

Exploiter le potentiel des chaînes de valeur mondiales pour l'Afrique

CARLOS CONDE

PHILIPP HEINRIGS

ANTHONY O'SULLIVAN

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

Les performances économiques de l'Afrique se sont considérablement améliorées au cours des 15 dernières années. Après deux décennies de croissance négative, le PIB de la région a progressé de 5 pour cent par an en moyenne, et son PIB par habitant de 30 pour cent depuis 2000. Mais l'Afrique reste confrontée à d'importants problèmes, qui pèsent sur sa compétitivité, comme le montre le chapitre 1.1 du présent *Rapport*. L'intensification des liens entre les échanges et les investissements, et notamment l'expansion du commerce intrarégional, aurait des répercussions bénéfiques sur les pays africains. Cependant, même si la participation de l'Afrique aux flux d'échanges et d'investissements mondiaux reste modeste en valeur absolue par rapport à celle d'autres régions¹ (par exemple, le commerce en Afrique subsaharienne n'entre que pour 2 pour cent dans le total des échanges mondiaux), on constate un certain nombre d'évolutions positives: ainsi, avec 60 milliards de dollars EU, l'investissement direct étranger (IDE) est cinq fois plus élevé qu'en 2000, et les flux d'échanges ont augmenté de 10 pour cent par an sur la même période.

Ces évolutions positives s'inscrivent dans un contexte de participation accrue aux chaînes de valeur mondiales (CVM).² On cherche de plus en plus à évaluer ce qui détermine cette participation, quels peuvent en être les effets et les conséquences pour l'élaboration des politiques publiques. Ces questions revêtent une importance particulière pour nombre de pays africains dont l'environnement d'affaires est généralement peu compétitif et qui manquent de ressources publiques pour remédier à leurs problèmes. Elles montrent aussi l'importance du débat en cours sur le degré d'intégration dans les chaînes de valeur régionales et mondiales, sur l'opportunité de cette intégration et sur les bienfaits d'une participation plus large des pays en développement.³

Selon de récentes études, la participation de nombre de pays en développement aux CVM s'accroît, et elle est généralement bénéfique sur le plan économique car elle s'accompagne de gains de productivité, ainsi que d'une sophistication et d'une diversification plus grandes des exportations.⁴ Néanmoins, ces bienfaits sont très variables d'un pays à l'autre, et les pays d'Afrique ne font pas exception.

Ce chapitre vise à évaluer les progrès accomplis par ce continent pour s'intégrer aux CVM, à mettre en évidence les principaux obstacles à une intégration plus poussée et à suggérer des solutions devant permettre

Les auteurs souhaitent remercier pour leurs commentaires très précieux Marcos Bonturi, Directeur du Secrétariat des Relations mondiales (GRS), OCDE; Przemyslaw Kowalski et Javier Lopez Gonzalez, Direction du commerce et de l'agriculture, OCDE; Carole Biau, Karim Dahou et Iza Lejarraga, Direction des affaires financières et des entreprises, OCDE; et Henri-Bernard Solignac-Lecomte, Centre de développement de l'OCDE.

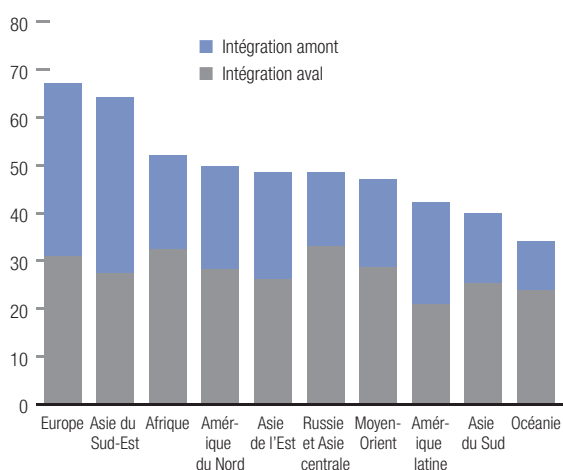
Tableau 1: Part des échanges mondiaux en valeur ajoutée, par région, en pourcentage (1995–2011)

Région	1995	2011
Europe	57.5	50.9
Asie de l'Est	14.4	16.2
Amérique du Nord	13.1	11.8
Asie du Sud-Est	6.0	6.8
Amérique latine	3.2	4.2
Moyen-Orient	2.0	3.0
Afrique	1.4	2.2
Russie et Asie centrale	0.9	2.0
Asie du Sud	0.7	1.7
Océanie	0.9	1.3

Source: BAD et al., 2014.

