de la région et créer des emplois de qualité, et identifie les contraintes ralentissant leur développement. La troisième section propose, enfin, des politiques publiques visant à renforcer l'intégration de la région aux chaînes de valeurs agroalimentaires.

EN BREF

La pandémie COVID-19 n'a pas été sans conséquences sur le développement des chaînes de valeur ouest-africaines, qui peinent déjà sous le poids des problèmes structurels auxquels les économies font face. Les liens de production restent encore faibles entre les pays de la sous-région, mais ceux des filières agroalimentaires n'en restent pas moins stratégiques pour l'opérationnalisation de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). La région dispose en effet d'atouts naturels et d'une main-d'œuvre abondante qui pourraient impulser le développement des chaînes de valeur agroalimentaires (CVA), et en faire un véritable vecteur de création d'emplois de qualité. Le développement des CVA permettrait également de créer des opportunités de commerce afin de répondre au besoin de sécurité alimentaire et favoriser la participation des pays d'Afrique de l'Ouest aux échanges mondiaux.

Cependant, divers obstacles affectent les différents maillons de la CVA, notamment l'inefficience productive induite par les pratiques agricoles et les chocs environnementaux, le faible niveau de transformation au niveau régional et l'existence de barrières non tarifaires ainsi que de taxes non officielles. S'ajoute à cette liste le déficit en infrastructures, qui ne permet pas de capter de nouvelles opportunités.

Deux axes d'intervention sont prioritaires : i) promouvoir des CVA inclusives, durables et vecteur d'emplois de qualité ; ii) renforcer la coopération régionale et continentale afin d'améliorer la compétitivité du secteur et tirer pleinement parti de la ZLECAf.

Afrique de l'Ouest

L'Afrique de l'Ouest et les chaînes de valeur mondiales



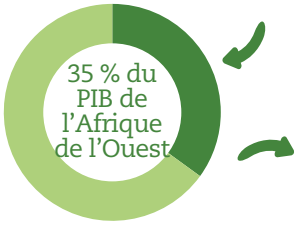
8 pays sur **15** de la région devraient pouvoir regagner le niveau de PIB par habitant d'avant la crise COVID-19 en 2021

La participation de l'Afrique de l'Ouest aux CVM reste concentrée sur des produits à faible valeur ajoutée



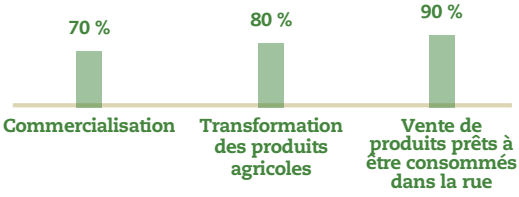
Potentiel des chaînes de valeur agroalimentaires

L'économie alimentaire représente 260 milliards USD



et compte pour **66 %** des emplois dans la région

Part d'emploi des femmes dans l'agroalimentaire :



Contraintes au développement des chaînes de valeur agroalimentaires

Productivité

Seulement **10 %** des terres irrigables étaient effectivement irriguées en 2017

Transformation

La baisse de la contribution du secteur manufacturier au PIB limite le potentiel de la transformation alimentaire



Commercialisation



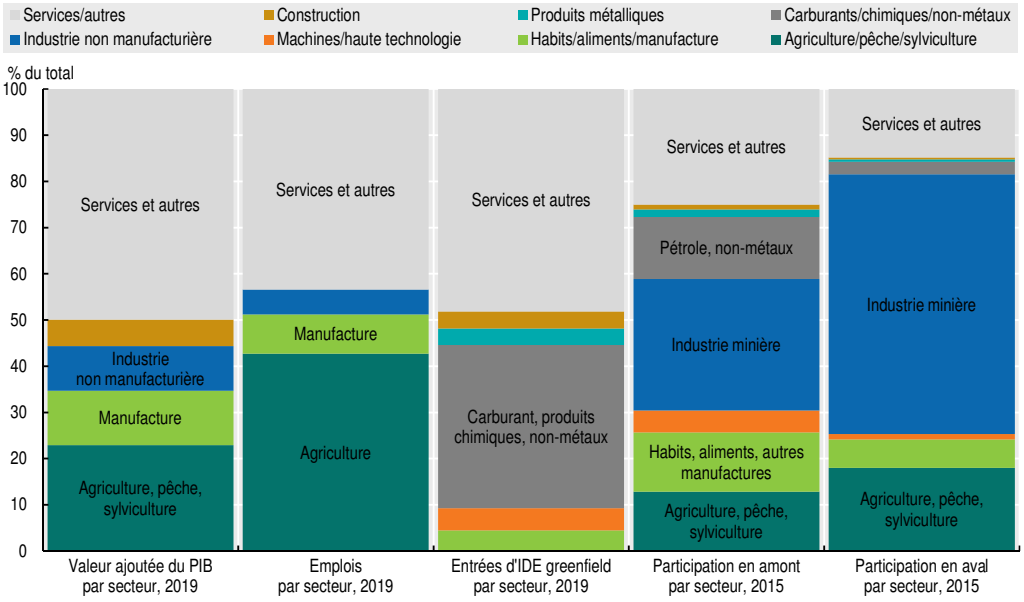
Les barrières non tarifaires augmentent le prix final des produits alimentaires de **15** à **30 %**

Prochaines étapes

- **Faciliter l'accès à la propriété**, aux financements et à la formation technique **pour les femmes**
- **Développer une agriculture résiliente** au changement climatique et l'adoption d'outils numériques
- **Améliorer la coopération régionale** pour soutenir le secteur agroalimentaire

Profil régional de l'Afrique de l'Ouest

Graphique 7.1. **Profils économiques et commerciaux de l'Afrique de l'Ouest, exprimés en % du total**

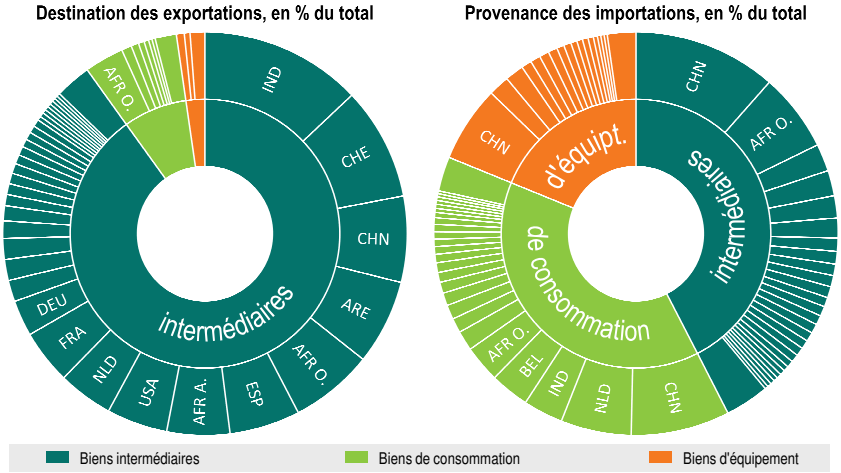


Notes : PIB : produit intérieur brut ; IDE : investissement direct étranger. Les différentes sources de données n'utilisent pas les mêmes définitions pour les secteurs économiques, les produits de base ou les activités. Les codes couleur permettent néanmoins de matérialiser les domaines de convergence entre bases de données.

Source : Calculs des auteurs d'après Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data ; fDi Markets (2021), *fDi Markets* (base de données), www.fdiintelligence.com/fdi-markets ; et Banque mondiale (2021), *Indicateurs du développement dans le monde* (base de données), https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300638

Graphique 7.2. **Principaux partenaires commerciaux de l'Afrique de l'Ouest, ventilés par échanges de biens intermédiaires, de consommation et d'équipement**



Notes : Les pays partenaires sont identifiés par leurs codes ISO à trois lettres. Les pays d'Afrique sont regroupés selon les cinq sous-régions définies par l'Union africaine : AFR C. = Afrique centrale ; AFR E. = Afrique de l'Est ; AFR N. = Afrique du Nord ; AFR A. = Afrique australe ; AFR O.= Afrique de l'Ouest. Le commerce au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU) n'est pas pris en compte.

Source : Calculs des auteurs d'après CEPII (2021), *BACI* (base de données), www.cepii.fr/cepii/en/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300657

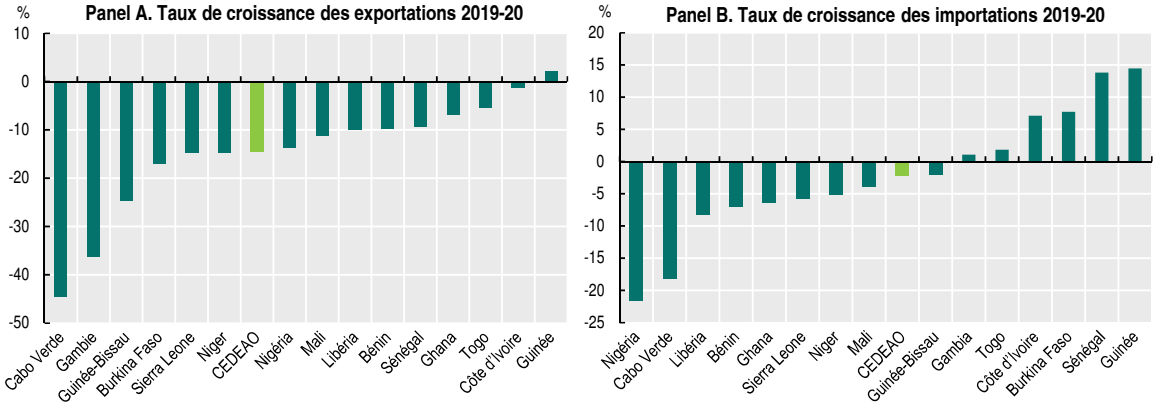
L'Afrique de l'Ouest fait face à des problèmes structurels aggravés par la pandémie de COVID-19

La pandémie de COVID-19 a eu un fort impact sur les économies des pays d'Afrique de l'Ouest à diverses échelles

En 2020, la croissance économique a été impactée dans les 15 pays de la zone, mais de façon variable. Les plus exposés aux chocs externes ont été très touchés. Le Cabo Verde, la Guinée-Bissau, la Sierra Leone et le Nigéria ont vu leur PIB réel chuter, de -14 % au Cabo Verde à -1.8 % au Nigéria (FMI, 2021). Ailleurs, un ralentissement de la croissance a été observé, passée de 6.2 % à 2.3 % en Côte d'Ivoire entre 2019 et 2020 et réduite de 5.6 points de pourcentage au Ghana. En cause, les différentes mesures de restriction imposées, tant au niveau local qu'international, qui ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et affecté les prix des principaux produits d'échanges.

Les flux de biens et services ont connu une contraction notable dans la plupart des pays. En effet, les exportations se sont réduites de 15 % en moyenne entre 2019 et 2020 dans la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). S'agissant des importations, on observe également une contraction dans la majorité des pays, allant de -25 % pour le Nigéria à -2 % pour la Guinée-Bissau (graphique 7.3). Six pays ont néanmoins enregistré une croissance de leurs importations de biens et services, portant ainsi le taux de variation moyen dans la CEDEAO à -2 % (FMI, 2021).

Graphique 7.3. **Focus pays : évolution des flux de biens et services sur la période 2019-20**



Source : Calcul des auteurs sur la base de données du rapport FMI (2021), *World Economic Outlook*, www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/April.

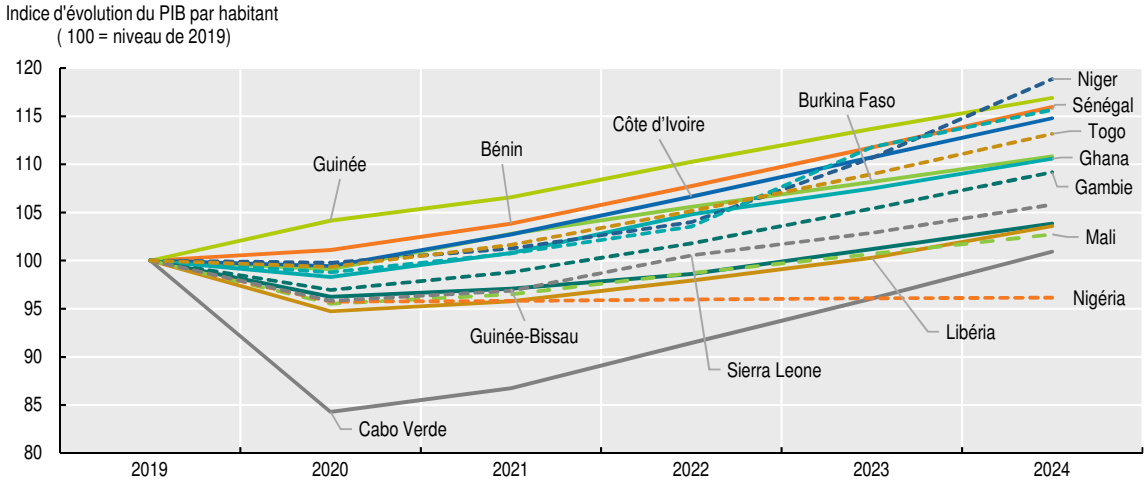
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300676

Les flux financiers entrants de la sous-région ont également été affectés par la sévérité de la crise. Les transferts de fonds de la diaspora vers les pays de la CEDEAO ont connu un repli sur 2019-20 de l'ordre de 20 % (Banque mondiale, 2021). Les transferts vers le Nigéria, qui comptait à lui seul en 2019 pour 69 % des flux entrants en Afrique de l'Ouest, se sont réduits de 28 % en 2020. Le Ghana, deuxième plus grand percepteur de transferts de fonds de la diaspora dans la sous-région avec 11 % du total en 2019, a vu cette manne diminuer de 12 %. De même, un recul de 18 % des IDE a été observé sur la période (CNUCED, 2021).

Assurer une reprise économique post-COVID durable impose de maintenir un certain soutien aux secteurs productifs. Globalement, la croissance a bien redémarré dans tous les pays, mais le rétablissement n'est pas encore complet, surtout quand on considère la création de richesse par habitant. Au rythme actuel de la reprise, un premier groupe

de huit pays devrait pouvoir regagner fin 2021 le niveau de PIB par habitant d'avant la crise COVID-19 (graphique 7.4). Par contre, les sept autres ne retrouveront probablement pas leur PIB par habitant de 2019 avant fin 2024, voire 2025. Or, les marges de manœuvre budgétaires restent limitées. Les différentes mesures gouvernementales de soutien d'urgence en faveur des ménages et des entreprises en 2020 mettent déjà les finances publiques sous tension dans nombre de pays. La Côte d'Ivoire a ainsi vu son ratio dette/PIB passer de 41.2 % à 45.7 % entre 2019 et 2020, le Ghana de 64 % à 78 % entre septembre 2019 et septembre 2020, et le Nigéria de 29.2 % à 35 % (FMI, 2021).

