



Chapitre 3

Politiques commerciales et intégration régionale en Afrique

Comme l'Afrique s'efforce depuis longtemps d'approfondir son intégration économique, ce chapitre revient sur les évolutions et les difficultés des relations commerciales ainsi que sur les politiques pouvant rejaillir sur les avancées obtenues à l'échelle des régions et du continent. Il examine par ailleurs la relation entre intégration régionale et développement économique territorial, mettant en évidence le rôle de l'intégration sur la localisation des industries en Afrique et son importance comme source de développement territorial, sachant que les institutions régionales jouent un rôle clé pour promouvoir l'inclusion et le développement au niveau local. L'intégration régionale devrait permettre de diffuser plus largement les retombées positives du resserrement des relations avec un nombre croissant de pays et de régions. Les principales observations de ce chapitre aideront les décideurs à se concentrer sur cet objectif et, en particulier, sur le soutien à apporter impérativement aux pays les moins avancés et enclavés.



En bref

Le développement économique spatial est au cœur des préoccupations des décideurs depuis des décennies, notamment en Europe, puisqu'il permet de surmonter les handicaps imposés par l'emplacement ou la configuration géographique d'un territoire. Le développement de marchés plus intégrés et plus vastes grâce au démantèlement des obstacles économiques et institutionnels réduit les frais de transport et les coûts de transaction. L'intégration régionale permet aux pays de se libérer de freins territoriaux. Un pays enclavé ou un pays non doté des ressources naturelles sur lesquelles certains États africains ont assis leur développement risque d'être privé des investissements dont il a désespérément besoin. L'éloignement entre les marchés peut être aggravé par l'« épaisseur » des frontières, due à des failles logistiques et la complexité des procédures douanières. Les accords de facilitation du commerce devraient fluidifier ces opérations et réduire les frais. Les méga-accords commerciaux récents, à l'instar des accords de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne (UE), produiront eux aussi des effets, avec pourtant un risque de réorientation des échanges et d'érosion des préférences.

En Afrique, les groupements régionaux et les institutions infrarégionales sont en quête d'un développement intégré et équilibré d'un point de vue géographique. Le projet de corridor de transport Nord-Sud entre Dar-es-Salaam et Durban fait partie des initiatives qui pourraient dynamiser la croissance dans les huit pays traversés et, parallèlement, améliorer leurs infrastructures et resserrer leurs relations réciproques. Au moment de décider d'entrer sur un marché, les investisseurs tiennent compte des atouts et des freins économiques et géographiques de l'espace considéré. Ces facteurs pèseront également sur la compétitivité, la production et les coûts du commerce.

Certaines tendances influenceront l'intégration économique régionale et le commerce en Afrique

L'Afrique n'est pas à l'abri des chocs et des évolutions de l'économie mondiale, lesquels favorisent ou, au contraire, contrarient ses efforts pour accélérer son intégration, démanteler les frontières et exploiter au mieux son espace pour doper l'économie du continent. En s'appuyant sur une analyse des dix dernières années, le *Rapport sur le commerce mondial 2014* de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) identifie quatre grandes tendances ayant eu un impact sur l'intégration en Afrique :

- l'impact grandissant des chocs sur l'économie mondiale prouve que l'ouverture des échanges peut contribuer à en diffuser les retombées mais aussi à réduire la volatilité ;
- l'explosion du commerce en provenance des pays en développement, sous l'impulsion des économies émergentes d'Asie, d'Amérique latine et d'Afrique, a été attisée par la demande de matières premières. Les écarts de revenus des pays émergents et des pays développés semblent se combler, même si l'Afrique reste à la traîne ;
- le développement des chaînes de valeur mondiales. La part des biens intermédiaires, des services et des composants dans le total des échanges entre pays en développement est passée d'environ 6 % en 1988 à pratiquement 25 % en 2013. Mais les entreprises africaines ont eu bien du mal à jouer un rôle significatif dans les chaînes de valeur mondiales ;
- la volatilité des prix à l'exportation des combustibles et des produits miniers. Les stratégies de développement des pays africains riches en ressources achoppent sur les cycles de hausse et de baisse du prix des matières premières.



Enfin, deux autres tendances remarquables auront une incidence sur le développement territorial de l'Afrique : les accords de facilitation du commerce, qui visent à démanteler les obstacles aux échanges, offrent des avantages et des inconvénients pour les pays qui commercent avec des partenaires physiquement éloignés ; et la nouvelle vogue de méga-accords avec de grands pays commerçants qui peut entraîner une réorientation des échanges et l'érosion des préférences.

Le commerce entre pays africains progresse mais les échanges entre régions africaines sont à la traîne

Les exportations intra-africaines ont bondi de 50 % entre 2010 et 2013, passant de 40.9 milliards à 61.4 milliards de dollars (USD) (FMI, Direction des statistiques commerciales, non daté), la progression entre 2012 (55 milliards USD) et 2013 s'établissant à 11.5 %. Mais la part des exportations entre régions d'Afrique est resté pratiquement stable entre 2012 et 2013, n'augmentant que de 11.3 à 12.8 %, signe sans doute du caractère inexistant des chaînes de valeur régionales et du faible niveau de commerce de biens intermédiaires entre pays africains.

La volatilité des prix pourrait être source de difficultés pour les producteurs africains de matières premières. Début 2015, les cours mondiaux ont atteint un niveau plancher record depuis 5 ans. Cette évolution devrait rejaillir sensiblement sur les échanges, l'investissement et la croissance économique en Afrique, puisque les minéraux et minerais constituent les deux tiers des exportations de marchandises du continent. Selon l'OMC, celles-ci ont reculé de 5.8 % entre 2012 et 2013, à 602 milliards USD (3.3 % du total des exportations mondiales). Parallèlement, les importations n'ont que faiblement progressé, de 2.2 %, à 628 milliards USD (3.4 % du total mondial). Les exportations de marchandises de l'Afrique sont dominées par les pays producteurs de pétrole (330 milliards USD) et l'Afrique du Sud (96 milliards USD), ce qui souligne la nécessité de privilégier le développement industriel, les activités à valeur ajoutée et la diversification.

Plusieurs signes encourageants attestent d'une diversification économique croissante, sous l'effet conjugué de la hausse des investissements directs étrangers (IDE) et de l'amélioration de l'environnement des affaires. Les biens manufacturés représentent désormais pratiquement 40 % des exportations intra-africaines, contre à peine 13 % de ses exportations vers le reste du monde. Selon l'édition 2014 du rapport *Doing Business* de la Banque mondiale, l'Afrique subsaharienne a surclassé les autres régions d'Afrique en 2013/14 en termes d'amélioration de la réglementation. Au Nigéria, où le pétrole représente 95 % des exportations, les services ressortent désormais à 60 % du produit intérieur brut (PIB). De même en Angola, deuxième producteur de pétrole du continent, une hausse de 5 % des recettes publiques (soit environ un tiers du total) s'explique par des sources non pétrolières, comme les industries manufacturières, la construction, la pêche et l'agriculture – alors que dix ans auparavant, les recettes non pétrolières étaient négligeables.