Graphique 1: Intégration des régions du monde dans les CVM, 2011

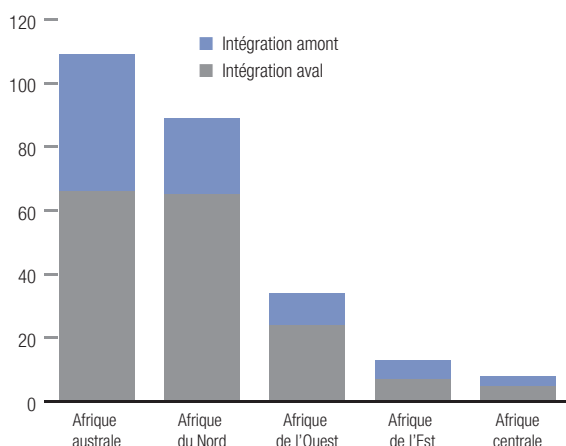
Part du total des exportations en valeur ajoutée (pourcentage)



Source: BAD et al., 2014.

Graphique 2: Intégration de l'Afrique dans les CVM, 2011

Milliards de dollars EU



Source: BAD et al., 2014.

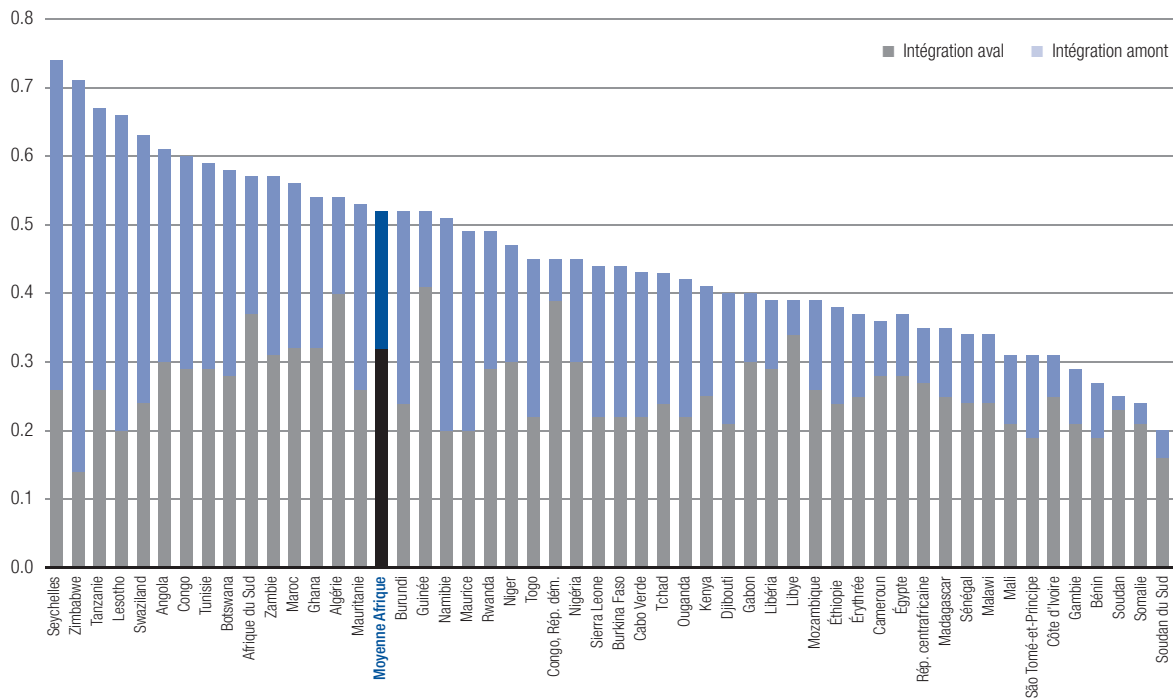
aux économies africaines de poursuivre leur intégration dans les CVM afin d'améliorer leurs performances et de créer des conditions de prospérité pour leur population. Les CVM offrent des opportunités de transformer les économies africaines en développant de nouvelles activités et en accroissant le dynamisme et la compétitivité de l'industrie manufacturière, de l'agriculture et du secteur des services. Les chaînes de valeur régionales (africaines) peuvent, elles aussi, jouer un rôle essentiel en permettant aux producteurs locaux, notamment aux petites et moyennes entreprises (PME), de pénétrer sur des marchés en forte croissance et plus facilement accessibles, dans toute l'Afrique. Cependant, comme l'ont montré les chapitres précédents, la région reste aux prises avec de graves problèmes, qui nuisent à sa compétitivité, et la productivité de tous les secteurs de son économie (agriculture, industrie manufacturière et services) est encore faible. De surcroît, dans les prochaines décennies, les évolutions démographiques rendront plus difficile la transformation de ce continent. En Afrique, le nombre de travailleurs devrait augmenter de 910 millions entre 2010 et 2050, dont 830 millions en Afrique subsaharienne.⁵ Ce « dividende démographique » sans précédent nécessite également de créer des emplois. Pour se transformer, l'Afrique doit donc relever un double défi: accroître sa productivité et créer massivement des emplois.