Graphique 7.4. **Projection des niveaux de PIB par habitant dans les 15 pays d'Afrique de l'Ouest, 2019-24 (base 100 = année 2019)**

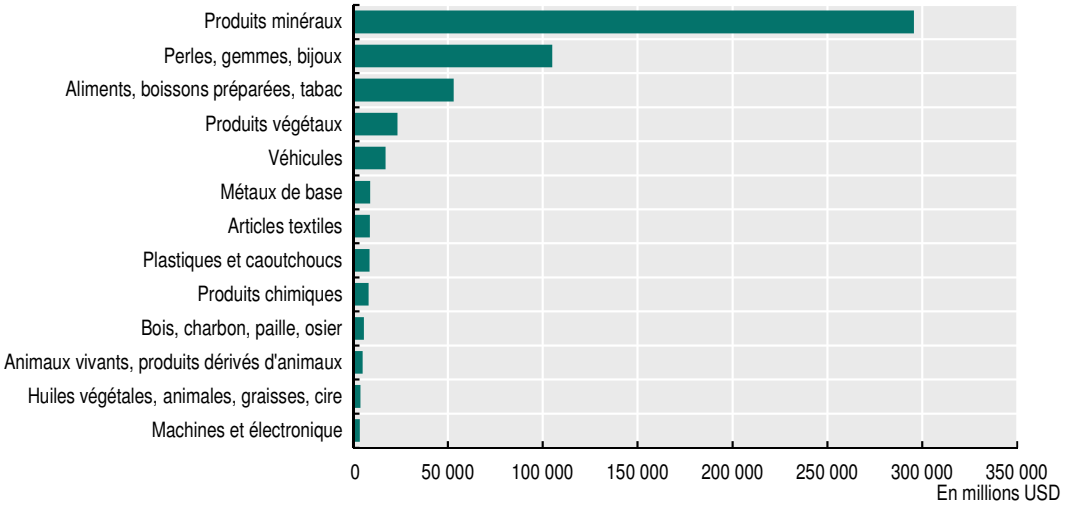


Source : Calcul des auteurs sur la base de données du rapport FMI (2021), *World Economic Outlook*, https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300695

Le faible poids de l'industrie de transformation demeure une préoccupation majeure à l'échelle sous-régionale. En effet, la production et les exportations en Afrique de l'Ouest portent surtout sur des produits agricoles et miniers non transformés, dont les prix dépendent des cours mondiaux. À titre d'illustration, le poids du secteur manufacturier dans le PIB de la sous-région s'avère très faible, en déclin depuis plusieurs années. Il est passé de 16 % en 2000 à 12 % en 2019 (Banque mondiale, 2021). De même, parmi les principaux biens exportés en Afrique de l'Ouest figurent surtout des produits primaires – minéraux et aliments (graphique 7.5).

Graphique 7.5. **Exportations cumulées par catégorie de produits, Afrique de l'Ouest, 2015-19 (millions USD)**



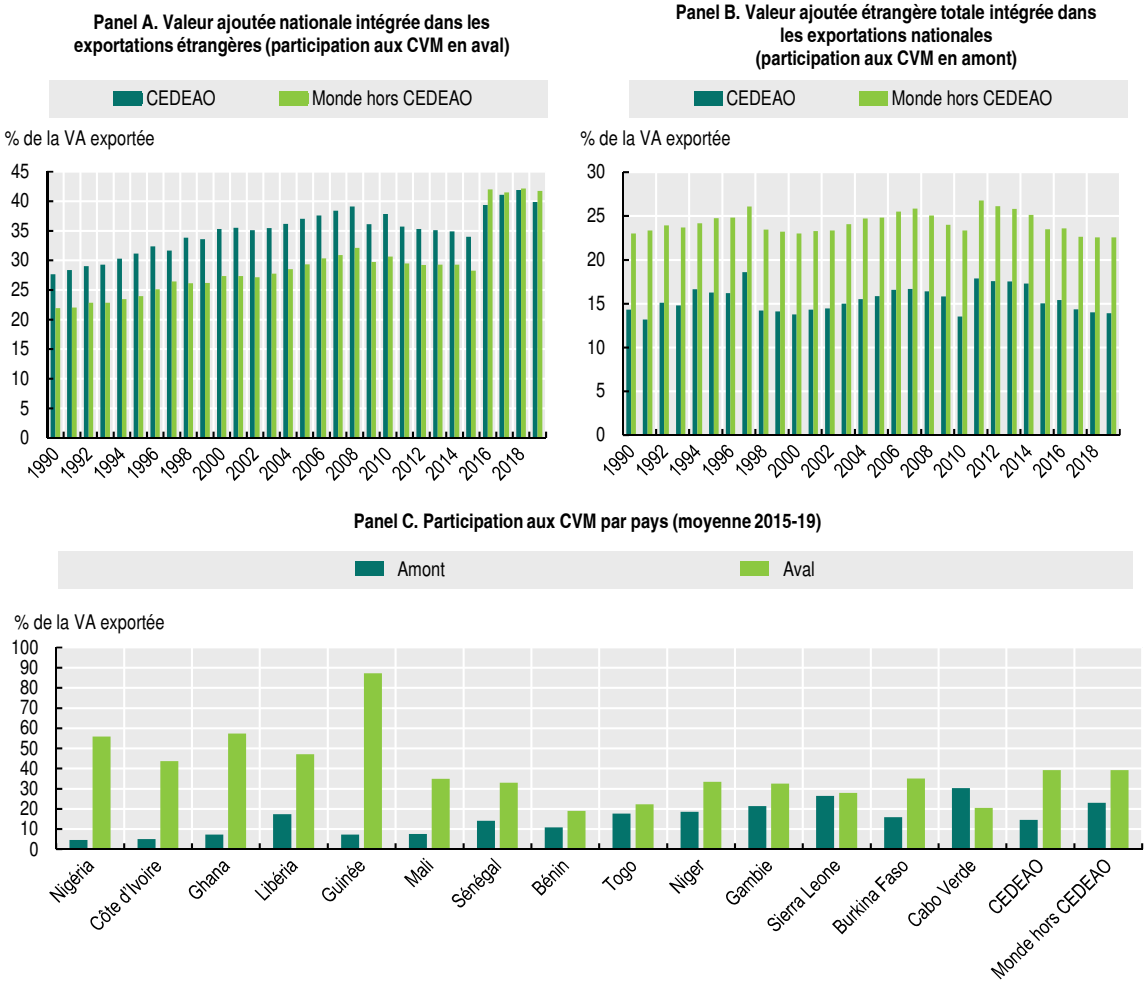
Source : Calcul des auteurs sur la Base d'analyse du commerce international (Baci) du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII, 2021), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300714*

Le niveau de participation des pays de la CEDEAO aux chaînes de valeur mondiales et régionales demeure faible

La plupart des produits exportés restent au stade initial du processus de transformation et contiennent peu de valeur ajoutée étrangère. Le panel A du graphique 7.6 illustre la faible participation en amont des pays de la CEDEAO aux CVM par rapport à la moyenne mondiale sur la période 1990-2019. Autrement dit, les inputs en provenance de pays étrangers ont un poids limité dans les exportations des pays de la sous-région. La participation en aval, quant à elle, apparaît plutôt forte, même si elle implique nettement moins de bénéfices qu'une forte participation en amont. En effet, la plupart des biens exportés sont utilisés comme biens intermédiaires par les pays importateurs. Entre 2015 et 2019, la participation annuelle des pays de la CEDEAO aux CVM en aval s'élevait, en moyenne, à 39.2 % de la valeur ajoutée exportée. Tandis que leur participation annuelle aux CVM en amont s'élevait en moyenne à 14.5 % de la valeur ajoutée exportée (graphique 7.6).

Les pays de la CEDEAO sont donc clairement localisés plus en aval du processus de production par rapport au reste du monde. À ce titre, les dividendes liés au commerce international sont moindres pour ces derniers, car ils ne tirent pas autant parti que les autres des bénéfices liés à une forte participation en amont, notamment l'amélioration de la qualité et la réduction du prix des biens finaux produits grâce à l'utilisation d'intrants importés de meilleure qualité et de moindre coût (Fally et Hillberry, 2018).

Graphique 7.6. **Aperçu de l'intégration de l'Afrique de l'Ouest dans les chaînes de valeur mondiales (CVM), 1990-2019**



Note : Les participations aux CVM en amont et en aval sont exprimées en pourcentage de la valeur ajoutée exportée (« VA exportée »). Dans ce graphique, la participation aux CVM et la valeur ajoutée exportée pour chaque année sont calculées à l'aide d'une matrice pays par pays de la valeur ajoutée apportée par chaque pays à la valeur ajoutée exportée des autre pays. La participation en amont aux CVM pour un pays donné est la somme du total de la valeur ajoutée déclarée des pays étrangers qui est intégrée dans ses exportations. La participation en aval aux CVM est la valeur ajoutée totale d'origine nationale intégrée dans les exportations des pays étrangers. Pour un pays donné et un année donnée, la valeur ajoutée exportée fait référence à la valeur ajoutée totale déclarée d'origine étrangère et nationale qui est intégrée aux exportations du pays. Les chiffres agrégés sont des moyennes non pondérées des chiffres nationaux.

Source : Calculs des auteurs basés sur les données de Casella et al. (2019), *UNCTAD Eora Global Value Chain Database* (base de données), https://worldmrio.com/unctadgvc/.

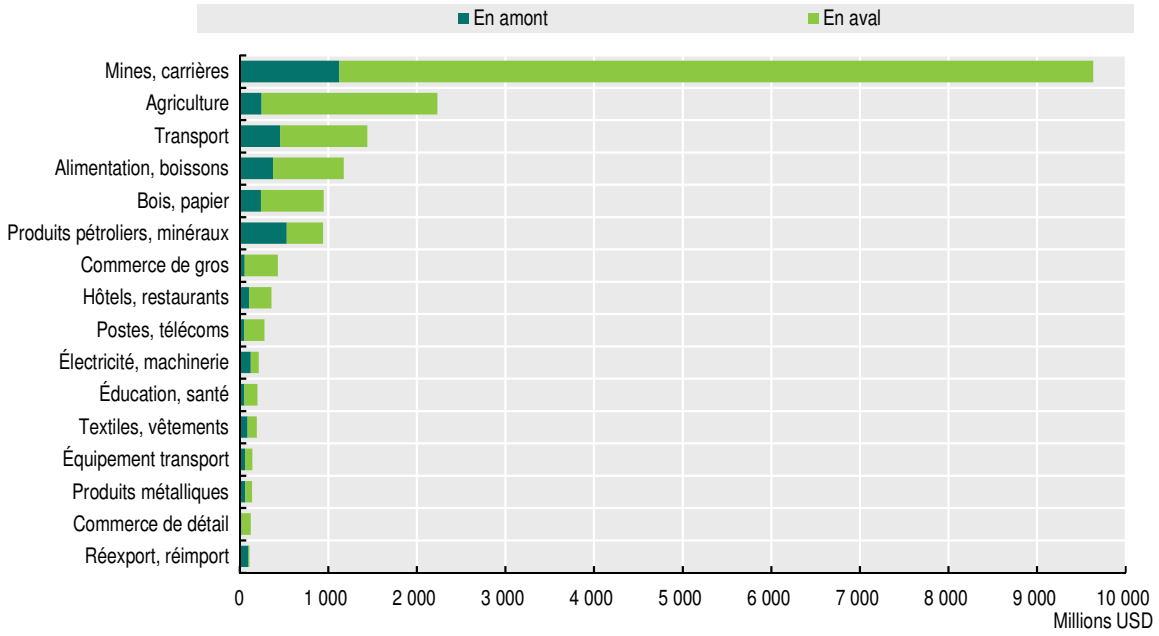
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300733*

Certains secteurs clés représentent les principaux contributeurs de la participation des pays de la CEDEAO aux CVM. Il s'agit notamment des mines et carrières, qui génèrent l'essentiel des flux liés à la participation en amont et en aval (graphique 7.7). Le secteur agricole et l'alimentation figurent également en bonne place. Ceci se traduit par ailleurs par le poids des biens alimentaires et boissons dans les exportations de la région, représentant en moyenne 10 % des flux totaux sur la période 2015-19 selon les données du CEPII, contre respectivement 5 % pour l'ensemble du continent africain, 7 % pour l'Amérique latine et les Caraïbes et 2 % pour les pays d'Asie à faibles revenus. Dans le même temps, 6 % des importations étaient consacrées aux biens alimentaires et boissons

en Afrique de l'Ouest contre 5 % pour l'ensemble du continent africain et 3 % pour les pays d'Amérique latine et d'Asie à faibles revenus.

De même, les nouveaux projets d'investissements (« *greenfield* ») en provenance des autres pays d'Afrique s'avèrent relativement plus élevés dans certains secteurs. Entre 2016 et 2021, les secteurs des infrastructures de communication, des produits chimiques, des matériaux de construction et des services financiers ont attiré en proportion plus d'investissements (effectifs et prévus) en provenance du reste de l'Afrique que les autres secteurs (graphique 7.8). D'où leur importance pour renforcer les liens économiques entre pays africains et favoriser l'intégration économique. Toutefois, ces derniers ne comptent que pour très peu dans la participation en amont et en aval des pays de la sous-région dans les CVM (graphique 7.7).

Graphique 7.7. **Valeur totale de la participation en amont et en aval aux CVM par secteur en Afrique de l'Ouest, millions USD, 2015**

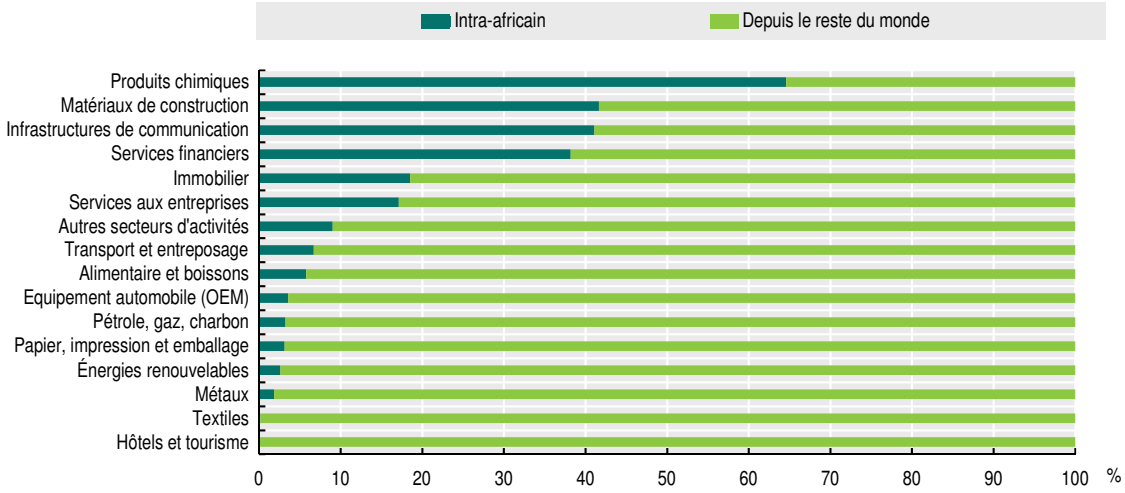


Source : Calcul des auteurs basé sur le module ICIO de Belotti, Borin et Mancini (2020), https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33361

StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300752*

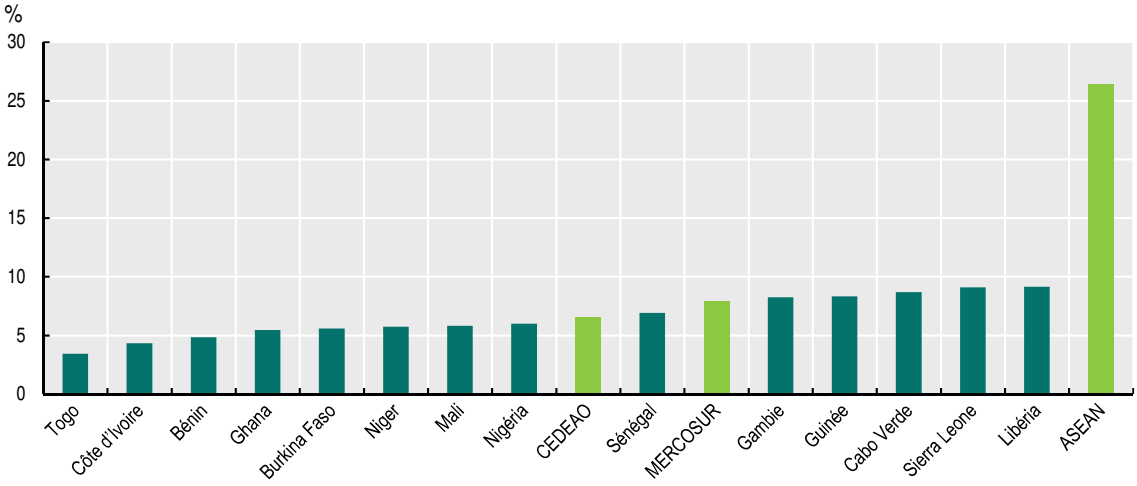
La participation des pays d'Afrique de l'Ouest aux CVR s'avère assez limitée. En effet, très peu d'intrants utilisés dans les processus de production proviennent d'autres pays de la région. En moyenne, 6.5 % de la valeur ajoutée exportée par les pays membres de la CEDEAO vers leurs partenaires sous-régionaux était réexportée vers des pays tiers (hors sous-région) en 2015 (graphique 7.9). À titre illustratif, ce chiffre était de 26 % pour les pays membre de l'Association des pays de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Ceci suggère également que le niveau d'intégration économique régionale reste largement inférieur à son potentiel.