L'Afrique, et c'est particulièrement vrai des pays subsahariens, est peu compétitive sur les marchés mondiaux, défavorisée par la médiocrité de sa productivité et son retard technologique. Plus de 80 % de la main-d'œuvre du continent travaillent dans l'agriculture traditionnelle et le secteur informel – deux types d'activités peu productives. En utilisant les matières premières comme tremplin pour une croissance à valeur ajoutée, la diversification pourrait renforcer la compétitivité des exportations africaines. Des réformes durables visant à faciliter le commerce devront faire baisser les coûts de production.



Les investissements intra-africains dans des projets nouveaux prennent une importance grandissante

L'investissement intra-africain a un rôle clé à jouer dans la mobilisation des ressources nécessaires au développement économique des territoires. Entre 2007 et 2013, l'Afrique du Sud a été le premier investisseur africain sur le reste du continent : les projets sud-africains y ont progressé à un rythme annuel de 44.2 % depuis 2007 et les données pour 2003/14 montrent que la finance intra-africaine constitue la première source d'investissements étrangers dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire que sont le Burundi (79 %), la Namibie (42 %), l'Ouganda (45 %), le Rwanda (62 %) et le Soudan du Sud (64 %). L'investissement intra-africain est particulièrement vital pour les pays ne fabricant pas de produits de base. Le développement des marchés de consommation est l'un des moteurs de cette forme d'investissement. L'amélioration de l'environnement des affaires et de l'accès aux marchés entre également en ligne de compte. Parmi les secteurs bénéficiaires, les services financiers, les télécommunications, le ciment, l'alimentation et le commerce de détail, mais aussi le pétrole et l'énergie.

L'épaisseur des frontières en Afrique alourdit les coûts commerciaux

La présence de frontières épaisses entre deux pays alourdit les coûts du commerce, comme l'éloignement géographique entre les marchés. Cette notion abstraite d'« épaisseur des frontières » (Newfarmer, 2012) recouvre des problèmes qui, comme la complexité des procédures ou les failles logistiques, peuvent être résolus par des évolutions politiques et des réformes, à l'instar de la création d'un « guichet unique » pour le dédouanement des produits et de la baisse des tarifs. Les coûts du commerce associés au transport et à la manutention des marchandises font partie des facteurs déterminant cette épaisseur. Ces contraintes pèsent lourd dans la décision d'implantation d'une activité industrielle dans une région donnée.

Lorsque les frontières deviennent moins épaisses et que l'accès aux marchés régionaux et mondiaux s'améliore, alors les coûts du commerce diminuent et de nouvelles perspectives d'accès à des chaînes de valeur mondiales et régionales se dessinent. Grâce aux réformes de la facilitation des échanges, les régions auparavant trop onéreuses pour les producteurs (du fait de leur éloignement) regagnent en compétitivité.

Les pays africains, surtout s'ils sont enclavés, cumulent des coûts du commerce supérieurs et des frontières plus épaisses qu'ailleurs. Selon l'indice de performance logistique (LPI) 2014 de la Banque mondiale, six des dix pays situés dans le bas du classement appartiennent au continent africain : Djibouti, l'Érythrée, la République démocratique du Congo (RDC), la République du Congo (Congo), la Somalie et le Soudan. Dans certains cas, le coût de franchissement d'une frontière en Afrique est deux à trois fois supérieur à celui observé ailleurs dans le monde. Le tableau 3.1 recense les coûts additionnels pour le commerce découlant de l'inefficacité des frontières en Afrique, qui a une incidence délétère pour l'implantation de sites industriels et la compétitivité.

Les accords commerciaux régionaux sont un moyen de rendre les frontières moins épaisses et de réduire les effets de distance. Mais en Afrique, leur impact reste limité, les barrières non tarifaires n'ayant jusqu'à récemment pas bénéficié de la même attention que l'abaissement des tarifs. Les communautés économiques régionales (CER) africaines sont en train de tester différentes mesures de facilitation des échanges, qui vont de réponses coordonnées aux déficits infrastructurels à la simplification des démarches grâce à l'informatisation des guichets uniques et des systèmes de paiement transfrontaliers, en passant par des opérations conjointes aux frontières pour prévenir les retards et réduire les barrages routiers.



Tableau 3.1. Commerce transfrontalier dans certains groupements régionaux, en Afrique et ailleurs, par délais et coûts

Groupement régional	Nombre de documents à produire pour l'exportation	Délai d'exportation (en jours)	Coût des exportations (en USD par conteneur)	Nombre de documents à produire pour l'importation	Délai d'importation (en jours)	Coût des importations (en USD par conteneur)
Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)	7.3	31.2	1 856.3	8.4	38.0	2 273.3
Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)	7.2	32.4	1 915.3	8.2	38.3	2 457.5
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	7.6	27.6	1 528.1	8.1	31.6	1 890.9
Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)*	9.0	35.2	2 808.8	10.8	44.0	3 721.4
Moyen-Orient et Afrique du Nord	6.4	20.4	1 048.9	7.5	24.2	1 229.3
Asie de l'Est et Pacifique	6.4	22.7	889.8	6.9	24.1	934.7
Asie du Sud	8.5	32.3	1 511.6	9.0	32.5	1 744.5
Amérique latine	7.1	19.0	1 310.6	7.5	22.0	1 441.1
Europe de l'Est et Asie centrale	6.4	36.7	1 651.7	7.6	28.1	2 457.5
Union européenne	4.5	11.5	1 025.3	5.3	12.1	1 086.5
OCDE	4.4	10.9	1 058.7	4.9	11.4	1 106.3

* Les données agrégées pour la CEMAC couvrent tous les États membres à l'exception du Tchad (à savoir le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée équatoriale et la République centrafricaine [RCA]), puisque les données et les informations concernant le Tchad sont lacunaires.

Source : Ben Barka (2012).

Encadré 3.1. L'épaisseur des frontières, un frein au développement économique spatial potentiel entre Kinshasa et Brazzaville

Kinshasa (en RDC) et Brazzaville (au Congo) ne sont séparées que par un fleuve, le Congo. Pourtant, leur situation est l'incarnation même des effets délétères de l'épaisseur des frontières sur le commerce et le développement spatial transfrontalier en Afrique. Ensemble, les deux villes constituent la troisième agglomération urbaine du continent et devraient, à l'horizon 2025, devenir la première métropole de l'Afrique (Brühlhart et Hoppe, 2011). Chacune d'elles est un pôle régional à part entière, séparé de l'autre par une frontière qui se confond avec le cours du fleuve Congo. La théorie commerciale standard voudrait que des sites stratégiquement placés, portes d'accès à l'intérieur des terres et dotés, ensemble, d'une population de 12 millions d'habitants devraient procurer des bénéfices économiques substantiels et favoriser le développement spatial régional. Or, 1,1 % seulement des importations du Congo franchissent cette frontière (Brenton et Isik, 2012), à cause de la médiocrité des infrastructures de transport transfrontalier et de la complexité des procédures douanières. Sans oublier le coût exorbitant de la traversée : un aller-retour en ferry revient à environ 40 USD, soit plus de 40 % du salaire mensuel moyen d'un résident de Kinshasa.