Les recommandations sur la forme de participation aux CVM la plus souhaitable (une participation en amont est préférable dans certains cas, et une participation en aval dans d'autres), sur la manière dont la participation influence les résultats économiques et sur les segments de la chaîne de valeur à privilégier dépendront des caractéristiques du processus de production, ainsi que de celles du pays et de ses entreprises (qualifications de la main-d'œuvre et dotation en ressources naturelles, par exemple). Davantage de données et d'études empiriques sont nécessaires pour évaluer pleinement l'ampleur et les déterminants de l'intégration des différents pays dans les CVM, ainsi que les répercussions sur le développement (gains de main-d'œuvre et autres effets sociaux et environnementaux). Étant donné ces limites, l'analyse qui suit constitue un point de départ qui permettra aux pouvoirs publics d'évaluer la participation de leur pays et les mesures envisageables pour participer davantage aux CVM, avec des retombées sociales bénéfiques.

La première section de ce chapitre présente des données sur la participation de l'Afrique aux CVM. La deuxième examine les facteurs qui favorisent ou au contraire qui freinent cette participation. La troisième se penche sur les politiques publiques susceptibles d'accroître l'intégration des pays africains dans les CVM. Enfin, la dernière section souligne la nécessité d'engager de vastes plans de réformes qui favoriseront une plus grande participation de l'Afrique aux échanges au sein des chaînes de valeur: il faut en priorité s'attacher à faciliter le commerce, à améliorer le climat des affaires,

Graphique 3: Participation aux chaînes de valeur mondiales en Afrique, 2011

Part du total des exportations en valeur ajoutée (pourcentage)



Source: BAD et al., 2014.

à renforcer l'investissement et les services financiers, à changer la réglementation et à poursuivre l'intégration régionale en Afrique.

LA PARTICIPATION DE L'AFRIQUE AUX CVM

Les deux principaux modes de participation d'un pays aux échanges au sein des CVM sont *l'intégration amont*, lorsque le pays achète à l'étranger des intrants pour sa production destinée à être exportée et *l'intégration aval*, lorsque le pays fournit des intrants pour la production d'un autre pays destinée à être exportée. La combinaison de l'intégration amont et de l'intégration aval donne une indication de la participation totale d'un pays aux CVM. Même si l'objectif est clair (il s'agit de stimuler la productivité et la création d'emplois), une question se pose: cette combinaison permet-elle d'atteindre plus facilement cet objectif, ou faut-il privilégier une forme d'intégration plutôt que l'autre? De récentes recherches montrent qu'une participation en amont accrue génère une plus grande valeur ajoutée locale par habitant au niveau des exportations d'un pays.⁶ En d'autres termes, les importations de biens intermédiaires donnent accès à des intrants compétitifs, ce qui permet d'améliorer la productivité et de vendre des produits plus compétitifs sur les marchés d'exportation. Une plus forte participation en amont est également associée à la production de catégories de produits apparentés plus sophistiqués, destinés à l'exportation, ainsi qu'à une plus grande diversification des exportations sur le long terme.⁷ Les bienfaits de la participation en aval sont moins flagrants et dépendent

en grande partie de la nature des effets de diffusion en aval (matières premières versus recherche et conception, par exemple).

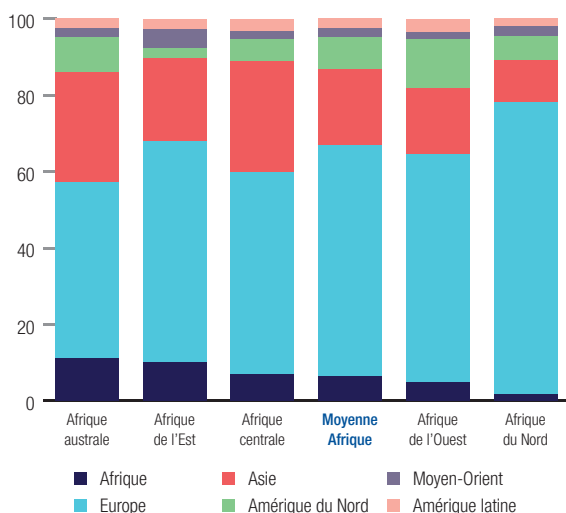
L'Afrique capte une proportion modeste mais croissante des échanges mondiaux en valeur ajoutée, et c'est l'une des régions les plus intégrées dans les CVM. Aujourd'hui, les produits et services intermédiaires et les biens d'équipement représentent plus de 70 pour cent du commerce mondial.⁸ Ces échanges restent largement concentrés dans et autour des centres manufacturiers d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie de l'Est. En 2011, ces trois blocs régionaux ont représenté quelque 80 pour cent du commerce mondial en valeur ajoutée. Cependant, la part de l'Afrique ne cesse de croître: 2,2 pour cent du total des échanges au sein des CVM, soit une progression de près de 60 pour cent depuis 1995 (tableau 1).⁹