Graphique 7.8. **Nouveaux projets d'investissements par secteur d'activité en Afrique de l'Ouest : part de l'intra-africain dans le cumul 2016-20, en %**



Source : Calcul des auteurs sur la base de données de fDi Markets (2021), *Financial Times*, https://www.fdimarkets.com/.
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300771*

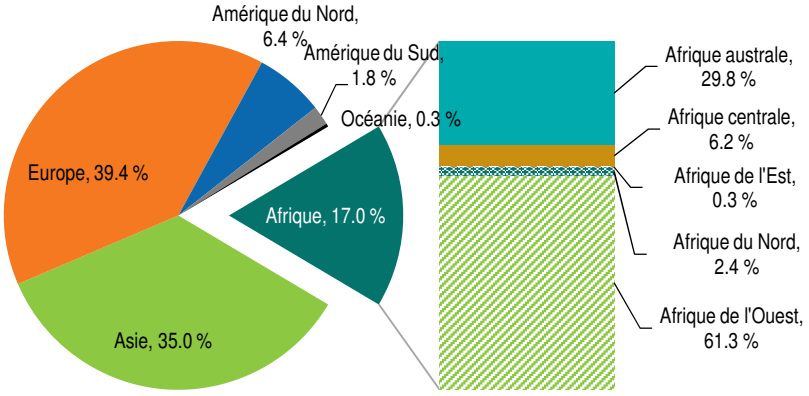
Graphique 7.9. **Proportion des exportations intrarégionales réexportée vers des pays tiers, 2015**



Source : Calcul des auteurs basé sur le module ICIO de Belotti, Borin et Mancini (2020), https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33361.
StatLink *https://doi.org/10.1787/888934300790*

En 2019, seulement 17 % des exportations des pays de la CEDEAO étaient destinées aux pays africains, contre 39 % à destination de l'Europe et 35 % de l'Asie (graphique 7.10**).** Cela dit, 61 % des exportations vers l'Afrique des pays de la CEDEAO étaient destinées aux pays de la sous-région. Les liens de production entre pays ouest-africains sont donc plus importants qu'avec le reste du continent.

Graphique 7.10. **Destination des exportations des pays d'Afrique de l'Ouest, 2019**



Source : Calcul des auteurs sur la base de données BACI du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII, 2021), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.
StatLink https://doi.org/10.1787/888934300809

La reprise économique post-COVID durable en Afrique de l'ouest requiert une réponse efficace au problème de sécurité alimentaire

Les chaînes d'approvisionnement s'avèrent particulièrement fragiles. Les mesures restrictives adoptées au niveau régional et international – fermeture des frontières terrestres et restrictions des mouvements des personnes – ont induit de fortes perturbations dans l'approvisionnement alimentaire en Afrique de l'Ouest. La mobilité du cheptel transhumant a été sévèrement altérée au Bénin et dans certaines zones du Niger. Les prix des denrées de base ont augmenté par rapport à la moyenne des cinq dernières années (CILSS, 2020), tandis que les revenus des vendeurs ambulants et restaurateurs se sont amenuisés. Pas moins de 44 % des ménages interrogés opérant dans le secteur informel associent à la crise une baisse sévère de leur revenu (Koffi et al., 2020). Très vite, lors d'une visioconférence tenue le 30 mars 2020, les ministres en charge de l'agriculture et de l'alimentation se sont préoccupés des conséquences d'une éventuelle perturbation prolongée des circuits d'approvisionnements régionaux. Par la suite, plusieurs de ces mesures restrictives ont été allégées ou supprimées dès le mois de mai 2020.

De nombreuses mesures gouvernementales ont été déployées pour maintenir le secteur agroalimentaire à flot, notamment au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Ghana. Au Burkina Faso, 30 milliards de francs CFA (XOF) ont été réservés à l'acquisition d'intrants agricoles et d'aliments pour bétail. En Côte d'Ivoire, un soutien financier de l'ordre de 250 milliards XOF a été mis en place en faveur des producteurs des principaux produits d'exportations (cacao et anacarde, entre autres), mais aussi pour soutenir la production vivrière (Gouvernement de Côte d'Ivoire, 2020). Au Ghana, le nombre de bénéficiaires de fertilisants et de semences est passé de 1.2 à 1.5 million de personnes (MoFEP, 2020). Par ailleurs, un soutien aux entreprises du secteur informel a été mis en place dans plusieurs pays de la région : 5 milliards XOF pour les vendeuses burkinabè de fruits et légumes, ainsi que 100 milliards XOF pour soutenir l'ensemble des acteurs du secteur informel au Burkina Faso (Gouvernement du Burkina Faso, 2020).

Des soutiens financiers directs et la distribution d'aliments ont également été déployés en faveur des populations les plus vulnérables. La Côte d'Ivoire a par exemple réservé 170 milliards XOF pour soutenir les ménages les moins favorisés (Gouvernement de Côte d'Ivoire, 2020), et le Sénégal 69 milliards XOF (OCDE/CSAO, 2020b). En avril 2020, le gouvernement du Togo a lancé l'initiative « Novissi » afin de soutenir mensuellement les plus démunis tout au long de la période d'état d'urgence. Trois semaines après son lancement,

le programme comptait 1.3 million de personnes inscrites et 500 000 bénéficiaires avaient déjà reçu leur premier versement, entre 10 500 XOF et 12 500 XOF (environ 20 USD) via leur portefeuille électronique personnel pour répondre aux besoins de base (nourriture, eau, électricité, communication). Dans une tribune publiée en mai 2020, deux Prix Nobel d'économie, Esther Duflo et Abhijit Banerjee, ont salué cet exemple (Duflo et Banerjee, 2020).

En dépit de ces efforts significatifs, les problèmes de sécurité alimentaire persistent dans la région. Les projections pré-COVID prévoyaient que 11.4 millions de personnes seraient en situation d'insécurité alimentaire aiguë entre mars et mai 2020 et jusqu'à 17 millions entre juin et août, saison creuse entre deux moissons pendant laquelle les stocks alimentaires sont au plus bas (OCDE/CSAO, 2020c). La pandémie de COVID-19 a détérioré la situation. En 2020, la production vivrière a enregistré une hausse de 5.1 % par rapport à 2019 et de 14.8 % par rapport à la production moyenne des cinq dernières années au sein de l'Union économique et monétaire ouest-africaine – UEMOA (BCEAO, 2021). Mais l'Afrique de l'Ouest est la région du monde qui a vu le plus croître la sous-alimentation, passée de 12.9 % à 18.7 % de prévalence entre 2019 et 2020, soit 75.2 millions de personnes concernées en 2020, contre 50.6 millions en 2019 (FAO et al., 2021).

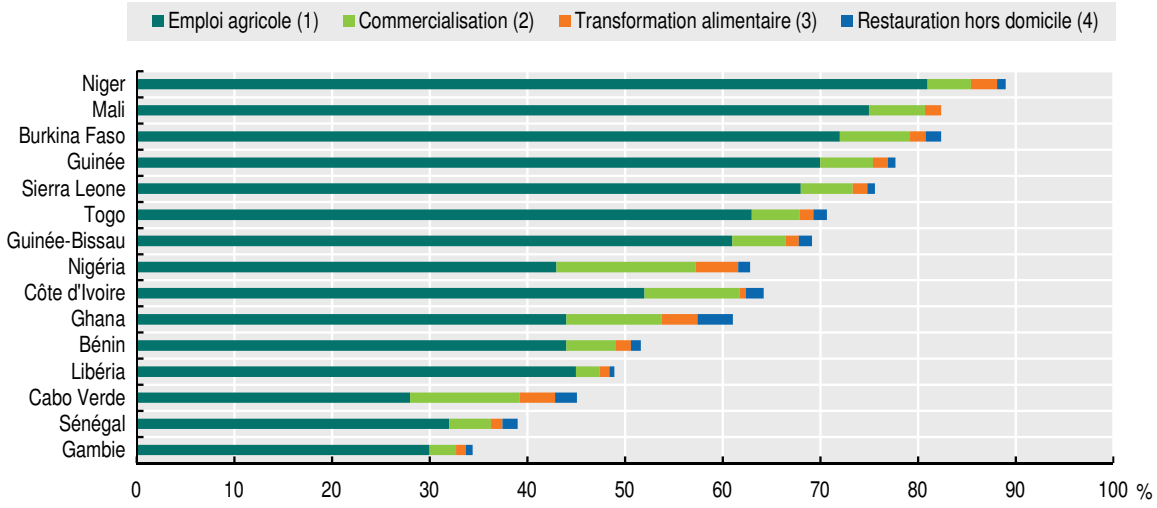
Le fort potentiel agricole ouest-africain peut contribuer à favoriser une reprise économique durable et inclusive

Les dynamiques démographiques et urbaines restent favorables au développement de chaînes de valeur agroalimentaires régionales

L'économie agroalimentaire reste un vecteur essentiel pour la création d'emplois. Le secteur agricole constitue le principal pourvoyeur d'emplois de la région : plus de 50 % des populations vivent en milieu rural et 65 % des actifs travaillent dans le secteur agricole. Les femmes représentent 80 % de l'emploi dans la transformation des produits agricoles, 70 % dans la commercialisation et près de 90 % dans la vente de produits prêts à être consommés dans la rue (Allen, Heinrigs et Heo, 2018 ; OCDE/CSAO, 2019). En tout, l'ensemble des segments de l'économie alimentaire en Afrique de l'Ouest emploie 82 millions de personnes, soit 66 % de l'emploi total dans la région (Allen, Heinrigs et Heo, 2018 ; OCDE/CSAO, 2021).

La dynamique de la demande régionale offre des opportunités de commerce aux agriculteurs et aux entreprises et industries agroalimentaires. En 2018, la valeur de la production agricole régionale était de 84 milliards USD (FAOSTAT, 2020), avec des opportunités plus importantes en aval. La contribution totale de l'économie alimentaire, en allant de la production agricole aux services de restauration, en passant par la commercialisation et la transformation, représente 260 milliards USD en Afrique de l'Ouest, soit 35 % du PIB (Allen, Heinrigs et Heo, 2018). En moyenne, les ménages ouest-africains consacrent 50 % de leurs dépenses à l'alimentation. Au Nigéria par exemple, la croissance du secteur du poulet est évaluée à 20 % par an sur la période 2010-20 (Adeyeye, 2017). Plusieurs sociétés locales approvisionnent la demande croissante des villes du sud-ouest en s'appuyant sur des réseaux de producteurs de maïs dans le centre et le nord du pays pour l'alimentation des volailles (Ghins et Zougbédé, 2019).

Graphique 7.11. **Contribution à l'emploi total de l'économie alimentaire en Afrique de l'Ouest, 2018**



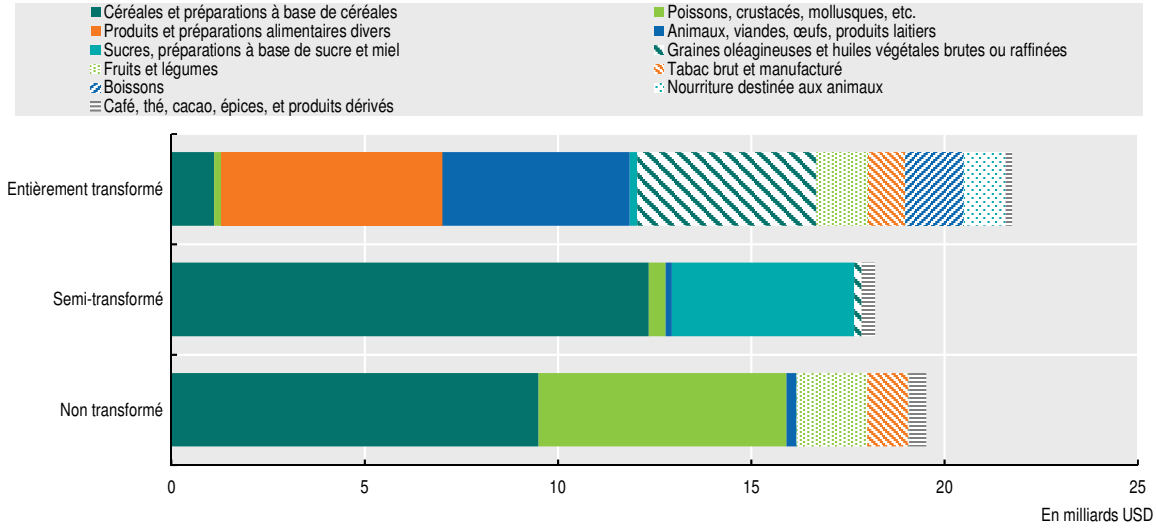
Note : (2+3+4) = Emploi non agricole ; (1+2+3+4) = Emploi dans l'économie alimentaire.

Source : Illustration des auteurs, d'après les données modélisées par Allen, Heinrigs et Heo (2018), https://doi.org/10.1787/56d463a9-fr.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300828

Cette demande alimentaire reste davantage orientée vers les produits transformés. La croissance démographique et l'urbanisation rapide soutiennent la demande. La population totale, estimée à 400 millions de personnes en 2020, devrait atteindre 540 millions en 2030 (OCDE/CSAO, 2020a). La transition urbaine modifie les habitudes alimentaires, notamment avec l'émergence d'une importante classe moyenne africaine, qui regroupe les revenus compris entre 2 à 20 USD par jour et par personne en parité de pouvoir d'achat (PPA). Les villes concentrent plus de 67 % de la demande alimentaire, tandis que l'urbanisation induit des changements dans les modes de consommation. Alors que l'alimentation représente 55 % de leurs revenus, les ménages préfèrent les produits transformés (jus de fruits, pâtes, conserves) qui offrent plus de facilités logistiques et de cuisson (Allen et Heinrigs, 2016). La transformation locale ne suffit pas encore à répondre à la demande. Entre 2016 et 2020, les pays de la CEDEAO ont ainsi importé près de 60 milliards USD de produits alimentaires aux deux tiers (67.2 %) semi-transformés ou transformés (graphique 7.12).