Les réformes de facilitation du commerce peuvent sous-tendre le développement spatial régional

L'accord sur la facilitation des échanges de l'OMC vise à donner un nouvel élan aux initiatives régionales de réduction des coûts du commerce. À l'issue de négociations qui ont duré neuf ans, les 159 États membres de l'OMC réunis en conférence ministérielle



en décembre 2013 ont adopté le « paquet de Bali », qui recouvre un accord de facilitation des échanges et prévoit des dispositions pour rationaliser les processus commerciaux et équiper les pays en développement d'outils pour assurer leur sécurité alimentaire, dans l'objectif connexe de promouvoir le commerce, en particulier entre les pays les moins avancés (PMA). L'adoption du paquet a impulsé une dynamique très attendue au système commercial multilatéral même si, au rythme actuel des discussions, l'issue des négociations du Programme de Doha pour le développement semble encore très lointaine.

Le volet du paquet de Bali sur la facilitation des échanges contient des dispositions visant à accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, grâce à des procédures douanières plus efficaces et une coopération accrue entre les douanes et les autres autorités compétentes. Le tableau 3.2 montre l'impact que pourrait avoir la mise en œuvre de cet accord, estimé à un gain de 1 000 milliards USD de PIB pour l'économie mondiale (Hufbauer et Schott, 2013 ; CEA, 2013 ; et Zaki, 2014).

Tableau 3.2. Estimation des gains découlant de la facilitation des échanges à l'horizon 2020

(sélection de pays/régions)

Pays / région	Gains de PIB*		Gains d'exportations**	
	%	Milliards USD	%	Milliards USD
Brésil	0.37	5	4.38	7
Canada	1.41	22	5.00	20
Chine	1.45	124	8.83	187
Égypte	2.24	5	8.83	2
Union européenne	2.04	384	10.6	629
Inde	0.91	21	9.56	35
Mexique	2.47	33	11.79	49
Afrique du Nord	4.44	15	11.21	14
Afrique subsaharienne	7.28	47	22.28	46
Autres pays d'Asie	7.97	283	16.18	211
Autres pays d'Amérique latine et des Caraïbes	3.07	40	16.20	40
Afrique du Sud	3.36	13	17.93	16
États-Unis	0.55	90	3.90	61

Notes : *Zaki rend compte des gains de bien-être, qui recouvrent les transferts de revenus nets, contrairement aux gains de PIB. **Les gains d'exportations en dollars sont calculés sur la base du ratio exportations/PIB de 2012 et recouvrent, le cas échéant, le commerce intrarégional.

Sources : D'après Forum économique mondial (2014), *Global Enabling Trade Report*. Zaki (2014), CEPII (2010) et Banque mondiale (2013).

L'entrée en vigueur de l'accord et les gains de productivité contribueront à remédier à certains des inconvénients découlant des coûts de transactions liés au commerce, des goulets d'étranglement régionaux et de la fragmentation. C'est un aspect essentiel pour la réussite des initiatives de développement spatial régional et des corridors de transport comme celui de Maputo (voir *infra* dans le rapport). Cela viendra aussi conforter l'application des accords commerciaux régionaux et des initiatives visant à créer une zone de libre-échange continentale pour réduire les obstacles empêchant l'Afrique d'accéder aux chaînes de valeur mondiales. Cet accord devrait favoriser l'industrialisation du continent.

L'évolution des relations commerciales extérieures de l'Afrique rejaillira sur le développement spatial

L'Afrique cherche à renforcer l'intégration entre ses régions et ses pays et à s'ancrer davantage dans l'économie mondiale tout en confortant ses relations commerciales et d'investissement avec ses principaux partenaires. Le continent veut se prémunir contre



l'érosion des préférences commerciales sur les marchés extérieurs. Avec l'abaissement progressif de la protection tarifaire, il craint aussi que l'arrivée d'importations meilleur marché ne nuise aux producteurs africains et ne sape les efforts de développement spatial via notamment l'industrialisation régionale.

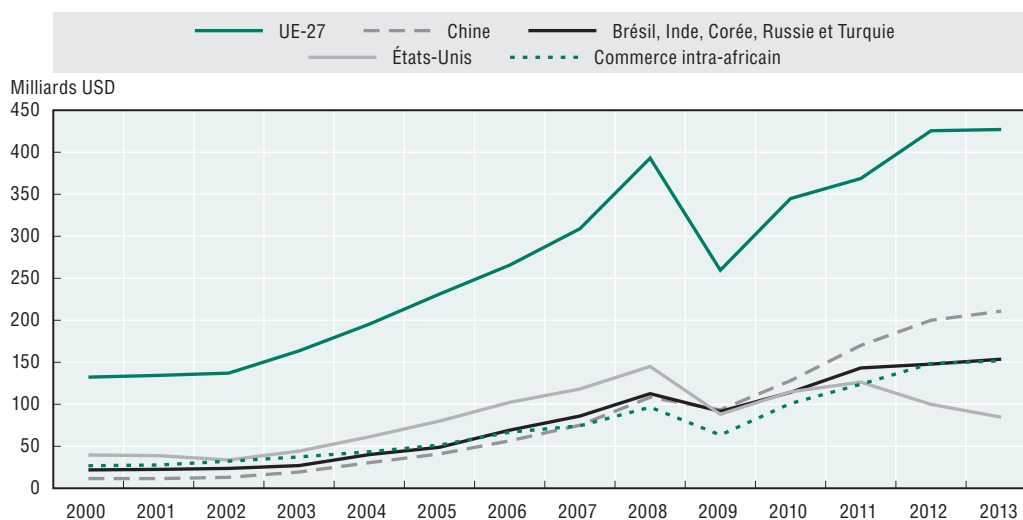
Dans la gestion de ses relations commerciales, l'Afrique doit mettre l'accent sur le renforcement de ses capacités de production de biens conformes aux attentes des marchés internationaux et s'efforcer d'attirer plus d'investissements. Des évolutions contraires, telles que la disparition des préférences commerciales, pourraient perturber les chaînes de valeur de l'Afrique et entraîner des pertes sur le plan des investissements et de l'emploi.

Un exemple illustre ce point. La décision des États-Unis de suspendre l'accès préférentiel de Madagascar au marché américain au titre de la Loi sur la croissance et les opportunités économiques en Afrique (AGOA), après le coup d'État survenu sur l'île en 2009, a porté un rude coup à l'économie locale et démontré l'impact de la fin des préférences commerciales, notamment sur l'industrialisation du pays (Andriamananjara et Sy, 2015). Lorsque Madagascar bénéficiait des dispositions de cette loi, entre 2001 et 2009, ses exportations (de vêtements essentiellement) représentaient en moyenne plus de 200 millions USD par an. Elles ont même atteint un pic en 2004, à plus de 300 millions, le secteur du textile ressortissant alors à pratiquement 8 % du PIB. La moitié des 150 usines de l'île, qui employaient 50 000 ouvriers, étaient devenues les principaux fournisseurs de grandes chaînes et marques américaines. Avec la décision des États-Unis, les tarifs frappant les exportations malgaches ont renoué avec des niveaux élevés, se situant en moyenne entre 12 et 33 %. Pendant les 5 années où l'accord a été suspendu, les exportations malgaches sont tombées à 35 millions USD, entraînant le licenciement de pratiquement 30 % des ouvriers de la filière du vêtement. En 2014, quand Madagascar a recouvré son statut de pays AGOA, c'est le Swaziland qui a été sanctionné, avec le risque de voir disparaître 20 000 emplois dans un secteur qui, auparavant, représentait plus de 100 millions USD d'exportations par an.