Graphique 7.12. **Détail des produits alimentaires importés par les pays de la CEDEAO par niveau de transformation, total cumulé sur la période 2016-20, en milliards USD**



Source : Calculs des auteurs d'après modélisation de Rieländer et Traoré (2015) et des données actualisées de COMTRADE, 2021 (consultées sur https://wits.worldbank.org/ en octobre 2021).

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300847

En termes de volumes de production, la région détient une position dominante à l'échelle mondiale sur plusieurs produits agricoles et alimentaires (tableau 7.1). Entre cinq et neuf pays d'Afrique de l'Ouest figurent régulièrement parmi les 20 premiers producteurs mondiaux d'une dizaine de produits agricoles (CUA/OCDE, 2019). En 2018, la production alimentaire de la région représentait 33.9 % de celle de l'Afrique, soit 81.4 milliards USD (FAOSTAT, 2020).

Au niveau des exportations, les produits agroalimentaires sont les plus représentés dans les paniers des 20 principaux produits. Parmi les 20 premiers produits d'exportation entre 2016 et 2019, 15 sont des produits agroalimentaires et représentent 33 % de la valeur de ce panier (tableau 7.2). Le secteur agroalimentaire offre ainsi à la région une bonne perspective de spécialisation. Les acteurs locaux disposent d'une solide expérience dans la transformation de plusieurs produits comme l'huile végétale et les dérivés du manioc (encadré 7.1), la canne à sucre et les fruits tropicaux. La Côte d'Ivoire et le Ghana s'investissent de plus en plus dans la transformation locale du cacao. Au Nigéria, la transformation industrielle du blé et du lait en poudre se développe à base d'intrants importés (Hollinger et Staatz, 2015).

Tableau 7.1. **Exemples de produits agricoles à fort potentiel en Afrique de l'Ouest**

Produits agricoles	Production totale, 2019 (en milliers de tonnes)	Part de l'Afrique de l'Ouest dans les volumes de production mondiale, 2019 (en %)	Part de l'Afrique de l'Ouest dans les volumes de production africaine, 2019 (en %)
Fonio	700.5	100	100
Noix de karité	759.8	100	100
Ignames	69 892.2	94	96.5
Cacao, fèves	3 395.8	60.7	90.5
Gingembre	715.6	17.5	88.2
Fruits, agrumes, nda	4 558.5	31.4	85.9
Gombo	2 775.6	27.9	84.4
Noix de kola	255.9	83.5	83.5
Huile, noix de palme	17 168.9	4.2	78.5
Maïs frais	1 300.9	15.7	73.8
Noix de cajou non décortiquées	1 696.4	42.8	72.7
Mil	9 552.4	33.7	69.7
Pomme de cajou	167.6	12.7	68.3
Papayes	951	6.9	64.2
Oignons et échalotes frais	797.3	17.7	63.3
Taros (colocases)	4 619.5	43.8	60.6
Arachides non décortiquées	9 350.7	19.2	56.2
Manioc	100 877.6	33.2	52.5
Ananas	2 962.3	10.5	51.3
Sorgho	13 344.7	23.1	46.6
Piments doux et épicés	452.3	10.6	43.2
Plantains et autres	10 530.4	25.3	39.4

Source : Calculs des auteurs, sur la base des données FAOSTAT, http://www.fao.org/faostat/fr/.

Tableau 7.2. **Place des produits agroalimentaires dans les 20 premiers produits d'exportation par pays en Afrique de l'Ouest (2016-19)**

	Nombre des produits agroalimentaires dans les top 20 des produits exportés (2016-19)	Parts des produits agroalimentaires dans la valeur totale du panier des top 20 en pourcentage, 2019	Dont nombre de produits agroalimentaires exportés avec un ACR supérieur à 10
Bénin	11	17.5	3
Burkina Faso	11	5.5	5
Cabo Verde	9	85.1	2
Côte d'Ivoire	14	57.7	8
Gambie	4	91.7	10
Ghana	15	17.4	4
Guinée	9	2.2	2
Guinée-Bissau	5	95.4	1
Libéria	11	1.4	3
Mali	7	2.8	2
Niger	6	37.7	1
Nigéria	13	2.4	11
Sénégal	15	29.2	2
Sierra Leone	10	10.3	8
Togo	15	11.8	6
Afrique de l'Ouest	15	5.7	-

Note : Le panier de biens est composé de l'ensemble des biens d'exportation qui ont démontré un avantage comparatif révélé (ACR) suivant l'approche de Balassa (1965) pendant au moins quatre années consécutives (2016-19). Deux paniers sont identifiés : le premier est le panier des top 20 des exportations et qui intègre tous les produits d'exportation. Le second panier regroupe uniquement les produits agroalimentaires.
Source : Calculs des auteurs sur la base de données BACI du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII, 2021), www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37.

Encadré 7.1. **Le manioc, une chaîne de valeur à fort potentiel**

Le manioc représente l'une des plus importantes cultures à racines tropicales en Afrique de l'Ouest, avec plus de 100 millions de tonnes par an, soit 52.5 % et 33.2 % respectivement des productions africaine et mondiale. Les dérivés alimentaires sont divers (feuilles, semoule, *gari*, farine, pâte, etc.). La culture du manioc s'avère rentable, résistante face aux changements climatiques et peu exigeante en matière d'entretien. Elle reste cependant de type familial, du fait des groupements de petits producteurs, et s'étend sur de petites superficies allant jusqu'à 2 hectares pour les champs collectifs. Les femmes sont les plus représentées dans la chaîne de valeur, à hauteur de 80 % de la main-d'œuvre au niveau de la production, 100 % dans la transformation et 90 % dans la commercialisation. Le Nigéria produit chaque année 57 millions de tonnes de racines tubéreuses de manioc, ce qui en fait le premier producteur mondial (FAOSTAT, 2020).

La transformation se fait encore de manière artisanale avec des unités industrielles de petite taille, tandis que la vente s'opère à travers des circuits informels (restaurateurs, opérateurs privés exportant un peu partout en Afrique et en Europe). Les produits dérivés tels que le *gari* provenant du Nigéria et l'*attiéké* (semoule de manioc) produit en Côte d'Ivoire sont exportés vers d'autres pays, notamment en Guinée où existe un supermarché dénommé « la Maison de l'Attiéké ». De nouvelles initiatives se font jour, notamment au Nigéria où une technologie innovante transforme les épluchures fraîches en pulpe pour l'alimentation des animaux, ainsi qu'en biogaz, utilisé comme source d'énergie alternative, ce qui permet de réduire les émissions des combustibles fossiles.

Source : Compilation des auteurs.

Toutefois, diverses pesanteurs affectent les trois maillons et ralentissent le développement des chaînes de valeur agroalimentaires

Les trois principaux maillons de la chaîne de valeur agricole – à savoir : la production agricole, la transformation des produits et les activités de commercialisation – restent soumis à divers chocs externes et internes qui contraignent le développement du secteur. Il s'agit entre autres de l'inefficience productive induite par les pratiques culturales et les chocs environnementaux, du faible niveau de transformation, lui-même dû au faible niveau de développement du capital humain, du système financier et des infrastructures socio-économiques, ainsi que de l'existence des barrières non tarifaires et taxes non officielles (tableau 7.3).

Tableau 7.3. **Quelques contraintes au développement des chaînes de valeur agroalimentaires en Afrique de l'Ouest**

	Contraintes liées à la production agricole
Faibles productivité, compétitivité et valeur ajoutée à travers tous les systèmes d'exploitation agricoles et des chaînes de valeur	• Variabilité et changement climatiques • Dégradation et appauvrissement des sols • Prédominance de l'agriculture pluviale • Contraintes biophysiques considérables dues aux parasites, maladies et mauvaises herbes • Régimes fonciers problématiques • Faible accès aux marchés d'intrants et à la production marchande • Faible capacité d'adaptation et d'adoption des innovations technologiques
	Contraintes liées à la transformation
Faible développement du capital humain, du système financier et des infrastructures économiques et sociales	• Faible niveau de compétences techniques et professionnelles (ingénierie dans le secteur agro-alimentaires) • Faible niveau d'intégration des femmes dans la main-d'œuvre formelle • Faible appui aux PME locales du secteur agro-alimentaire • Faible intensité technologique

Tableau 7.3. **Quelques contraintes au développement des chaînes de valeur agroalimentaires en Afrique de l'Ouest (*suite*)**

	Contraintes liées à la commercialisation
Barrières non tarifaires et autres taxes parallèles non officielles	• Multiplicité des points de contrôle • Faibles capacités logistiques • Procédures dysfonctionnelles de transit douanier • Primauté des intérêts nationaux au détriment des dispositions prises au niveau régional • Faible qualité de l'environnement des affaires • Faible labélisation des produits alimentaires • Restrictions quantitatives (imposition de quotas à l'importation) • Faible certification des produits alimentaires • Systèmes d'information des marchés peu développés • Multiplicité des monnaies

Source : Compilation des auteurs.

Le déficit infrastructurel dans la région accroît les coûts de commerce et ne permet pas de capter de nouvelles opportunités

L'offre d'énergie reste peu fiable et insuffisante pour soutenir la transformation de certains produits agricoles. L'accès à l'électricité et la fiabilité du réseau affichaient des scores respectifs de 51.5 et 40.5 en 2019 sur une échelle de 0 à 100 (FEM, 2019). Ceci implique des coûts supplémentaires pour la conservation des denrées périssables et affecte les prix sur les marchés. Les initiatives se multiplient pour développer le secteur des énergies renouvelables, mais le rythme d'investissement reste encore faible. Au Sénégal, la stratégie nationale de diversification des sources d'énergie mise en œuvre a permis d'accroître de 22 % la production totale d'électricité à travers le raccordement dans le réseau de 168 MW de solaire photovoltaïque, 51 MW d'énergie éolienne et 75 MW d'hydroélectricité. La Côte d'Ivoire attend également la construction de la première centrale électrique solaire flottante d'Afrique, annoncée depuis 2018.

Le faible développement des infrastructures de logistique-transport réduisent les opportunités d'intégration et affectent les coûts de commerce. La plupart des zones de production rurales demeurent enclavées par manque d'information ou d'infrastructures de transport adéquates. Le déficit d'infrastructures de transport (routes, chemins de fer, services du réseau ferroviaire) qui s'accompagne d'une insuffisance d'infrastructures de services publics et certains services spécifiques (places de marché, lieux de stockage, services logistiques et réseaux de communication, etc.) affectent l'efficience des systèmes alimentaires (OCDE/CSAO, 2021). Alors que 12 pays sur 15 (à l'exception du Mali, du Burkina Faso et du Niger) sont dotés d'un littoral relativement important, le score de connectivité maritime moyen était de 13.6 pour une efficacité des services portuaires de 40.8 en 2019 sur une échelle de 0 à 100 (FEM, 2019). Au niveau régional, il n'existe que deux chemins de fer qui relient les pays enclavés, à savoir les corridors de Transrail (Dakar-Bamako) et Sitarail (Abidjan-Ouagadougou). Par ailleurs, l'absence de coordination dans la gestion du transit et l'inefficacité des opérations ne permettent pas d'optimiser les coûts et les délais de transport des marchandises (OMD, 2014). S'ajoutent plusieurs autres contraintes émergentes, liées à la qualité des infrastructures, la multiplicité des corridors parallèles non contrôlés et le paiement de frais illégaux sur les routes (Teravaninthorn et Raballand, 2009).

Encadré 7.2. **L'ananas, un produit à forte croissance sous contrainte**

Entre 1995 et 2016, la production mondiale d'ananas est passée de 12 à 25.5 millions de tonnes, dont 3 millions proviennent de l'Afrique. Le Nigéria est le premier producteur en Afrique et le huitième au niveau mondial avec 900 000 tonnes en 2016. Au Bénin, la filière occupe la troisième place avec 4.3 % du PIB agricole et 1.2 % du PIB global pour 400 000 tonnes de production annuelle (Kpenavoun Chogou, Gandonou et Fiogbe, 2017). Les exportations vers l'Union européenne (UE) s'élèvent à 2 949 tonnes pour le Bénin, 21 604 pour la Côte d'Ivoire et 13 517 pour le Ghana.

La filière a servi de tremplin pour l'auto-emploi et a vu naître en son sein des micro, petites et moyennes entreprises (PME) dans les domaines de la production, de la transformation et de l'exportation. Toutefois, selon Iwuchukwu, Nwobodo et Udoye (2017), les principales contraintes à la production d'ananas étaient les infrastructures, principalement le manque de routes d'accès, pour lequel l'Afrique de l'Ouest enregistre un déficit estimé à 100 milliards USD par an, et le manque de connaissances techniques sur l'utilisation de la technologie améliorée. Les stocks du Bénin ont été rejetés en Europe pour overdose d'éthéphon, un pesticide qui a permis d'accélérer la production d'ananas et d'accentuer le colorant jaune du fruit courant 2016-17. Le pays a dû suspendre l'exportation des ananas colorés par cette substance dont les résidus dans les fruits dépassaient les normes admises par l'UE.

Certaines entreprises leaders mettent en places des initiatives pour promouvoir la qualité des produits. Un cas illustratif est celui de l'entreprise Blue Skies installée au Ghana et au Bénin.

- Spécialisée dans la transformation des fruits et légumes frais produits dans la région, Blue Skies fait intervenir des ingénieurs agronomes qui appuient les producteurs en leur fournissant gratuitement des formations et un encadrement technique. Les producteurs bénéficient également d'un appui financier à taux zéro et d'un processus de certification des produits cultivés.
- La relation de l'équipe dirigeante avec les autorités locales s'inscrit dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), avec des engagements mutuels clairs, une approche qui contribue au développement économique et social dans le pays producteur. Blue Skies se positionne comme un modèle de développement de la CVA durable et une réussite pour la montée en gamme fonctionnelle. Elle a étendu ses activités au Bénin en 2020.

Source : Compilation des auteurs, à partir de *L'Économiste* (2019) ; BAfD/OCDE/PNUD (2014) ; Blue Skies (2020) ; https://www.youtube.com/watch?v=GlYFcMF2YFQ.

Tableau 7.4. **Quelques composantes technologiques de la compétitivité économique en Afrique de l'Ouest, 2019**

Pays	Infrastructures	Adoption des TIC	Indice « Business-to-Consumer » (B2C)	Protection de la propriété intellectuelle	Capacité d'innovation	Compétence de la main-d'œuvre
Bénin	40.2	23.4	21	50.6	28.4	50.6
Burkina Faso	34.8	26.8	19	45.9	24.8	40.5
Cabo Verde	53.7	44.7	-	47.9	24.8	48.5
Côte d'Ivoire	47.9	41.3	31	51.1	30.7	51.3
Gambie	47.4	31.4	-	49.1	30.5	54.1
Ghana	46.6	49.1	43	62	32.9	54.6
Guinée	41.7	28.7	14	40.6	34.9	54
Mali	43.9	27.9	22	32	29	45.7
Nigéria	39.7	33.4	53	33.3	32.2	38.8
Sénégal	51.3	35.8	43	56.6	31.9	54.6
Afrique de l'Ouest	44.7	34.3	-	46.9	30	49.3

Source : Calculs des auteurs sur la base de données du rapport du Forum économique mondial (FEM, 2019) et de la CNUCED (2020), UNCTADStat.