L'évolution récente des flux commerciaux en Afrique révèle un changement de dynamique et un durcissement de la concurrence de la Chine pour les marchés africains. En valeur, la part de l'Afrique dans le commerce mondial est passée de 224 milliards USD en 1995 à environ 1 300 milliards USD en 2013 (données de l'OMC). Mais entre 2012 et 2013, les exportations africaines ont cédé 6.3 %, à 599 milliards USD (3.2 % des exportations mondiales), tandis que les importations gagnaient 2.2 %, à 628 milliards USD (3.3 % du total mondial). Si l'Europe occupe toujours la première place au sein des partenaires commerciaux régionaux du continent, les échanges de l'Afrique avec l'Asie ont progressé de 22 % sur la période, contre à peine 15 % avec l'Europe. Les exportations de biens manufacturés de l'Europe à destination de l'Afrique ont chuté entre 2002 et 2011, de 32 % du total à 23 % – au contraire de l'Asie dont la part dans le commerce africain est passée de 13 à 22 % du total sur la même période. En 2009, la Chine a supplanté les États-Unis comme premier pays partenaire commercial de l'Afrique. Le commerce sino-africain est passé de 166 milliards USD en 2011 à 210 milliards 2013 – soit plus de 2.5 fois la valeur des échanges américano-africains (Information Office of the State Council [Chine], 2013). Le graphique 3.1 illustre l'évolution des flux commerciaux entre l'Afrique et ses principaux partenaires.



Graphique 3.1. Échanges commerciaux de l'Afrique avec certains partenaires, 2000-13



Sources : Calculs des auteurs d'après la base de données COMTRADE des Nations Unies, <http://wits.worldbank.org/wits/>. StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933207290>

Le commerce sino-africain se diversifie au-delà des seules matières premières

Traditionnellement, les relations de commerce et d'investissement qu'entretenait la Chine avec l'Afrique étaient concentrées autour de quelques pays et produits. Récemment cependant, une diversification en faveur des services semble avérée. Cinq pays riches en ressources – l'Afrique du Sud, l'Angola, le Congo, la Guinée équatoriale et la RDC – assurent environ 75 % des exportations subsahariennes vers la Chine, sachant que plus de 80 % des importations subsahariennes en provenance de Chine sont destinées à six pays – l'Afrique du Sud, l'Angola, le Bénin, le Ghana, le Libéria et le Nigéria. L'ouverture accrue aux échanges et aux investissements avec la Chine a permis de protéger la région de la crise financière mondiale de 2007-08 et réduit la volatilité des exportations, surtout pour les pays riches en ressources. Drummond et Liu (2013) montrent qu'une hausse des investissements intérieurs chinois de 1 % induit une augmentation moyenne des exportations subsahariennes de 0.6 %. Un ralentissement des investissements intérieurs chinois aurait un effet néfaste sur les économies africaines fortement dépendantes de leurs échanges commerciaux avec la Chine.

L'Afrique doit profiter des accords de partenariat économique avec l'Union européenne pour améliorer son accès aux marchés

Les négociations portant sur des APE entre l'UE et 79 pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) dominent depuis dix ans les relations commerciales entre ces deux régions. Malgré 30 ans d'accès préférentiel non réciproque au marché européen, les importations de l'UE en provenance des pays ACP ont reculé, de 7 à 3 % du total (Union européenne, 2014). Contrairement au commerce avec la Chine, les échanges de l'Afrique avec l'UE sont plus diversifiés : en plus des minerais, les exportations concernent les métaux communs et les métaux précieux, les produits alimentaires, les boissons et les produits agricoles.



La décision de l'UE de refuser à compter d'octobre 2014 l'accès à ses marchés aux pays n'affichant pas clairement leur intention de ratifier ces APE a donné un nouvel élan aux négociations. Les discussions avec les cinq groupements régionaux de l'Afrique progressent, mais à un rythme différent. Les divergences sont aussi manifestes au sein des groupements. Le Cameroun est le seul pays d'Afrique centrale à avoir signé un APE intérimaire. Et Madagascar, Maurice, les Seychelles et le Zimbabwe sont les seuls des 12 membres du groupe de pays d'Afrique de l'Est et australe participant à la négociation à avoir engagé l'application de l'accord intérimaire.

Alors que les APE prévoient un abaissement des tarifs douaniers de part et d'autre, certaines dispositions suscitent toujours la controverse entre l'UE et les cinq groupes africains parties aux négociations. En Afrique de l'Ouest (40 % des échanges ACP-UE), les dirigeants de la CEDEAO ont avalisé la signature de l'APE en 2014, malgré les réserves du Nigéria quant aux risques de pertes de rentrées douanières, la faiblesse des capacités de production de la région et l'impact des importations sur des économies locales naissantes.

Pour les pays fortement dépendants des exportations de l'UE, les accords de partenariat rejauront sur les recettes douanières et le commerce intrarégional

Désireux d'illustrer les effets des APE, Maur et al. (2014) ont constaté que, dans le cas du Nigéria, la réduction de la protection douanière moyenne serait limitée, passant de 11.3 à 9.2 %. Étant donné le faible poids relatif de l'UE dans les importations du Nigéria (23 %) et l'exclusion de ce pays de certaines lignes tarifaires sensibles, le changement tarifaire n'entraînera qu'une hausse modeste des importations, estimée entre 0.8 et 1.8 %. Sur la période de mise en œuvre, une certaine réorientation des échanges devrait se faire sentir, en faveur de l'UE. Les importations du Nigéria en provenance de l'UE devraient augmenter dans une proportion estimée entre 6.9 et 20 %, au détriment d'importations originaires du reste du monde et, dans une moindre mesure, d'autres pays d'Afrique de l'Ouest.

Pour le Nigéria, les pertes estimées de recettes douanières s'élèvent à environ 18 % et devraient représenter quelque 140 milliards de nairas (NGN) par an, soit l'équivalent de 0.8 % du total des recettes fiscales ou 3.3 % des recettes non pétrolières. Le Nigéria devra aligner sa politique commerciale sur le tarif extérieur commun (TEC) de la CEDEAO d'ici 2020. Bien que la structure tarifaire actuelle soit déjà conforme au tarif commun, le pays devra démanteler divers instruments de politique commerciale, comme les interdictions frappant certaines importations ou les taxes spéciales sur certains produits.

Au Nigéria, l'APE aura des retombées positives pour les ménages et les entreprises

La libéralisation des échanges devrait entraîner une réduction moyenne du poids des dépenses de consommation pour les ménages d'environ 0.3 %. L'effet net devrait favoriser les ménages aisés, au détriment des ménages pauvres. Sur le plan de la compétitivité, l'évaluation table sur une hausse nette de la rentabilité pour deux tiers des entreprises manufacturières, grâce en grande partie à la baisse du coût des intrants. Le tiers restant devrait voir ses marges diminuer, sous l'effet d'une concurrence accrue des importations. Ces pertes seront concentrées dans quatre secteurs (la filière du bois, les produits minéraux non métalliques, les métaux communs et les produits métalliques hors machines). La plupart des entreprises opérant dans ces secteurs bénéficient déjà d'une rentabilité supérieure à la moyenne et devraient voir cette situation perdurer même avec l'entrée en vigueur de l'APE.