Politiques publiques pour renforcer la chaîne de valeur agroalimentaire en Afrique de l'Ouest

Depuis la crise alimentaire mondiale de 2008, la maîtrise des chaînes de valeur agroalimentaires occupe une place centrale dans les agendas politiques en Afrique de l'Ouest. La Politique agricole régionale (ECOWAP) de la CEDEAO « *s'inscrit dans la perspective d'une agriculture moderne et durable, fondée sur l'efficacité et l'efficience des exploitations familiales et la promotion des entreprises agricoles grâce à l'implication du secteur privé. Productive et compétitive sur le marché intra-communautaire et sur les marchés internationaux, elle doit permettre d'assurer la sécurité alimentaire et de procurer des revenus décents à ses actifs* » (CEDEAO, 2017). Mais pour réaliser ce potentiel, de meilleurs outils sont nécessaires, notamment en matière d'appuis aux petits acteurs locaux et de structuration des chaînes de valeur à l'échelle régionale. Cette section va se focaliser sur cinq axes stratégiques qui peuvent contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

La participation des petits producteurs et fournisseurs locaux aux activités à forte valeur ajoutée peut être facilitée à travers un meilleur accès aux services innovants

Jusqu'ici, les CVA se développent essentiellement autour du secteur informel. En 2019, l'agriculture traditionnelle employait encore 42.19 % d'actifs occupés. En moyenne 76.5 % de travailleurs ouest-africains occupent un emploi vulnérable, le Cabo Verde se positionnant relativement mieux avec un taux de 35.2 %. Une part de 69.9 % des jeunes de plus de 15 ans qui y exercent sont indépendants, 17.7 % sont des aides familiales et à peine 18.5 % occupent un emploi salarié (OIT, 2020).

À court terme, les politiques à l'échelle nationale et régionale peuvent mettre à profit la dynamique des services numériques pour améliorer la prise en compte des acteurs du secteur informel dans les chaînes de valeur. Les startups spécialisées dans l'agritech et celles aux services innovants sont en plein essor en Afrique de l'Ouest. La région a vu naître la première licorne d'Afrique (Jumia au Nigéria) ainsi que d'autres startups dynamiques dans les services logistiques (AgroCent ; Kobo 360), le commerce électronique (Konga, Carmudi Janngo et Jovago), et surtout des plus grandes stars montantes dans les services de transactions mobiles et numériques en temps réel (Interswitch, OPay, Flutterwave, etc.). D'autres innovations telles que les modèles économiques partagés, les blockchains et les outils numériques de cadastrage et de sécurisation foncière sont prometteuses pour le développement de l'agriculture (CUA/OCDE, 2021).

Les gouvernements peuvent établir des collaborations avec les entreprises technologiques pour diffuser les meilleures pratiques agricoles. L'amélioration des services de vulgarisation agricole et la connexion des chaînes d'approvisionnement rurales et urbaines peuvent permettre de remporter de grandes victoires dans la lutte contre les poches de pauvreté et contre le travail informel dans les zones rurales.

- Par exemple, dans le but d'accroître l'accès au marché, le programme multi-pays *myAgro* travaille depuis 2011 avec plus de 89 000 petits exploitants agricoles au Mali, au Sénégal et en Tanzanie. Il a débuté par l'utilisation de solutions mobiles comme alternative au crédit et a rapidement évolué vers un soutien complet à tous les niveaux, de la livraison d'intrants de haute qualité à la formation. En chiffres, cela signifie une augmentation de 178 USD du revenu annuel par agriculteur et une augmentation de 78 % de la production (Rieckmann, 2020).
- Depuis 2012, le gouvernement du Nigéria, en partenariat avec Cellulant Ltd, utilise les téléphones mobiles pour gérer la distribution de semences et d'engrais dans les zones reculées par le biais de bons électroniques, réduisant ainsi les inefficacités

(CUA/OCDE, 2021). Des modèles similaires sont observés au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Libéria et au Sénégal (Goyal, 2014).

- De plus, bon nombre de grandes entreprises dans le secteur agro-industriel s'activent pour mettre en place des services d'appui à la traçabilité (encadré 7.3). Ces solutions mobiles permettent aux acteurs leaders d'interagir avec les petits producteurs agricoles, conduisant à des valeurs et des volumes de transaction plus importants (GSMA, 2016).

Par ailleurs, il faudrait continuer à baisser les coûts d'accès aux services et renforcer le cadre réglementaire pour le e-commerce. L'utilisation des services Internet coûte en moyenne quatre fois plus cher dans les pays de la région que dans les autres pays en développement, tandis que les infrastructures de communication ne sont pas utilisées pleinement. En 2019, l'indice *Business to Consumer* (B2C) qui traduit la capacité à réaliser le commerce électronique n'était que de 26.2 en Afrique de l'Ouest, allant de 5.4 (Niger) à 53.2 (Nigéria), pour une moyenne africaine de 33.6 (CNUCED, 2020). En mars 2020, le Ghana est devenu le premier pays africain à lancer un code QR universel qui permet à tous les résidents d'effectuer des paiements marchands instantanés à partir de leurs comptes bancaires, de *mobile money* ou leurs cartes internationales (GSMA, 2021).

Encadré 7.3. **La digitalisation du dernier maillon de la chaîne de valeur agroalimentaire est en marche**

Très peu de petits exploitants parviennent à épargner ou à accéder aux produits formels de crédit agricole, d'assurance et d'épargne. Pour pallier les déficits existants et favoriser des chaînes d'approvisionnement fiables, des opérateurs de services mobiles et certaines multinationales agroalimentaires investissent de plus en plus dans des innovations numériques pour les agriculteurs.

En août 2014, Advans, une institution de microfinance basée en Côte d'Ivoire, a ainsi lancé une initiative de collaboration avec l'opérateur mobile MTN Côte d'Ivoire et des coopératives de cacao. Un compte d'épargne sans agence, accessible via un compte mobile, a été attribué aux membres de 40 coopératives. L'effectif couvert a atteint 100 coopératives (13 500 agriculteurs dont 6 000 continuent d'être actifs) en 2017. En mai 2015, la Société ivoirienne de banque (SIB) a également lancé une collaboration avec l'opérateur mobile Orange Côte d'Ivoire pour la numérisation des paiements des primes semestrielles du cacao certifié durable de 1 000 planteurs.

De son côté, l'entreprise suisse Barry Callebaut a introduit en 2016 une application de géo-traçabilité dénommée « Katchilè » qui permet de suivre le parcours des fèves de cacao de 65 000 agriculteurs en Côte d'Ivoire. L'application a également été lancée au Ghana et en Indonésie. La multinationale américaine Cargill a quant à elle lancé en 2017 une initiative de paiement électronique pour 30 000 planteurs ghanéens grâce à un partenariat avec des systèmes de paiement mobile (E-Zwich de la Banque du Ghana, MTN Mobile Money et Tigo Mobile Money). Par ailleurs, l'entreprise singapourienne Olam a mis en place dans 21 pays un système d'information rurale dénommé « Ofis », qui permet aux groupements d'agriculteurs et aux coopératives de mieux gérer leurs opérations de traçabilité, et s'associe à des fonctions de paiement numérique. En Côte d'Ivoire, Ofis est utilisé dans les chaînes de valeur du cacao, du café, du caoutchouc et de la noix de cajou.

Source : Les auteurs, à partir de GSMA (2017).

L'accès au financement et l'appui aux coopératives doit être renforcé

Les faibles niveaux de financement des PME entravent la transformation locale. Entre 2003-15, seuls le Burkina Faso, le Mali et le Niger ont pu allouer plus de 10 % de leur budget national à l'agriculture et au développement durable pendant au moins cinq ans (CEDEAO, 2017). Sur la même période, l'Afrique de l'Ouest y a consacré 5 % du budget public en moyenne. Une des résolutions de la déclaration de Malabo de l'Union africaine (UA), en 2014, était de réaffirmer l'engagement des pays membres à atteindre de façon durable et régulière le seuil de 10 % des dépenses publiques consacrées au secteur agricole. Toutefois, peu de pays de la région sont parvenus à atteindre de façon régulière ce seuil de 10 %, malgré les engagements pris.

L'enjeu du financement concerne également la mobilisation des ressources privées en faveur du secteur agroalimentaire. Si la question de la mobilisation des ressources publiques reste primordiale, le débat sur le financement doit être élargi de manière à ce que chaque acteur économique du secteur ait accès à des services financiers adaptés à ses besoins d'investissement. Le crédit intérieur accordé au secteur privé ne représente que 24 % du PIB en 2019. Le score moyen de financement des PME se situe à 39.9, et la disponibilité du capital-risque reste faible (tableau 7.5). Le score moyen régional de la disponibilité du capital-risque n'est que de 26.1 points sur 100 tandis que le volume des primes d'assurance se situe à moins de 1 % du PIB. Le faible développement des marchés d'assurance locaux affecte énormément les agriculteurs en cas d'incident.

Tableau 7.5. **Compétences humaines, système financier et capacité technologique en Afrique de l'Ouest**

Pays	Crédit intérieur au secteur privé, % PIB, 2019	Primes d'assurance, % PIB, 2014-16	Financement des PME, score 2018-19	Disponibilité du capital-risque, score 2018-19
Bénin	23.3	0.7	39.5	19.2
Burkina Faso	30	0.7	29.6	12.1
Cabo Verde	61.8	1.2	43	33.1
Côte d'Ivoire	24.6	1.2	24.4	16.6
Gambie	5.7	-	42.3	33.1
Ghana	15	1.1	46.1	30.6
Guinée	10.3	-	61.9	43.5
Mali	26.2	0.6	38.9	28.1
Nigéria	14.7	0.3	30.2	16.9
Sénégal	28.2	1.2	43.3	27.4
Afrique de l'Ouest	24	0.9	39.9	26.1

Source : Calculs des auteurs sur la base de données du rapport du Forum économique mondial (FEM, 2019).

Favoriser l'accès au financement pour les entrepreneurs et les PME dans le secteur agricole demeure une condition *sine qua non* pour renforcer les chaînes de valeur dans leurs différentes étapes. Le système de mobilisation des financements privés peut être plus performant.

- Les garanties de prêts bancaires proposées par des organismes internationaux tels que l'Agence française de développement (AFD) ou le Fonds africain de garantie et de coopération économique (Fagace) pour favoriser l'accès au crédit local peuvent jouer un rôle. Toutefois, la plupart des garanties accordées concernent des projets de grande ampleur et doivent être mieux orientées pour atteindre également les petits producteurs et entrepreneurs locaux. La coopération avec les établissements de microcrédit, qui ciblent en général cette population, doit donc se renforcer.
- Par ailleurs, la généralisation des garanties sur stock peut également alléger les contraintes de crédit. Comme le soulignent par exemple Brulé-Françoise et al.

(2016), les capacités de stockage et d'entreposage, ainsi que les infrastructures de mise aux normes de qualité constituent entre autres des éléments qui font encore défaut dans la sous-région.

Soutenir les coopératives et organisations de producteurs s'avère essentiel car elles jouent un rôle structurant dans le développement des chaînes de valeur. Les coopératives facilitent l'accès à des aides techniques et financières, ainsi que les investissements dans les infrastructures adéquates (entrepôts de stockage réfrigérés, machines, etc.). Elles augmentent le pouvoir de négociation des agriculteurs dans les relations d'achat et de vente, et participent à la vulgarisation des bonnes pratiques agronomiques. En outre, les coopératives facilitent le développement d'activités innovantes telles que la labéllisation et la transformation. À titre illustratif :

- Au Mali, un groupe d'agriculteurs a pris l'initiative de s'organiser autour d'une coopérative appelée Yeleton. Ils ont ensuite obtenu un financement auprès des banques et le soutien du gouvernement afin d'obtenir un tracteur pour cultiver leurs fermes collectives et individuelles (Diama, 2020).
- Au Niger, le *Made Bane Farmers' Union of Falwell* a connu une augmentation significative de la production de semences de qualité et créé des magasins d'intrants et des banques de céréales. Les membres de l'Union ont été formés sur les variétés améliorées adaptées aux conditions locales et ensuite accrédités en tant que producteurs de semences certifiés, pouvant désormais fournir d'autres unions (Diama, 2020).
- Au Togo, dans le cadre du Projet pour la productivité agricole en Afrique de l'Ouest (PPAO), la fourniture de matériel d'étuvage à des structures comme la Coopérative des femmes vaillantes d'Anié a permis de tripler leur rendement (Banque mondiale, 2020b).

Des actions ciblées de perfectionnement à l'entreprenariat agroalimentaire peuvent être efficaces pour renforcer les capacités de transformation locales. L'amélioration des compétences des acteurs de la CVA constitue un impératif. Au-delà des nécessaires efforts à faire pour améliorer le niveau général d'éducation formelle, les centres de perfectionnement en entreprenariat agroalimentaire peuvent être d'une grande utilité dans la région. Une bonne partie des jeunes en situation d'emploi se trouvent déjà hors du système éducatif. Le tiers des 15-29 ans, une large proportion de la population, se trouve sans niveau d'instruction (UNESCO, 2020).

Ces centres pourraient proposer des formations pratiques courtes aux populations déscolarisées et sans emploi pour les inciter à s'engager dans l'agriculture ou la transformation de produits agricoles. Au Mali, le Centre de formation en entrepreneuriat agricole de Baguinéda (CFEAB) leur propose notamment des formations courtes de dix jours. Les formateurs vont au plus près des populations grâce à une unité mobile dédiée, leur enseignant la fabrication de divers produits comme les jus d'hibiscus (bissap) et de zaban, le sirop de tamarin, la confiture de mangue (Le Cam, 2019). Depuis 2010, le centre a ainsi formé plus de 2 000 jeunes déscolarisés qui ont aujourd'hui un certificat de formation professionnelle et un emploi dans la CVA. Le Sénégal a ouvert en 2017 sa première université agricole francophone en Afrique de l'Ouest (Université du Sine Saloum el Hâdj Ibrahima Niass), qui entend contribuer à faire de l'agriculture un moteur de croissance basé sur les spécificités locales. Nombre de coopératives produisent des jus et confitures depuis plusieurs décennies, sans organisation véritable de la filière, pour en faire des produits phares d'exportation, sous vide et en conserves. Cette donne pourrait changer avec les agropoles intégrées, en cours de construction, dotées de centres de formation des jeunes aux métiers de l'agrobusiness (encadré 7.4).

Encadré 7.4. **Agropoles intégrées et Domaines agricoles communautaires (DAC) au Sénégal**

Le Sénégal a choisi de se doter de plusieurs pôles de transformation agroalimentaires (ou agropoles intégrées). Projet phare du Plan Sénégal émergent (PSE), il cherche à renforcer l'attractivité des investissements privés (exploitants agricoles, PME/PMI) afin de stimuler une industrialisation durable et inclusive, de manière équilibrée sur tout le territoire national. L'objectif consiste à porter la contribution du secteur industriel de 12 % à 25 % du PIB sur la période 2014-35 en développant des bassins agricoles présentant un fort potentiel de marché.

La première exécution a démarré en 2020 dans la région sud (Kolda, Sédhiou et Ziguinchor) et sera mise en service en 2022. Le projet devrait générer 49 500 emplois, dont 14 500 directs et 35 000 indirects et touchera près de 65 000 ménages, soit approximativement 365 000 personnes – dont 60 % de jeunes et 50 % de femmes. Deux autres agropoles sont prévues dans le centre (Diourbel, Fatick, Kaffrine et Kaolack) et le nord du pays (Louga, Matam et Saint-Louis) d'ici 2024. Leur construction devrait favoriser, entre autres, la valorisation et l'augmentation de la production des produits forestiers non-ligneux (baobab, miel, graines et fruits sauvages, huiles et résines, infusion, etc.), et l'amélioration de la qualité de la gestion des ressources naturelles (pratique de l'agriculture intelligente, adaptation au changement climatique, production d'énergie par le biogaz et restauration du couvert végétal forestier).