Comme tous les pays ayant validé un APE, le Nigéria devra compenser les pertes de recettes par des réformes. L'une des solutions possibles, qui profitera également au Bénin et à d'autres pays voisins, consiste à collaborer avec ces gouvernements pour récupérer une part considérable des recettes douanières actuellement détournées par une contrebande à grande échelle et les activités informelles.

Les barrières commerciales, notamment entre le Nigéria et le Bénin, sont une véritable incitation à faire entrer illégalement des produits au Nigéria. Ce phénomène de contrebande a en partie contribué à l'apparition d'États-entrepôts en Afrique de l'Ouest, comme le Bénin, la Gambie et le Togo (Golub, 2012), qui cherchaient ainsi à devenir des plaques tournantes pour le commerce. En maintenant de faibles barrières à l'importation et en réduisant les frais d'importation et de transbordement, ces pays sont devenus le passage obligé pour le transit, licite et illicite, de marchandises vers leurs voisins enclavés d'Afrique de l'Ouest.

Les produits frappés d'interdiction commerciale et soumis à des tarifs douaniers élevés sont au cœur de cette activité de contrebande, qui concerne en particulier les denrées alimentaires transformées ou non (comme le riz), les véhicules à moteur et pièces détachées, le carburant, le textile et les vêtements. Les biens introduits clandestinement depuis le Bénin au Nigéria représenteraient quelque 5 milliards USD, soit près de 10 % des importations officielles du pays. Les pertes de recettes douanières ainsi induites sont estimées à 1.2 milliard USD. Les réformes des dérogations et des régimes fiscaux nationaux permettraient aussi d'améliorer le recouvrement. Ce sont-là des domaines où une action régionale concertée pourrait entraîner des changements financiers positifs et protéger les producteurs locaux.

L'un dans l'autre, le débat sur les APE et l'intégration régionale de l'Afrique a surtout porté sur les risques de pertes de recettes douanières et le principe de protection. Mais l'exemple du Nigéria montre bien que les décideurs africains doivent réfléchir aux avantages découlant d'un meilleur accès aux marchés et aux intrants mais aussi aux gains de compétitivité qui aideront concrètement les entreprises à rejoindre les chaînes de valeur régionales et mondiales et, partant, à engendrer les indispensables retombées positives en termes de développement spatial.

Les États-Unis veulent relancer le commerce américano-africain

Depuis 2000, les relations commerciales entre les États-Unis et l'Afrique sont régies par l'AGOA, laquelle a renforcé les échanges avec les pays d'Afrique subsaharienne, notamment pour les produits pétroliers, les chaussures ainsi que les véhicules à moteurs et les pièces détachées. L'habillement a en particulier contribué à une certaine industrialisation sectorielle dans des pays comme le Lesotho et le Swaziland, engendrant ce faisant développement spatial et inclusion sociale, surtout pour les femmes, majoritaires dans ce secteur. Entre 2001 et 2011, le commerce américano-africain a été multiplié par 5, les exportations d'Afrique subsaharienne atteignant 79 milliards USD. Depuis cependant, le commerce de marchandises est en baisse, avec un niveau de 72.5 milliards USD en 2014, loin du record de 2011 (125 milliards USD).

Ce tassement des échanges entre les États-Unis et l'Afrique s'explique en partie par les conséquences de la crise financière de 2007-08 sur la demande intérieure américaine. Un certain nombre de pays africains (producteurs de textile et de vêtements) ont été fragilisés par les incertitudes entourant le renouvellement, en 2012, d'une disposition de l'AGOA permettant aux producteurs d'importer des tissus d'un pays tiers. D'autant que la chute de la consommation de pétrole aux États-Unis sur fond de baisse des cours et la reprise de la production américaine de schiste ont provoqué l'effondrement des exportations de gaz et de pétrole des pays AGOA, de 60 à 20 milliards USD.



L'AGOA est censée prendre fin en septembre 2015. Son éventuelle reconduction par le Congrès américain dominera le paysage commercial et l'intégration régionale de l'Afrique tout au long de l'année. De l'avis général, le volume actuel d'échanges et d'investissements est loin d'atteindre le niveau escompté entre la première puissance commerciale et l'une des régions les plus dynamiques du monde. En 2012, seuls 0.7 % des IDE américains (31 milliards USD) ont concerné l'Afrique subsaharienne, contre 3.4 % pour les IDE chinois cette année-là. En outre, les investissements américains tendent à se concentrer dans le secteur des mines et de l'extraction de quelques pays richement dotés en ressources naturelles, comme l'Afrique du Sud et le Nigéria.

Les pays africains doivent attirer des investisseurs américains dans d'autres secteurs (y compris les services) et, dans le même temps, améliorer leur offre. L'expérience de pays comme le Viet Nam est précieuse à cet égard, qui a su augmenter ses échanges bilatéraux avec les États-Unis (de 220 millions USD environ en 1994 à 29.6 milliards en 2013) et s'imposer ce faisant comme la deuxième source d'importations de vêtements par les Américains (derrière la Chine). Il fournit aussi des produits de la pêche, des chaussures, du mobilier et des appareils électriques (Martin, 2014). Le Viet Nam a dû surmonter bon nombre des défis que rencontrent désormais les exportateurs africains pour accéder au marché américain avec des moyens limités.

A *contrario*, des pays AGOA comme les Comores et les Seychelles n'ont pas profité en 2014 des préférences associées à ce texte. Sans compter que si l'Afrique subsaharienne a exporté pratiquement 900 types de produits différents, ce chiffre est loin des quelque 6 400 lignes de produits couvertes par l'AGOA et le système de préférences généralisé américain. Dans au moins un tiers des cas, les exportations de ces produits représentent moins de 20 000 USD.

Les méga-accords pourraient réorienter les échanges et fragiliser les préférences

La conclusion de méga-accords commerciaux bilatéraux est un défi pour l'intégration et le développement spatial de l'Afrique, puisqu'elle s'accompagne d'un risque de réorientation des échanges et d'érosion des préférences. L'impasse des négociations multilatérales de Doha a incité plusieurs pays à rechercher des solutions alternatives en dehors du cadre de l'OMC. Le plus important méga-accord de ce type est le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement entre les États-Unis et l'UE. À eux deux, ces blocs représentent 60 % du PIB mondial, un tiers des échanges internationaux de marchandises et 42 % des échanges internationaux de services. D'autres méga-accords bilatéraux de ce type lient des pays d'Amérique et d'Asie, qui assurent ensemble 40 % du PIB mondial et un tiers des échanges internationaux.

Tous posent des défis particuliers pour l'intégration de l'Afrique. En captant les investissements actuellement consentis en Afrique et en décidant des règles et des normes sans consulter les pays africains, ils pourraient aggraver l'érosion des préférences sur les grands marchés et la réorientation des échanges. Tous ces facteurs portent en germe un risque de marginalisation du continent, qui se situe déjà à la périphérie du système commercial multilatéral et des chaînes de valeur mondiales. Dans son approche du commerce et de l'investissement avec ses grands partenaires, celui-ci doit tenir compte des implications de ces évolutions sur la scène internationale.

L'intégration régionale réduit le coût des affaires transfrontalières

Les groupements régionaux et les institutions infrarégionales d'Afrique multiplient les solutions pour permettre un développement intégré et équilibré d'un point de vue géographique. L'intégration économique régionale contribue à réduire les coûts de transaction spatiaux dus à la conduite et la coordination d'activités sur plusieurs zones géographiques.