Par ailleurs, un Domaine agricole communautaire (DAC) bâti sur 5 000 hectares a été inauguré en juillet 2021. Dénommé Keur Momar Sarr et situé à Louga, ce DAC fait partie des quatre premiers sites opérationnels sur 11 prévus pour la phase pilote. Il est doté d'un système d'irrigation, d'un atelier d'emballage et de conditionnement des produits agricoles, de chambres froides pour la conservation des fruits et légumes et d'une ferme de formation des jeunes aux métiers de production et transformation des produits agricoles.

Source : Compilation des auteurs.

Enfin, faciliter l'accès des femmes au foncier s'avère important compte tenu de leur importante contribution à la production agricole. Dix pays de la région (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Niger, Nigéria, Sierra Leone et Togo) affichent des taux de discrimination élevés à très élevés en la matière. Au Burkina Faso, au Cabo Verde, en Côte d'Ivoire, en Gambie, en Guinée, au Mali et au Sénégal, les femmes représentent, en moyenne, 43 % de la main-d'œuvre agricole mais seulement 8 % des propriétaires de parcelles (OCDE, 2018). Une bonne partie des écarts de genre en matière de propriété foncière s'explique par des pratiques coutumières discriminatoires et la mauvaise application des dispositions législatives. Par exemple, le Code foncier rural du Bénin accorde l'égalité des droits de propriété foncière mais le droit coutumier prévoit que seuls les hommes peuvent hériter de terres.

La réponse aux pressions environnementales implique l'adoption de méthodes de production modernes pour favoriser la production de produits durables

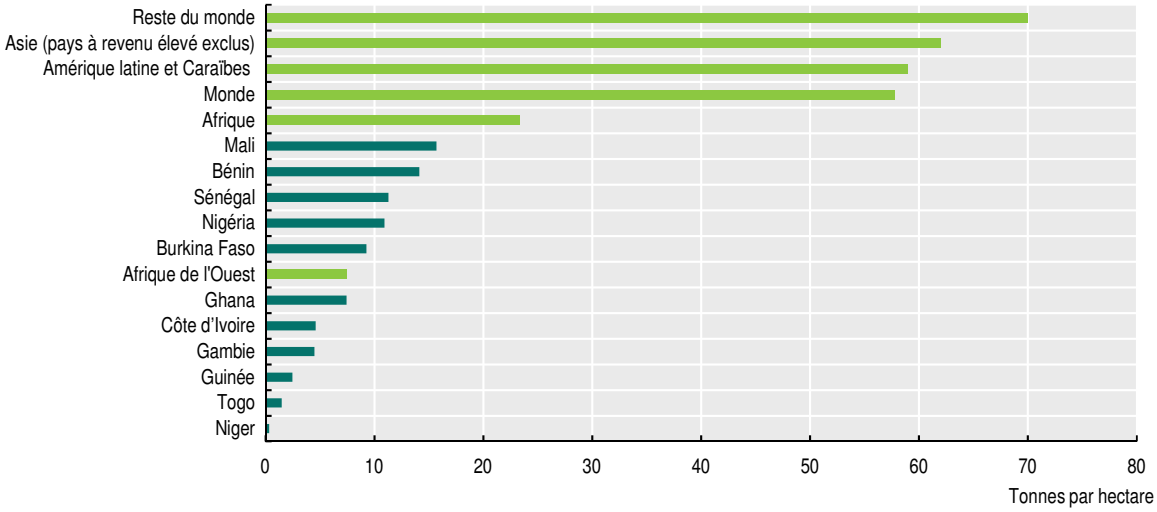
L'Afrique de l'Ouest reste l'une des régions les plus riches en ressources agricoles, toutefois elle doit répondre urgemment aux pressions environnementales. La région s'étend, selon FAOSTAT (2020), sur une superficie globale de 511.54 millions hectares sillonnée par de grands fleuves, dont 47.6 % de terres agricoles. Certains pays tels que la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, le Nigéria la Sierra Leone et le Togo disposent de plus de

50 % de terres arables. Cependant, seulement 42.4 % du potentiel était exploité en 2018. Par ailleurs, le Mali, le Libéria, le Nigéria et le Ghana comptent plus d'un million d'hectares de terres immergées sous les eaux intérieures, des eaux nécessaires à l'irrigation. La région bénéficie également de côtes maritimes riches en ressources halieutiques, qui donnent là encore bien des opportunités de transformation sur place du poisson.

Les systèmes agricoles et pastoraux demeurent très extensifs, exerçant une pression sur les écosystèmes et ressources forestières disponibles dans la région. Entre 1975 et 2013, le couvert forestier s'est réduit de 37 %, pour ne représenter plus que 16.6 % du territoire, contre 21.4 % de moyenne africaine. En outre, environ 90 % des pâturages et 80 % des surfaces de cultures au Sahel ouest-africain sont significativement affectées par la dégradation des terres, y compris par l'érosion (FAO, 2015).

Atténuer l'effet de la variabilité climatique sur la productivité des exploitations agricoles passera donc d'abord par un apport suffisant en fertilisants et l'utilisation de semences améliorées. En 2018 par exemple, la quantité d'azote nutritif par superficie de terres cultivées en Afrique de l'Ouest n'était que de 7.5 tonnes/ha contre une moyenne de 70 tonnes/ha pour le reste du monde (graphique 7.13). Au Ghana, la faible demande de fertilisants s'explique par le faible rendement que leur utilisation génère (Kolavalli, 2019). Pour générer des effets positifs forts sur les rendements agricoles, l'utilisation des fertilisants devrait être complétée par des mesures accompagnatrices comme l'utilisation des semences améliorées et de meilleures pratiques agronomiques. Le cas du développement des différentes variétés de *New Rice for Africa* (NERICA) par la *West Africa Rice Development association* (WARDA) en témoigne, ayant contribué à l'amélioration du rendement des agriculteurs dans certains pays de la région (Dibba et al. 2012 ; Diagne, Midingoyi et Kinkingninhoun-Medagbe, 2013). Il en est de même avec le développement et la distribution de semences améliorées de cacao par le Centre de recherche agronomique (CNRA) en Côte d'Ivoire, qui permettent de doubler les rendements agricoles (CCC, 2014), tout en contribuant à la lutte contre les virus qui affectent les plantations de cacao (encadré 7.5).

Graphique 7.13. **Usage agricole d'azote nutritif par superficie de terres cultivées (t/ha), de terres cultivées (t/ha), 2018**



Source : Calculs des auteurs sur la base de données de FAOSTAT (2020), base de données en ligne ; http://www.fao.org/faostat/fr/.

StatLink https://doi.org/10.1787/888934300866

Par ailleurs, l'accélération de l'irrigation demeure fondamentale. En 2017, seulement 10 % des terres irrigables l'étaient effectivement (FAO, 2020), soit le même niveau qu'en 2007 (9 %). Higginbottom et al. (2021) expliquent cette situation par le fait que les projets sont parfois trop ambitieux et privilégient des cultures de faible valeur, mettant en péril la viabilité économique des projets. Néanmoins, il existe des exceptions comme le *Kpong Irrigation Scheme* au Ghana, qui permet aux producteurs de riz locaux d'avoir des rendements comparables à ceux des pays asiatiques pour la culture irriguée de riz (Takeshima et al., 2013). Le succès de ce projet n'a toutefois pas été répliqué dans le reste du pays, malgré des conditions assez similaires.

Encadré 7.5. **La filière cacao face au défi de l'adaptation climatique**

Le cacao reste le troisième marché alimentaire mondial avec environ 10 milliards USD d'échanges annuels. L'Afrique de l'Ouest se classe premier producteur mondial avec 60.7 % de la production mondiale de fèves de cacao et 90.5 % de la production africaine en 2019 (FAOSTAT, 2020). Les principaux producteurs sont la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo, avec plus de 50 % de l'offre mondiale. Pilier de l'économie ivoirienne, la filière contribue entre 15 % et 20 % à la formation du PIB, emploie près de 600 000 planteurs et fait vivre environ 6 millions de personnes selon le Conseil du café-cacao (CCC).

La demande de cacao, approximée par le volume broyé, émane principalement d'Europe et des États-Unis, qui importent respectivement 75 % et 50 % de leurs stocks de fèves en provenance de l'Afrique de l'Ouest, avant de voir leurs industries les transformer et en tirer l'essentiel de la valeur ajoutée. Un complexe industriel est en cours de construction en Côte d'Ivoire pour augmenter la capacité de transformation du cacao sur place et la faire passer de 500 000 à 1 million de tonnes (AFP, 2020).

Malgré une progression en volume au cours des dernières décennies, la productivité agricole reste encore faible pour maintenir l'avantage compétitif au niveau mondial. L'une des contraintes majeures de la filière tient au vieillissement des plantations et au renouvellement des cacaoyers. Au cours des 20 dernières années, la productivité du verger ivoirien a stagné autour de 450-550 kg par hectare. Les maladies botaniques comme le *Swollen Shoot* et la *Pourriture Brune* qui sévissent dans les pays tropicaux ainsi que d'autres pathologies font perdre 30 % des récoltes annuelles.

Le manque de formation, les pratiques culturales extensives et une sous-utilisation de produits phytosanitaires appropriés entravent les rendements, détériorent la qualité des sols et exercent une pression sur le verger forestier. En Côte d'Ivoire, la superficie de forêt est passée de 12 à 3 millions d'hectares entre 1960 et 2019. Près de 80 % des producteurs de cacao vivent avec moins de 3 USD par jour.

Les difficultés d'accès des planteurs au financement limitent les possibilités de développement des plantations ainsi que l'acquisition de matériels et produits agricoles modernes. En outre, la fiscalité atteint jusqu'à 22 % de la valeur coût-assurance-frêt (CAF) des exportations, soit l'une des plus fortes au monde. Elle se traduit par une taxation d'environ 40 % du chiffre d'affaires du planteur, et de plus de 50 % sur ses bénéfices.

Plusieurs initiatives sont en cours pour améliorer la chaîne de valeur du cacao tout en intégrant les normes édictées par les industriels du secteur, regroupées sous le vocable « cacao durable », afin d'offrir aux consommateurs des produits de bonne qualité de façon soutenable. Le gouvernement ivoirien et l'UE, principal acheteur du cacao ivoirien avec 67 % du volume exporté, ont organisé une réunion de haut niveau le 22 janvier 2021 qui vise à créer un cadre de dialogue inclusif. L'objectif est, d'une part, d'établir une collaboration et un partage d'expériences et de savoir et d'autre part, de mettre sur pied une coordination permettant de contribuer à une culture de cacao durable.

Source : Compilation des auteurs, CCC.

Les barrières non tarifaires constituent un frein au développement des chaînes de valeur à l'échelle régionale

La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) lancée en janvier 2021 offre un cadre propice pour fluidifier les échanges commerciaux et accélérer le développement des CVA régionales. La ZLECAf vise à réaliser un marché continental unique de plus de 1.3 milliard de personnes d'ici 2027. La libéralisation effective du commerce intrarégional, combinée avec des investissements dans les infrastructures commerciales, permettrait de connecter les marchés enclavés et côtiers. Ces derniers constituent l'essentiel de la dynamique de la demande alimentaire. Des mesures plus qu'urgentes pour accélérer son opérationnalisation sont donc indiquées afin d'apporter des solutions aux multiples problèmes structurels auxquels font face les pays.

Pour ce faire, le respect effectif des accords signés entre États sur la facilitation du transit doit se faire de façon plus forte et rigoureuse. La persistance des obstacles formels et informels, tarifaires et non tarifaires, aux échanges intérieurs décourage les agents économiques dans la conquête des marchés régionaux. En novembre 2017, huit pays de la CEDEAO exigeaient encore des certificats de pays d'origine pour le transport de produits alimentaires bien qu'ils aient été supprimés en 2003 (Mercier, 2018). Cette politique représente un réel obstacle au commerce puisque les certificats d'origine ont un coût supporté par les commerçants, et le processus d'obtention s'avère long et fastidieux (CNUCED, 2018). Ces obstacles coûteux affectent la compétitivité des acteurs locaux sur les marchés régionaux.

Le renforcement de la compétitivité des produits passe également par les efforts de coordination des cadres règlementaires relatifs aux normes et standards sanitaires et phytosanitaires (SPS). Le cadre de la politique sanitaire et phytosanitaire de l'UA et l'annexe 7 du texte de l'Accord de la ZLECAf mettent l'accent sur cette nécessité d'harmonisation des normes SPS au niveau continental. Ceci permettrait d'organiser les flux de biens agroalimentaires et de limiter les restrictions commerciales abusives. À titre d'exemple, Cadot et Gourdon (2014) ont estimé que les mesures SPS augmentaient de 13 % le prix des biens alimentaires en Afrique subsaharienne. En Afrique de l'Ouest, des efforts d'amélioration sont mis en œuvre avec notamment l'adoption en 2002 d'un Programme qualité Afrique de l'Ouest (PQAO) au sein de l'UEMOA et élargi à l'ensemble des pays de la CEDEAO en 2007. Le PQAO, cadre règlementaire régional relatif aux mesures sanitaires et phytosanitaires, est supposé s'appliquer dans la CEDEAO. Mais à ce jour, des contraintes en ressources humaines, techniques et financières subsistent encore pour la mise en œuvre, le contrôle et le suivi des mesures adoptées.

Les initiatives de coopération transfrontalière autour des filières d'exportations peuvent améliorer la compétitivité des produits et attirer des investissements

Les pays doivent continuer à mettre l'accent sur l'harmonisation du cadre réglementaire et juridique relatif à l'attraction des investissements. En la matière, les pays ont particulièrement intérêt à surpasser les cadres nationaux isolés. L'amélioration de l'environnement des affaires dans l'ensemble de la région revêt une importance cruciale pour attirer les grands investissements. Les facteurs de gouvernance et institutionnels liés à la performance du cadre règlementaire et fiscal doivent assurer, entre autres, la protection des droits de propriété, attirer des investisseurs et limiter les effets de la corruption. En 2020, le score moyen de l'indicateur *Doing Business* était de 51.8 dans la région, contre 63 au niveau mondial et 78.4 dans l'OCDE. Sur 189 pays, le Togo était le mieux classé de la région, occupant le 9e rang en Afrique et le 97e rang mondial. Le Togo et le Nigéria (131e) figuraient parmi le top 10 des pays les plus réformateurs d'Afrique (Banque mondiale, 2020c).

Les gouvernements peuvent également collaborer pour rééquilibrer les rapports de force dans la gouvernance des chaînes de valeur des principales cultures d'exportation de la région. En se mettant ensemble, les États augmentent leur marge de manœuvre dans les négociations avec les acheteurs internationaux. C'est par exemple le cas de la chaîne de valeur du cacao entre la Côte d'Ivoire et le Ghana. Ces pays, qui contrôlent 60 % du marché mondial, fixent désormais un prix plancher en deçà desquels le cacao ne se vendra pas, le Différentiel de Revenu Décent – 400 USD par tonne pour la campagne 2020-21. (CCC, 2020). D'autres formes de coopération comme la création de labels de qualité ou encore de normes de responsabilités sociétales communes sont également possibles.