Deux effets distincts de l'intégration sont identifiés : i) ceux découlant de marchés plus vastes et de coûts de transaction moindres ; et ii) ceux découlant d'une intensification de la concurrence. Différentes théories économiques prédisent les effets spatiaux des différents niveaux d'intégration : l'intégration régionale peut attirer des investissements étrangers dans de nouveaux espaces ciblant des marchés plus vastes. Elle peut aussi induire une concentration dans les grands centres urbains en quête d'un potentiel commercial plus important. Et le surcroît de concurrence qu'elle engendre peut conduire les entreprises à délocaliser des processus ou à sous-traiter, créant ainsi de nouvelles activités dans des espaces périphériques.

L'intégration régionale peut augmenter les revenus à travers une spécialisation sectorielle à mesure que des chaînes de valeur régionales se développent et améliorent l'accès aux marchés par le biais de la libéralisation des tarifs frappant les importations à bas coût. La survenue de ces processus et leur influence sur la destination des investissements, la production, la création d'emplois et la croissance économique sont très variables. En Afrique, ces différences sont renforcées par la géographie intérieure et les coûts du commerce qui peuvent freiner ou renforcer l'aptitude des régions de l'intérieur à participer aux marchés régionaux et mondiaux.

L'intégration régionale rejaillit sur le développement économique à travers les effets spatiaux qu'elle induit via les « coûts de transaction spatiaux » associés à la conduite d'activités sur plusieurs pays. Cela recouvre les mouvements de biens, de services et de capitaux à travers les frontières, associés à des baisses de tarifs douaniers et au raccourcissement des distances physiques et économiques entre les acteurs.

L'approfondissement et l'élargissement de l'intégration sont vitaux pour installer un développement sans exclus en Afrique. Mais l'intégration régionale peut aussi être source d'inégalités entre deux pays ou régions, fonction de leur passé et de facteurs tels que la présence d'infrastructures, le niveau de compétences de la main-d'œuvre ou la situation géographique (pays enclavé ou ayant un débouché sur la mer). De même, les marchés intérieurs et régionaux se concentrent autour des villes africaines en plein essor et qui peuvent devenir des locomotives du commerce régional de biens et de services mais aussi de la croissance économique. Grâce à une meilleure planification territoriale, les décideurs nationaux et régionaux installent les conditions propices pour créer de la valeur économique au service du développement national, même parmi des groupes ou des régions marginalisés. C'est un moyen de renforcer l'inclusion économique et sociale des pays et des régions.

Les régions limitrophes sont les gagnantes de l'intégration économique régionale

Les théories relatives à la croissance économique régionale des années 1950 et 1960 cherchaient à comprendre les mécanismes permettant à un pays de devenir plus productif, d'accroître son revenu par habitant et sa richesse globale et, parallèlement, de faire reculer le chômage.

Si, au départ, l'« espace » a été pensé comme représentant des aires territoriales homogènes, une autre approche de ce concept permet aux activités et aux facteurs de production, à la demande et à la structure sectorielle d'être considérés comme spatialement hétérogènes au sein d'une région et, ce faisant, de jeter un éclairage nouveau sur l'intégration transfrontalière. Cette perception de l'espace aide les décideurs à analyser et appliquer le concept d'économies d'agglomération pour faire du développement local un développement régional.



La politique commerciale influence fortement la localisation des industries (Kuroiwa et Tsubota, 2013). Lorsqu'un pays impose des barrières commerciales élevées, cela peut avoir pour effet de renchérir les importations et de détourner les industries exportatrices ailleurs. Dans les années 1980, le Mexique est passé d'une politique protectionniste de substitution aux importations à une politique de libéralisation du commerce et s'est progressivement imposé comme un centre de fabrication pour les producteurs de composants en Amérique du Nord. Dans le même temps, quantité d'activités manufacturières installées à Mexico se sont relocalisées plus près de la frontière avec les États-Unis. De même en Asie du Sud-Est, depuis qu'ils ont rejoint l'Association des pays de l'Asie du Sud-Est (ANASE), des pays comme le Cambodge, la RDP lao, Myanmar et le Viet Nam s'intègrent peu à peu à l'économie régionale et peuvent tabler sur la localisation d'industries supplémentaires sur leurs territoires, à condition d'offrir les bonnes incitations et de mettre en place un environnement favorable.

Des courants de pensées s'affrontent autour de l'influence de l'intégration régionale sur le développement territorial, toutes deux fondées sur la nouvelle économie géographique et son impact sur la localisation des industries (Krugman et Livas Elizondo, 1996). L'une estime que l'intégration entraînera la dispersion progressive des industries loin des zones agglomérées, créant ainsi des régions limitrophes qui permettent d'accéder aux marchés internationaux à moindre coût ; l'autre renvoie à l'intégration de l'Europe pour affirmer que cette dynamique a renforcé la concentration régionale des activités économiques. Quoi qu'il en soit (tout dépendant des hypothèses sous-jacentes), ces deux écoles montrent que les régions limitrophes, les ports donnant accès à l'intérieur d'un pays et à d'autres régions frontalières bénéficieront de cette localisation industrielle avant les territoires de l'intérieur ou les zones enclavées, étant donné un coût inférieur d'accès aux marchés étrangers.

Un examen de la spécialisation régionale et de la concentration des industries manufacturières en Europe orientale (Bulgarie, Estonie, Hongrie, Roumanie et Slovénie) a permis de constater que la proximité avec le marché, plus vaste, de l'UE et la dotation de ces pays en facteurs avaient pesé sur la localisation des industries (Traistaru et al., 2012). Ce phénomène a par ailleurs étayé les liens amont et aval de production et de consommation et, au final, fait évoluer l'activité économique, plus ouverte sur l'extérieur qu'auparavant.

D'autres travaux seront nécessaires pour étudier l'évolution des communautés régionales en Afrique, lesquelles tendent à être dominées par une ou deux économies de poids. De nombreux pays côtiers ou frontières en Afrique ont du mal à attirer des industries – un constat qui souligne d'autres faiblesses telles que la médiocrité des infrastructures, l'absence de qualifications adaptées ou le caractère trop contraignant de l'environnement. Dans l'édition 2009 de son rapport *Doing Business*, la Banque mondiale affirme qu'un jour de trajet en moins en Afrique subsaharienne augmente les exportations de 7 %. Cela confirme la nécessité de s'atteler à la problématique du transport et du transit pour réduire les coûts et rendre les régions intérieures et les pays enclavés plus attractifs pour l'industrie.

Les gouvernements s'efforcent de répartir les bénéfices de la croissance

En Afrique, les infrastructures productives, les industries et la production économique tendent à être concentrées dans les grandes villes et provinces. C'est particulièrement frappant dans les pays plus avancés et émergents. C'est le cas par exemple de la province du Gauteng, en Afrique du Sud (qui englobe Johannesburg), du Caire en Égypte et de Lagos au Nigéria, véritables poumons économiques de leurs pays. Bien qu'elle n'occupe que 1.4 % du territoire, ce qui fait d'elle la plus petite province sud-africaine, Gauteng



représente 40.6 % de la production manufacturière du pays et plus d'un tiers de son PIB (Gauteng Provincial Treasury, 2014), ce qui équivaut à 7.7 % du PIB de l'Afrique.