La création de zones économiques spéciales (ZES) transfrontalières peut stimuler les complémentarités régionales. En effet, les ZES par les incitations fiscales accordées aux entreprises et la meilleure disponibilité des infrastructures qui les caractérisent ont vocation à créer des pôles de compétitivité et d'emplois au sein des pays. Le caractère transfrontalier favorise par définition le développement de chaînes de valeur complètes. Il permet aux entreprises de tirer parti des complémentarités régionales, d'où la création de la ZES transfrontalière Sikasso/Korhogo/Bobo-Dioulasso (SKBO) entre le Mali, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Lancée en 2018, elle a vocation à exploiter les potentialités agricoles et minières transfrontalières et à créer des emplois. Ce type d'initiatives gagnerait à être multiplié dans la sous-région. Ces zones économiques transfrontalières peuvent jouer un rôle important dans la stratégie d'attraction des IDE au vu des facilités qu'elles proposent aux entreprises. Elles pourraient ainsi contribuer au transfert de connaissances techniques, à l'amélioration des capacités productives et donc à la possibilité d'intégrer des activités de transformation des produits qui ajoutent de la valeur.

Références

Adeyeye, A. (2017), *Business and Investment Opportunities in the Agribusiness Industry of Nigeria*, NTU-SBF Centre for African Studies, Nanyang Technological University, Singapour, 31 août, https://www.ntu.edu.sg/docs/librariesprovider100/abi/2017_aug_business-and-investment-opportunities-in-nigeria-agribusinesscd0cbe2b74494ff7a0ceed00cd823e64.pdf?sfvrsn=5445f1b8_2.

AFP (2020), « La Côte d'Ivoire lance la construction de deux nouvelles usines de transformation du cacao », *Agence France Presse* in *Le Monde*, Paris, 23 septembre, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/09/23/la-cote-d-ivoire-lance-la-construction-de-deux-nouvelles-usines-de-transformation-du-cacao_6053261_3212.html.

Allen, T. et P. Heinrigs (2016), « Emerging Opportunities in the West African Food Economy », *West African Papers*, N° 1, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/5jlvfj4968jb-en.

Allen, T., P. Heinrigs et I. Heo (2018), « Agriculture, Food and Jobs in West Africa », *West African Papers*, N° 14, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/dc152bc0-en.

BAfD/OCDE/PNUD (2014), *Perspectives économiques en Afrique 2014 : Les chaînes de valeur mondiales et l'industrialisation de l'Afrique*, Banque africaine de développement, Tunis/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/aeo-2014-fr.

Balassa, B. (1965), "Trade Liberalisation and Revealed Comparative Advantage", *The Manchester School*, Volume 33, Issue 2, Pages 99-123, https://doi.org/10.1111/j.1467-9957.1965.tb00050.x.

Banque mondiale (2021), *World Development Indicators* (base de données), Washington, DC, https://databank.banquemondiale.org/reports.aspx?source=world-development-indicators, consulté le 18 août 2021.

Banque mondiale (2020a), *Rapport sur le développement dans le monde 2020, base de données sur les CVM*, www.worldbank.org/en/publication/wdr2020/brief/world-development-report-2020-data.

Banque mondiale (2020b), *Au Togo, une coopérative d'agricultrices lance avec succès un riz 100 % qualité supérieure*, Banque mondiale, Washington, DC, 28 janvier, www.banquemondiale.org/fr/news/feature/2020/01/28/in-togo-a-women-farmers-cooperative-successfully-produces-premium-quality-rice.

Banque mondiale (2020c), *Rapport Doing Business 2020, données clés Afrique subsaharienne*, Banque mondiale, Washington, DC, https://francais.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/pdf/db2020/DB20-FS-SSA---french.pdf.

BCEAO (2021), *Rapport annuel de la BCEAO 2020*, Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest, Dakar, www.bceao.int/fr/publications/rapport-annuel-de-la-bceao-2020.

Belotti, F., A. Borin, et M. Mancini (2020), « icio : Economic Analysis with Inter-Country Input-Output Tables in Stata », *Policy Research Working Paper*, N° 9156, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33361.

Blue Skies (2020), *Blue Skies Launches New State-of-the-Art Facility in Benin*, Blue Skies, Cotonou, 26 février, https://www.blueskies.com/blue-skies-launches-new-state-of-the-art-facility-in-benin (consulté le 15 juin 2021).

Brulé-Françoise, A. et al. (2016), « Le crédit à l'agriculture, un outil-clé du développement agricole », *Techniques Financières et Développement*, N° 124, pp. 35-52, Épargne sans frontière, Paris, https://doi.org/10.3917/tfd.124.0035.

CCC (2020), *Projet national de lutte contre le swollen shoot*, Conseil du café-cacao, ministère de l'Agriculture, République de Côte d'Ivoire, Abidjan, www.conseilcafecacao.ci/index.php?option=com_content&view=article&id=123&Itemid=202.

CCC (2014), *Programme Quantité-Qualité-Croissance « 2QC » 2014-2023*, Conseil du café-cacao, ministère de l'Agriculture, République de Côte d'Ivoire, Abidjan, mars, www.conseilcafecacao.ci/docs/PROGRAMME_2QC_2014-2023.pdf.

Cadot, O. et J. Gourdon (2014), « Assessing the Price-Raising Effect of Non-Tariff Measures in Africa », *Journal of African Economies*, Vol. 23 (N° 4), pp. 425-463, Centre for the Study of African Economies (CSAE), University of Oxford, Oxford, https://doi.org/10.1093/jae/eju007.

Casella, B. et al. (2019), UNCTAD-Eora Global Value Chain Database, https://worldmrio.com/unctadgvc/ (consulté le 1er juin 2021).

CEDEAO (2017), *Cadre d›orientation stratégique à l›horizon 2025 : Synthèse*, Département de l'Agriculture, de l'environnement et des ressources en eau de la CEDEAO, Abuja, https://araa.org/sites/default/files/media/Cadre%20d%27Orientation%20Stratégique%20ECOWAP%202025%20FR.pdf.

CEPII (2021), *BACI* (base de données), Centre d'études prospectives et d'informations internationales, Premier ministre/France Stratégie, Paris, www.cepii.fr/cepii/fr/bdd_modele/presentation.asp?id=37 (consulté le 18 août 2021).

CILSS (2020), « Impact de la crise du COVID-19 sur la sécurité alimentaire et nutritionnelle au Sahel et en Afrique de l'Ouest », *Note d'information et de veille*, N° 5, août 2020, Comité inter-État de lutte contre la sécheresse au Sahel, Ouagadougou, http://www.cilss.int/wp-content/uploads/2020/12/Note-info-SAN-COVID19-N-5_ao%C3%BBt-2020.pdf.

CNUCED (2021), *World Investment Report 2021 – Investing in Sustainable Recovery*, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, United Nations Publications, New York, https://unctad.org/system/files/official-document/wir2021_en.pdf.

CNUCED (2020), *UNCTADStat* (base de données statistiques), Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, Genève, http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr.

CNUCED (2018), *Regional Integration and Non-Tariff Measures in the Economic Community of West African States (ECOWAS)*, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, Genève, https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2018d1_en.pdf.

CUA/OCDE (2021), *Dynamiques du développement en Afrique 2021 : Transformation digitale et qualité de l'emploi*, Commission de l'Union africaine, Addis Ababa/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/cd08eac8-fr.

CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Commission de l'Union africaine, Addis Ababa/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/291046f7-fr.

Diagne, A., S. K. G. Midingoyi et F. M. Kinkingninhoun-Medagbe (2013), « Impact of NERICA Adoption on Rice Yield : Evidence from West Africa », in Otsuka, K. et D. Larson (eds), *An African Green Revolution*, Springer, Dordrecht, https://doi.org/10.1007/978-94-007-5760-8_7.

Diama, A. (2020), *Farmer cooperatives across West and Central Africa help expand access to improved seeds, boosting yields*, International Crops Research Institute for the Semi-Arid Tropics – ICRISAT, West and Central Africa, Bamako, www.icrisat.org/farmer-cooperatives-across-west-and-central-africa-help-expand-access-to-improved-seeds-boosting-yields/.

Dibba, L. et al. (2012), « The impact of NERICA adoption on productivity and poverty of the small-scale rice farmers in the Gambia », *Food Security*, Vol. 4, N° 2, pp. 253-265, Springer, Dordrecht, https://doi.org/10.1007/s12571-012-0180-5.

Duflo, E. et A. Banerjee (2020), « Coronavirus is a crisis for the developing world, but here's why it needn't be a catastrophe », *The Guardian*, Londres, 6 mai, https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/may/06/vulnerable-countries-poverty-deadly-coronavirus-crisis.

L'Économiste (2019), « Production d'ananas : l'Afrique reste derrière mais l'avenir est prometteur », *L'Économiste*, Cotonou, 17 juillet, https://leconomistebenin.com/2019/07/17/production-dananaslafrique-reste-derriere-mais-lavenir-est-prometteur/.

Fally, T. et R. Hillberry (2018), « A Coasian Model of International Production Chains », *Journal of International Economics*, N° 114, pp. 299-315, Elsevier, Amsterdam, https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2018.07.001.

FAO (2020), *AQUASTAT Database*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, http://www.fao.org/aquastat/statistics/query/index.html?lang=en.

FAO (2015), *Status of the World's Soil Resources (SWSR)*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, http://www.fao.org/documents/card/fr/c/c6814873-efc3-41db-b7d3-2081a10ede50/.

FAO et al. (2021), *The State of Food Security and Nutrition in the World 2021. Transforming food systems for food security, improved nutrition and affordable healthy diets for all*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, avec le Fonds international de développement agricole, le Fonds des Nations unies pour l'enfance, le Programme alimentaire mondial et l'Organisation mondiale de la santé, https://doi.org/10.4060/cb4474en.

FAOSTAT (2020), *Données de l'alimentation et de l'agriculture*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, http://www.fao.org/faostat/fr/.

FAOSTAT (2019), *Pays par produits*, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Rome, https://www.fao.org/faostat/fr/#rankings/countries_by_commodity.

fDi Markets (2021), *fDi Markets Database: the in-depth crossborder investment monitor from the Financial Times*, Londres, https://www.fdimarkets.com/ (consulté en octobre 2021).

FEM (2019), *The Global Competitiveness Report*, Forum économique mondial, Genève, https://fr.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2019.

FMI (2021), *World Economic Outlook Database*, Fonds monétaire international, Washington, DC, www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2021/October (consulté le 18 novembre 2021).

Ghins, L. et K. Zougbédé (2019), « L'économie alimentaire peut créer plus d'emplois pour la jeunesse ouest-africaine », *OECD Development matters* (blog), Organisation de coopération et de développement économiques/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Paris, 23 août, https://oecd-development-matters.org/2019/08/23/the-food-economy-can-create-more-jobs-for-west-african-youth/.

Gouvernement du Burkina Faso (2020), *Message à la Nation de Son Excellence Monsieur Roch Marc Christian Kaboré, Président du Faso, sur la pandémie du COVID-19*, 2 avril, https://www.presidencedufaso.bf/message-a-la-nation-de-son-excellence-monsieur-roch-marc-christian-kabore-president-du-faso-president-du-conseil-des-ministres-sur-la-pandemie-du-COVID-19/.

Gouvernement de Côte d'Ivoire (2020), *Pandémie du Coronavirus : présentation du plan de soutien économique, social et humanitaire*, Abidjan, mars 2020, https://www.gouv.ci/doc/1585943114Pandemie-du-coronavirus-COVID-19-Presentation-du-plan-de-soutien-economique-social-et-humanitaire.pdf.

Goyal, A. (2014), « Expanding Africa's digital frontier: Farmers show the way », *World Bank blogs*, Banque mondiale, Washington, DC, https://blogs.worldbank.org/africacan/expanding-africa-s-digital-frontier-farmers-show-way.

GSMA (2021), *Le point sur le secteur : les services de mobile money dans le monde 2021*, GSM Association, Londres, https://www.gsma.com/sotir/.

GSMA (2017), *Les opportunités de la numérisation des chaînes de valeur agricoles, les leçons de la Côte d'Ivoire*, GSM Association/Projet UKaid, ministère britanique du Développement international (DFID), Londres, octobre, www.gsma.com/mobilefordevelopment/wp-content/uploads/2017/10/Les-opportunit%C3%A9s-de-la-num%C3%A9risation-des-cha%C3%AEnes-de-valeur-agricoles-Les-le%C3%A7ons-de-la-C%C3%B4te-d%E2%80%99Ivoire.pdf.

GSMA (2016), *Market Size and Opportunity in Digitising Payments in Agricultural Value Chains*, GSM Association Intelligence, Londres, novembre, https://data.gsmaintelligence.com/api-web/v2/research-file-download?id=18809386&file=market-size-and-opportunity-in-digitising-payments-in-agricultural-value-chains-1482140000731.pdf.

Higginbottom, T. P. et al. (2021), « Performance of large-scale irrigation projects in sub-Saharan Africa », *Nature Sustainability*, Vol. 4, N° 6, pp. 501-508, Nature Portfolio, Springer, Amsterdam/Macmillan, Londres, https://doi.org/10.1038/s41893-020-00670-7.

Hollinger, F. et J.M. Staatz (2015), *Croissance agricole en Afrique de l'Ouest : facteurs déterminants de marché et de politique*, Fonds des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO), Rome, http://www.fao.org/publications/card/fr/c/d113017b-0710-4302-9f0a-dd26f875f5cb/.

Iwuchukwu, J. C., C. E. Nwobodo et C. E. Udoye (2017), « Problems and Prospects of Pineapple Production in Enugu State, Nigeria », *Journal of Agricultural Extension*, Vol. 21, N° 1, février, http://dx.doi.org/10.4314/jae.v21i1.14.

Koffi, S. et al. (2020), *COVID-19 Pandemic: Impact of Restriction Measures in West Africa*, Economic Community of West African States (ECOWAS) Commission, the World Food Programme (WFP), United Nations Economic Commission for Africa (UNECA) and Centre d'excellence regional contre la faim et la malnutrition (Cerfam), https://www.researchgate.net/profile/Babau-Sogue/publication/349111526_Covid-19_Pandemic_Impact_of_restriction_measures_In_West_Africa_Acknowledgement/links/602135f1a6fdcc37a80ee231/Covid-19-Pandemic-Impact-of-restriction-measures-In-West-Africa-Acknowledgement.pdf.

Kolavalli, S. (2019), « Developing Agricultural Value Chains », in *Ghana's Economic and Agricultural Transformation : Past Performance and Future Prospects*, Diao, X. et al. (ed.), Chapter 8, pp. 210-240, International Food Policy Research Institute (IFPRI), New York, et Oxford University Press, Oxford, https://doi.org/10.2499/9780198845348_08.

Kpenavoun Chogou, S., E. Gandonou et N. Fiogbe (2017), « Mesure de l'efficacité technique des petits producteurs d'ananas au Bénin », *Cahiers Agricultures*, Vol. 26, N°2, EDP Sciences, Les Ulis, mars, http://dx.doi.org/10.1051/cagri/2017008.

Le Cam, M. (2019), « Au Mali, des formations pour montrer aux jeunes qu'ils peuvent réussir dans l'agriculture », *Le Monde*, Paris, 27 novembre, www.lemonde.fr/afrique/article/2019/11/27/au-mali-des-formations-pour-montrer-aux-jeunes-qu-ils-peuvent-reussir-dans-l-agriculture_6020764_3212.html.

Mercier, S. (2018), « The Cost of Transporting Cereals in West Africa », *IFPRI Discussion Paper*, N° 1759, International Food Policy Research Institute, Washington, DC, http://ebrary.ifpri.org/cdm/ref/collection/p15738coll2/id/132820.

MoFEP (2020), *Ghana COVID-19 Alleviation and Revitalization of Enterprises Support*, Ghana Ministry of Finance (MoFEP), Accra, https://www.mofep.gov.gh/sites/default/files/news/care-program.pdf.

OCDE (2018), « Gender inequality in West African social institutions », *West African Papers*, N° 13, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/fe5ea0ca-en.

OCDE/CSAO (2021), « Transformations des systèmes alimentaires au Sahel et en Afrique de l'Ouest : implications pour les populations et les politiques », *Maps & Facts*, N° 4, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/Éditions OCDE, Paris, avril, https://www.oecd.org/fr/csao/cartes/Food-systems-Sahel-West-Africa-2021_FR.pdf.

OCDE/CSAO (2020a), « Crise alimentaire et nutritionnelle 2020, analyses & réponses », *Maps & Facts*, N° 3, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/Éditions OCDE, Paris, novembre, https://www.oecd.org/fr/csao/cartes/Food-nutrition-crisis-2020-Sahel-West-Africa_FR.pdf.

OCDE/CSAO (2020b), « Histoire, politiques & environnement et formes urbaines africaines », in *Dynamiques de l'urbanisation 2020 – Africapolis, une nouvelle géographie urbaine*, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/5184fbf5-fr.

OCDE/CSAO (2020c), « Food and Nutrition Crisis 2020, Analyses & Responses », *Maps & Facts* N° 3, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest/Éditions OCDE, Paris, novembre, www.oecd.org/swac/maps/Food-nutrition-crisis-2020-Sahel-West-Africa_EN.pdf.

OCDE/CSAO (2019), « Femmes et réseaux marchands en Afrique de l'Ouest », *Cahiers de l'Afrique de l'Ouest*, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, 4 avril, https://doi.org/10.1787/2466d2f7-fr.

OIT (2020), *Caractéristiques de la population active*, Statistiques de l'Organisation internationale du travail (ILOStat), Genève, in *Annexe statistique des Dynamiques de développement de l'Afrique* (2021), Commission de l'Union africaine, Addis-Abebba et Éditions OCDE, Paris, https://github.com/AfDDAnnex/AfDDDDAf2021/raw/main/DDAf_2021_tableau_annexe_Tab09.xlsx.

OMD (2014), *Manuel sur le transit : pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL*, Organisation mondiale des douanes, Bruxelles, http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/key-issues/ecp/2015/transit-handbook-for-upload-fr.pdf?db=web.

Rieckmann, K. (2020), *Moving smallholder farmers out of poverty at myAgro*, myAgro, 29 juin, https://www.youtube.com/watch?v=EvgAX6uocd8.

Rieländer, J. et B. Traoré (2015), « Explaining Diversification in Exports Across Higher Manufacturing Content : What is the role of commodities? », *Document de travail du Centre de développement de l'OCDE*, N° 327, Éditions OCDE, Paris, 1er septembre, https://doi.org/10.1787/5jrs8sq91p9x-en.

Takeshima, H. et al. (2013), « Dynamics of Transformation Insights from an Exploratory Review of Rice Farming in the Kpong Irrigation Project », *IFPRI Discussion Paper*, N° 01272, International Food Policy Research Institute, Washington, DC, juin, http://ebrary.ifpri.org/utils/getfile/collection/p15738coll2/id/127744/filename/127955.pdf.

Teravaninthorn, S. et G. Raballand (2009), *Transport prices and costs in Africa : a review of the main international corridors*, Directions in Development Infrastructure, Banque mondiale, Washington, DC, https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/6610.

UNESCO (2020), *Base de données*, Institut de statistique de l'Unesco, Paris, http://data.uis.unesco.org/?lang=fr, consulté le 21 octobre 2021.

Annexe statistique

Les données compilées pour cette édition des *Dynamiques du développement en Afrique* sont accessibles en format tableau et mises à disposition gratuitement sur le site du Centre de développement de l'OCDE (https://oe.cd/AFDD-2022-fr). Elles comprennent de nouveaux indicateurs sociaux et économiques qui apportent un autre éclairage à l'analyse du rapport.

Tous les indicateurs sélectionnés en annexe couvrent les données nationales de l'ensemble des pays africains, ou presque, auxquels s'ajoutent la plupart des pays du monde. Cette approche permet des comparaisons à la fois entre pays africains et avec des groupes de pays similaires hors Afrique. Ces données permettront de contextualiser les analyses développées dans le rapport et donneront au lecteur la possibilité d'examiner plus en détail les données utilisées.

Les données proviennent de sources variées, notamment des données nationales annuelles harmonisées par des institutions internationales réputées, et certains indicateurs sont élaborés par les auteurs du rapport. Les chiffres seront mis à jour dès que de nouvelles données seront disponibles pour permettre au lecteur de suivre l'évolution la plus récente des indicateurs clés. Par conséquent, des différences observées entre les chiffres de l'annexe statistique et les chiffres du rapport peuvent être le reflet de modifications apportées aux tableaux de données après parution.

Accédez en ligne à l'annexe statistique sur les Dynamiques du développement en Afrique sur : https://oe.cd/AFDD-2022-fr.

Tableaux de données disponibles en téléchargement gratuit en ligne

Tableau	*Titre*	*Téléchargez ici*
Tableau 1	Indicateurs de croissance, d'emploi et d'inégalités	https://doi.org/10.1787/888934300885
Tableau 2	Taux de croissance annuel du PIB réel, 1990-2026	https://doi.org/10.1787/888934300904
Tableau 3	Taux de croissance annuel de la population, 1990-2026	https://doi.org/10.1787/888934300923
Tableau 4	Taux de croissance annuelle du PIB réel par habitant, 1990-2026	https://doi.org/10.1787/888934300942
Tableau 5	Estimations démographiques	https://doi.org/10.1787/888934300961
Tableau 6	Indicateurs d'éducation de base	https://doi.org/10.1787/888934300980
Tableau 7	Projections sur les profils d'éducation	https://doi.org/10.1787/888934300999
Tableau 8	Projections sur les profils d'éducation des jeunes	https://doi.org/10.1787/888934301018
Tableau 9	Caractéristiques de la population active	https://doi.org/10.1787/888934301037
Tableau 10	Ventilation sectorielle de l'économie	https://doi.org/10.1787/888934301056
Tableau 11	Indicateurs des inégalités et de la pauvreté	https://doi.org/10.1787/888934301075
Tableau 12	Indicateurs de genre	https://doi.org/10.1787/888934301094
Tableau 13	Infrastructure de communication	https://doi.org/10.1787/888934301113
Tableau 14	Numérisation	https://doi.org/10.1787/888934301132
Tableau 15	Indicateurs de santé de base	https://doi.org/10.1787/888934301151
Tableau 16	Bien-être subjectif	https://doi.org/10.1787/888934301170
Tableau 17	Décomposition de la croissance par dépenses	https://doi.org/10.1787/888934301189
Tableau 18	Finances publiques	https://doi.org/10.1787/888934301208
Tableau 19	Intensité du commerce dans l'industrie manufacturière	https://doi.org/10.1787/888934301227
Tableau 20	Diversification des exportations	https://doi.org/10.1787/888934301246
Tableau 21	Commerce international et régional	https://doi.org/10.1787/888934301265
Tableau 22	Apports financiers extérieurs	https://doi.org/10.1787/888934301284
Tableau 23	Durabilité écologique	https://doi.org/10.1787/888934301303
Tableau 24	Participation en amont aux CVM par secteur	https://doi.org/10.1787/888934301322
Tableau 25	Participation en aval aux CVM par secteur	https://doi.org/10.1787/888934301341
Tableau 26	Origine et destination géographiques de la valeur ajoutée	https://doi.org/10.1787/888934301360
Tableau 27	Coûts du commerce international	https://doi.org/10.1787/888934301379
Tableau 28	Gouvernance d'entreprise	https://doi.org/10.1787/888934301398
Téléchargez un tableau de groupes pays ici : https://doi.org/10.1787/888934301417 (voir ci-dessous).		
Téléchargez le dictionnaire de données pour les variables de ces tableaux ici : https://doi.org/10.1787/888934301436.		
Téléchargez tous les tableaux annexes dans un seul fichier Excel ici : https://doi.org/10.1787/888934301455.		

Des données plus complètes, y compris des séries temporelles pour toutes les variables dès les années 2000, sont également disponibles en ligne

Les chiffres présentés dans ces tableaux statistiques, à l'exception des tableaux 2 à 4, représentent les années les plus récentes pour lesquelles des données sont disponibles. L'ensemble complet des données sur les indicateurs des années 2000 à nos jours est disponible et téléchargeable en fichier Excel sur le site web : https://bit.ly/3nZa9ig. Les mêmes données dans un fichier csv plat compressé peuvent être téléchargées à partir de ce lien : https://bit.ly/3rTgRHF. Les mêmes indicateurs sont disponibles en ligne sur le portail statistique de l'OCDE à l'adresse https://stats.oecd.org/ et en cliquant sur « Développement », suivi de « Dynamiques du développement en Afrique » dans le menu.

L'annexe statistique en ligne comprend une analyse interactive des données

En plus de permettre aux utilisateurs de télécharger toutes les données énumérées ci-dessus, l'annexe statistique en ligne sur la page web des *Dynamiques de développement en Afrique 2022* (https://oe.cd/AFDD-2022-fr) comprend l'outil d'analyse de données interactif *Compare Your Country* (« Comparez votre pays »). Les utilisateurs peuvent se servir de l'outil pour visualiser les séries temporelles complètes de certaines variables clés de manière interactive, en sélectionnant les pays à comparer, le type de graphique et d'autres paramètres.

Les données de l'annexe statistique sont également disponibles pour les principaux groupes de pays

L'annexe statistique présente des statistiques pour presque tous les pays du monde, ainsi que des indicateurs agrégés par groupes de pays pour permettre des analyses comparatives. Le tableau (https://doi.org/10.1787/888934301417) indiquant la classification des pays pour chaque groupe est mis à disposition dans l'annexe statistique. Les groupes de pays présentés dans l'analyse sont les suivants :

- **Les cinq régions de l'Union africaine** (Afrique australe, Afrique centrale, Afrique de l'Est, Afrique du Nord, et Afrique de l'Ouest, telles que définies par le traité d'Abuja)
- **Afrique et groupes de pays de référence** (Afrique, pays asiatiques hors pays à revenu élevé, pays d'Amérique latine et des Caraïbes, et le monde)
- **Pays riches en ressources**

L'expression « riches en ressources » désigne les pays qui tirent une part significative de leur PIB de l'extraction des ressources naturelles dans le sol. Ces dotations en ressources naturelles peuvent avoir de profondes implications en termes de développement économique, politique et social. Dans ce rapport, les pays sont identifiés comme riches en ressources si, au cours de la décennie précédente, la contribution estimée de l'extraction d'hydrocarbures, de charbon et de minéraux à la production économique excède 10 % du PIB sur une période relative à au moins cinq ans.

- **Niveau de revenu**

La Banque mondiale s'appuie sur sa méthode Atlas pour classer les pays du monde en quatre catégories[1] selon le revenu national brut (RNB) par habitant : pays à faible revenu, pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure, pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure et pays à revenu élevé.

- **Accès géographique**

Le rapport répartit les pays en fonction de leur situation géographique : pays enclavés, pays ayant un débouché sur la mer et pays insulaires. L'accès au commerce mondial

peut être compliqué par le fait qu'un pays possède ou non un littoral, sachant que les modèles de développement des nations insulaires diffèrent de ceux des autres nations côtières. En plus de ces trois catégories, le rapport fournit des données sur les « pays en développement sans littoral » (PDSL) et les « petits États insulaires en développement » (PEID) compilées par le Bureau du Haut-représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLLS)[2].

• Pays les moins avancés[3]

L'UN-OHRLLS classe certains pays dans la catégorie des « pays les moins avancés (PMA) ». Officiellement instituée en 1971 par l'Assemblée générale des Nations Unies, cette catégorie englobe les pays affichant un faible niveau de développement socioéconomique. Trois critères entrent en ligne de compte : le revenu, le capital humain (situation de la population sur le plan sanitaire et éducatif notamment) et la vulnérabilité économique.

• États fragiles[4]

L'OCDE étudie la fragilité en tant que concept multidimensionnel de risques qui pourrait poser un problème critique à la capacité des pays de réaliser leurs objectifs en matière de développement, en particulier ceux énoncés dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. Sur la base des résultats de cette recherche, les pays sont classés comme « fragiles » ou « extrêmement fragiles ».

• Communautés économiques régionales et autres organisations intergouvernementales

Les partenariats des pays formés aux fins de l'intégration régionale ou de la coopération qui ont une importance économique ou politique et qui sont particulièrement pertinents pour l'analyse des performances économiques de l'Afrique sont inclus ici. Cela comprend les 8 communautés économiques régionales (CER) reconnues par l'Union africaine, ainsi que d'autres organisations régionales et internationales telles que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), l'Union européenne (UE) et l'OCDE qui servent de points de repère. Les chiffres agrégés pour les pays PALOP (*Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa*), les pays africains de langue officielle portugaise, ont été inclus en réponse à une demande des membres de ce groupe de pays.

Notes

1. Pour en savoir plus : https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/378832-what-is-the-world-bank-atlas-method.
2. Pour en savoir plus : www.un.org/ohrlls/fr.
3. Pour en savoir plus : www.un.org/ohrlls/fr/content/pays-les-moins-avanc%C3%A9s.
4. Pour en savoir plus : www.oecd.org/fr/cad/conflits-fragilite-resilience/listofstateoffragilityreports.htm.

Dynamiques du développement en Afrique 2022

DES CHAÎNES DE VALEUR RÉGIONALES POUR UNE REPRISE DURABLE

La publication *Dynamiques du développement en Afrique* tire les leçons des expériences des cinq régions du continent – Afrique australe, centrale, de l'Est, du Nord et de l'Ouest – pour développer des recommandations en matière de politiques publiques et partager les bonnes pratiques sur l'ensemble du continent. Étayé par les statistiques les plus récentes, son décryptage des dynamiques de développement vise à permettre aux leaders africains de réaliser la vision stratégique de l'Agenda 2063 à tous les niveaux : continental, régional, national et local.

Cette édition 2022 cherche à expliquer comment les chaînes de valeur régionales peuvent accélérer la transformation productive des pays africains, pour une reprise économique durable suite à la pandémie de COVID-19. L'analyse cible les domaines d'action où les acteurs privés et publics peuvent soutenir les chaînes de valeur régionales lors de la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Les entreprises du continent peuvent notamment tirer parti des innovations numériques pour réduire les coûts de production, et les gouvernements déployer des politiques en faveur du développement des compétences, de la passation des marchés publics et des investissements étrangers pour renforcer les liens productifs. Deux chapitres examinent le rôle de la coopération continentale pour tirer parti des tendances mondiales et des initiatives africaines. Les cinq autres chapitres proposent des recommandations adaptées à des chaînes de valeur spécifiques dans chacune des régions.

Cette publication entend nourrir le débat entre gouvernements, citoyens, entrepreneurs et chercheurs. Fruit de la collaboration entre la Commission de l'Union africaine et le Centre de développement de l'OCDE, elle propose une nouvelle coopération entre pays et entre régions, tournée vers l'apprentissage mutuel et la préservation des biens communs.

Veuillez consulter cet ouvrage en ligne : *www.au.int/en/afdd2022* et *https://doi.org/10.1787/f92ecd72-fr*
Cet ouvrage est publié sur le site de la Commission de l'Union africaine et sur OECD iLibrary.
Rendez-vous sur ***www.au.int*** et ***www.oecd-ilibrary.org*** pour plus d'informations.

Cofinancé par
l'Union européenne

PRINT ISBN 978-92-64-63912-6
PDF ISBN 978-92-64-99551-2

9 789264 639126