Pour les décideurs nationaux et régionaux, tout le problème consiste à mieux répartir le développement économique, surtout pour les pays et les régions enclavés et moins avancés. L'intégration régionale rejaillit sur le développement spatial à travers son impact sur le commerce, l'investissement, la croissance et la création d'emplois. Surtout, elle contribuera à créer des marchés plus vastes et attractifs, à relier les pays enclavés aux marchés internationaux et à soutenir le commerce intra-africain. À leur tour, des marchés plus vastes attireront plus d'investisseurs en quête d'économies d'échelle et, ce faisant, renforceront la compétitivité.

Une implication accrue du secteur privé stimulera l'économie

La taille limitée du secteur et des entreprises privés dans de nombreux pays africains a empêché le développement spatial du continent et, partant, réduit les bénéfices qui en découlent. Selon Stampini et al. (2011), qui s'appuient sur les comptes nationaux et des données de main-d'œuvre, certains producteurs de pétrole comme l'Angola, la Guinée équatoriale et la Libye font partie du groupe de pays ayant un secteur privé restreint, à côté de pays moins avancés comme le Burundi, le Burkina Faso, la Guinée-Bissau, le Mali, Sao Tomé-et-Principe et la Zambie. Rares sont les entreprises de ces pays capables d'assumer un rôle de « chefs de file » vis-à-vis de petites et moyennes entreprises. Les entreprises chefs de file (gros distributeurs régionaux) sont mieux à même d'avoir un impact durable, de se développer et de soutenir les acteurs régionaux et, ce faisant, de renforcer la compétitivité d'une région.

Les institutions régionales peuvent être le moteur du développement économique territorial

Plusieurs initiatives impliquant des institutions régionales ont tenté de remédier à l'« épaisseur » des frontières nationales, dans le but de réduire les coûts de transport et d'améliorer les relations régionales en Afrique. Elles ont aussi cherché à planifier et développer des infrastructures pour renforcer la productivité, à l'instar des pools énergétiques régionaux. Elles œuvrent également à la coordination des incitations pour promouvoir la mobilité des facteurs et la convergence budgétaire afin d'éviter un nivellement par le bas à coup d'incitations et de promouvoir l'industrialisation régionale et le développement de corridors de croissance régionaux.

L'Afrique de l'Ouest fait ainsi partie des régions les moins industrialisées d'Afrique. Le document *Intégration régionale, croissance et réduction de la pauvreté en Afrique de l'Ouest : stratégies et plan d'action* (2006) liste les secteurs prioritaires pour doper le développement économique : cela va des infrastructures au secteur agricole en passant par l'industrie, la finance et le commerce. Tous les projets d'infrastructures envisagés (routes, trains, ports, aéroports et technologies de l'information) visent à améliorer la connectivité territoriale et à créer plusieurs centres de développement économique reliés par des corridors de transport et des ports régionaux. Ces initiatives cherchent par ailleurs à éviter la marginalisation et l'exclusion de certaines zones de la région, en encourageant l'exploitation maximale des installations et infrastructures socioéconomiques des deux côtés de la frontière.

La Politique industrielle commune de l'Afrique de l'Ouest de 2010 s'appuie sur les initiatives et les réformes engagées dans le secteur des infrastructures par les pays de la CEDEAO pour accélérer l'industrialisation. Chaque pays poursuivait la mise en œuvre de sa propre politique industrielle, en concertation avec les autorités régionales. Or, en dépit des initiatives de développement économique, social, industriel et commercial



soutenues par les partenaires au développement, tout cela s'est révélé insuffisant et a entraîné des doublons, la constitution de capacités de production concurrentielles dans la région (brasseries, cimenteries, etc.) et des exportations à faible valeur ajoutée.

Comme l'illustre le cas de la CEDEAO, les faiblesses aux échelons politiques nationaux et régionaux ainsi que le manque de ressources sont de sérieux freins à la mise en œuvre efficace d'initiatives régionales de développement économique spatial. De nombreuses initiatives bien intentionnées n'ont été que partiellement mises en œuvre ou n'ont que partiellement atteint les objectifs visés.

À l'échelle du continent, l'Union africaine (UA) a adopté lors d'un sommet en 2008 le *Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique*, qui entend exploiter l'intérêt croissant des organisations régionales africaines et des partenaires au développement pour les corridors de développement et les initiatives de développement territorial. Une étude de 2006 du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) s'est penchée sur le statut et le potentiel des corridors de développement continentaux, en examinant 12 nouvelles initiatives de développement spatial en Afrique. Elle sert de socle à la stratégie de l'UA pour le développement et l'industrialisation de l'Afrique axés sur les ressources naturelles (plans d'action RAIDS).

Des corridors dynamiques pour attirer les investissements dans le développement économique

Les initiatives de développement territorial sont une manière unique de s'atteler à la question de l'inclusion spatiale, notamment dans le cadre de l'intégration régionale. Elles permettent de regrouper des activités économiques et de développer des infrastructures dans des espaces nouveaux et le long des corridors de transport. En plus de favoriser l'intégration entre communautés – au sein d'un même pays ou entre plusieurs pays – ces initiatives sont aussi l'occasion de promouvoir un développement sans exclus. En Afrique orientale et australe, le corridor Nord-Sud traverse les pays membres de la zone de libre-échange tripartite COMESA-SADC-CAE (communauté d'Afrique de l'Est). Le potentiel de développement territorial qui en découle, comme des corridors du même type, exige une attention plus soutenue de la part des décideurs nationaux et régionaux, en tirant les leçons d'initiatives telles que le corridor de développement de Maputo (voir chapitre 7). Le corridor Nord-Sud transafricain relie le port de Dar-es-Salaam, en Afrique de l'Est, à celui de Durban, en Afrique du Sud, premier port du continent. Long de plus de 8 000 km, il traverse l'Afrique du Sud, le Botswana, la RDC, le Malawi, le Mozambique, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe et offre un immense potentiel en termes de croissance et d'intégration de ces trois régions. Avec le développement de chaînes de valeur mondiales et régionales, les décideurs devront faire preuve d'innovation pour ancrer l'activité économique et le développement au sein de l'espace national et régional.



Références

- Andriamananjara, S. et A. Sy (2015), *AGOA and Dutch Disease: The Case of Madagascar*, Brookings Institute, Washington, DC, www.brookings.edu/.
- Banque mondiale (2013), Base de données des indicateurs du développement dans le monde (WDI), Banque mondiale, Washington, DC, www.worldbank.org
- Banque mondiale/Société financière internationale (2015), *Rapport Doing Business 2015 : au-delà de l'efficacité*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.org>.
- Ben Barka, H. (2012), *Border Posts, Checkpoints and Intra-African Trade: Challenges and Solutions*, Banque africaine de développement, Tunis, www.afdb.org.
- Brenton, P. et G. Isik (dir. pub.) (2012), *Defragmenting Africa: Deepening Regional Trade Integration in Goods and Services*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12385>
- Brühlhart, M. et M. Hoppe (2011), "Economic integration in the Lower Congo Region: Opening the Kinshasa-Brazzaville bottleneck", *World Bank Africa Trade Policy Notes No. 19*, Banque mondiale, Washington, DC, <http://siteresources.worldbank.org/>.
- CEA (2013), *Facilitation des échanges dans une perspective africaine*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, www.uneca.org.
- Drummond, P. et X. Liu (2013), "Africa's Rising Exposure to China: How Large are Spillovers through Trade?", *IMF Working Paper WP/13/250*, Fonds monétaire international, Washington, DC, www.imf.org
- FMI, base de données de la Direction des statistiques commerciales (non daté), Fonds monétaire international, Washington, DC, <https://imf.org>.
- Fouré, J., A. Bénassy-Quéré et L. Fontagné (2010), "The World Economy in 2050: A Tentative Picture", *CEPII Working paper 2010-27*, CEPII, Paris.
- Gauteng Provincial Treasury (2014), *2014-15 Gauteng Province Government Budget*, gouvernement provincial de Gauteng, Johannesburg, www.treasury.gpg.gov.za.
- Golub, S. (2012), "Entrepôt Trade and Smuggling in West Africa: Benin, Togo and Nigeria", *World Economy*, www1.swarthmore.edu/
- Hufbauer, G.-C. et J.-J. Schott (2013), *Payoff from the World Trade Agenda*, Peter G. Peterson Institute for International Economics, Washington, DC.
- Information Office of the State Council (Chine) (2013), *White Paper: China-Africa Economic and Trade Cooperation*, agence de presse Xinhua, Beijing, http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-08/29/c_132673093_2.htm.
- Krugman, P. et R. Livas Elizondo (1996), "Trade policy and the Third World metropolis", *Journal of Development Economics*, Vol. 49, pp. 137-150.
- Kuroiwa, I. et K. Tsubota (2013), "Economic Integration, Location of Industries, and Frontier Regions: Evidence from Cambodia", *IDE Discussion Paper No. 399*, Institute of Developing Economies/JETRO, Chiba.
- Martin, M. (2014), *US-Vietnam Economic and Trade Relations: Issues for the 113th Congress*, Congressional Research Service, Washington, DC, <http://fas.org/sgp/crs/row/R41550.pdf>
- Maur, J.-C. et al. (2014), *ECOWAS Economic Partnership Agreement with the EU and Nigerian Trade and Development*, Banque mondiale, Washington, DC, www.researchgate.net.
- Newfarmer, R. (2012), "Reducing the thickness of borders to promote trade and participation in global value chains", préparé pour la réunion conjointe du Comité d'aide au développement et du Groupe de travail du Comité du commerce pour l'aide pour le commerce, 10-11 septembre, *OECD Issues Paper*.
- OMC (2014), *Rapport sur le commerce mondial 2014*, Organisation mondiale du commerce, Genève, <https://wto.org>.
- Stampini, M. et al. (2011), "How large is the private sector in Africa? Evidence from national accounts and labor markets", *Discussion Paper No. 6267*, Institute for the Study of Labour, Bonn, www.iza.org/en/webcontent/index.html.
- Traistaru, I., P. Nijkamp et S. Longhi (2012), *Economic Integration, Specialisation of Regions and Concentration Industries in EU Accession Countries*, Centre for European Integration Studies, Bonn, www10.iadb.org.
- Zaki, C. (2014), "An empirical assessment of the trade facilitation initiative: Econometric evidence and global economic effects", *World Trade Review*, No. 13, pp. 103-130.



Pour en savoir plus

- Banque mondiale (2009), *Rapport sur le développement dans le monde : repenser la géographie économique*, Banque mondiale, Washington, DC.
- Bowland, C. et L. Otto (2012), "Implementing development corridors: Lessons from the Maputo Corridor", Policy Briefing No. 54, South African Institute of International Affairs, Johannesburg, www.saiia.org.za.
- Capello, R. (2011), *Location, Regional Growth and Local Development Theories*, Firenze University Press, Florence, www.fupress.com/ceset.
- CEA (2014), Ce qui va être différent avec 'AGOA 2.0', *Aperçu de la position de l'Afrique sur le processus d'examen de l'AGOA – Livre blanc*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, http://www.uneca.org/sites/default/files/publications/agoa_fr_text.pdf.
- Cheong, D., M. Jansen et R. Peters (2013), "Towards a continental free trade area in Africa: A CGE modelling assessment with a focus on agriculture", in *Shared Harvests: Agriculture, Trade and Employment*, Organisation internationale du travail et Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement, Genève, www.ilo.org.
- CNUCED (2014), Base de données sur l'investissement bilatéral, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, <http://unctad.org/>.
- Control Risks (2015), *Maritime Risk Forecast 2015*, Control Risks, Londres, www.controlrisks.com.
- Draper, P. (2012), "Breaking free from Europe: Why Africa needs another model of regional integration", *The International Spectator: Italian Journal of International Affairs*.
- Helliwell, J.-J., cité dans D.-R. Davis (2000), "Understanding international trade patterns: Advances of the 1990s", *Integration & Trade*, Columbia University, New York.
- Kenya Revenue Authority (2004), *Time Release Study Report*, gouvernement du Kenya, Nairobi, www.revenue.go.ke/pdf/publications/TRSReport.pdf.
- Lahlou, N. (2014), "Lessons from the 'Cities Without Slums' Program in Morocco", présentation, *World Bank Webinar Series on Innovative Solutions for Cities*, 18 février, <http://einstitution.worldbank.org/>.
- ONU-Habitat (2014), *L'État des villes africaines 2014 : réinventer la transition urbaine*, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Nairobi, www.unhabitat.org.
- ONU-Habitat (2012), "Chapitre 3 : The State of Maghreb Cities", *The State of Arab Cities: Challenges of Urban Transition* (2e édition), Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Nairobi, www.unhabitat.org.
- Otto, L. (2012), *Kenya and the Pest of Piracy: A Prospective Partner for Peace*, Institute for Security Studies, Pretoria, www.issafrica.org/.
- Phillips, A. (2014), "African urbanization", *Harvard International Review*, Vol. 35(3), <http://hir.harvard.edu/archives/6038>.
- Schutte, I. (2005), "Maputo Development Corridor: Evaluation of First Phase", document préparé pour la 24e conférence sur les transports en Afrique australe, juillet, Pretoria, www.up.ac.za.
- Secrétariat de la SADC (2015), Communauté de développement de l'Afrique australe, Gaborone, www.sadc.int.
- Strode, M. et al. (2015), "Jobs and the labour market", *The Emerging Middle Class in Africa*, Routledge, Oxford.
- Turok, I. (2012), "Urbanisation and development in South Africa: Economic imperatives, spatial distortions and strategic responses", *Urbanization and Emerging Population Issues Working Paper No. 8*, International Institute for Environment and Development et Fonds des Nations Unies pour la population, www.delog.org/.
- UA (2007), *Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique*, adopté par la Conférence des ministres de l'UA, 24-27 septembre, Union africaine, Addis-Abeba, www.unido.org/.
- Union européenne (2014), *European Union, Trade in Goods with ACP Countries*, Union européenne, Bruxelles, http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113340.pdf.
- US Census Bureau (non daté), US-Africa trade data, Washington DC, www.census.gov/foreign-trade/balance/c0013.html.



Extrait de :
African Economic Outlook 2015
Regional Development and Spatial Inclusion

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/aeo-2015-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Banque africaine de développement/OCDE/Programme des Nations Unies pour le Développement (2015),
« Politiques commerciales et intégration régionale en Afrique », dans *African Economic Outlook 2015 :
Regional Development and Spatial Inclusion*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/aeo-2015-7-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte 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.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.