Malgré la faible part de l'Afrique dans les échanges au sein des CVM, les chaînes de valeur africaines comptent parmi les plus intégrées au monde en termes de part relative du commerce en valeur ajoutée dans le total des échanges. Plus de la moitié des exportations de l'Afrique s'appuie sur une intégration aval ou amont. Seules l'Europe et l'Asie du Sud-Est sont davantage intégrées dans les CVM (graphique 1).¹⁰

C'est essentiellement via l'intégration aval que l'Afrique participe aux CVM, mais l'intégration amont se développe plus rapidement. Comme le montre le graphique 1, la part de l'intégration aval est légèrement supérieure à 60 pour cent. Les exportations africaines (notamment en Afrique du Nord et de l'Ouest)

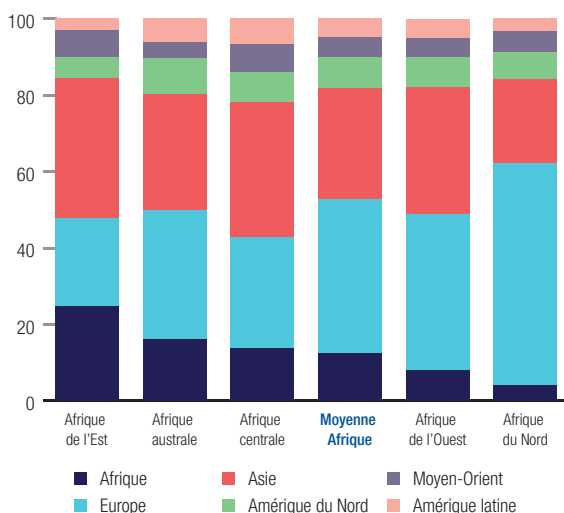
Graphique 4: Participation de l'Afrique aux CVM, 2011

4a: Participation aval de l'Afrique, destinations (% de la participation aval totale)



Source: BAD et al., 2014.

4b: Participation amont de l'Afrique, sources d'approvisionnement (% de la participation amont totale)



Source: BAD et al., 2014.

restent concentrées sur des produits de base tels que les combustibles et les ressources minérales. La part des exportations de biens intermédiaires transformés n'augmente qu'en Afrique de l'Est et en Afrique australe. Cependant, la participation en amont s'accroît plus vite que la participation en aval (60 pour cent de hausse entre 1995 et 2011).¹¹ Les importations de l'Afrique révèlent une forte concentration sur les biens d'équipement, signe que la région dépend largement de la technologie étrangère. L'intensité des importations de biens intermédiaires transformés est analogue à celle d'autres régions en développement.¹²

L'Afrique australe et l'Afrique du Nord sont les deux moteurs de la participation du continent aux CVM. Ensemble, elles représentent la plus large part du commerce total en valeur ajoutée de la région (78 pour cent), contre seulement 14 pour cent pour l'Afrique de l'Ouest, 5 pour cent pour l'Afrique de l'Est et 3 pour cent pour l'Afrique centrale. À elles deux, l'Afrique australe et l'Afrique du Nord tiennent une place prépondérante dans l'intégration aval et amont au sein des chaînes de valeur (graphique 2). Elles comptent toutes les deux un vaste secteur des ressources naturelles et exportent principalement des produits miniers. De plus, l'Afrique australe représente au total 50 pour cent de l'intégration amont du continent, avec des biens intermédiaires qui proviennent essentiellement des États-Unis et de Chine.

On observe des écarts substantiels à la fois dans le taux de participation total et dans la part de l'intégration aval et amont entre les pays d'Afrique. Le taux de participation total va de 20 pour cent au Soudan du Sud à 73 pour cent aux Seychelles (graphique 3).¹³ Les cinq pays qui participent le plus aux CVM sont le Lesotho, les Seychelles, le Swaziland,

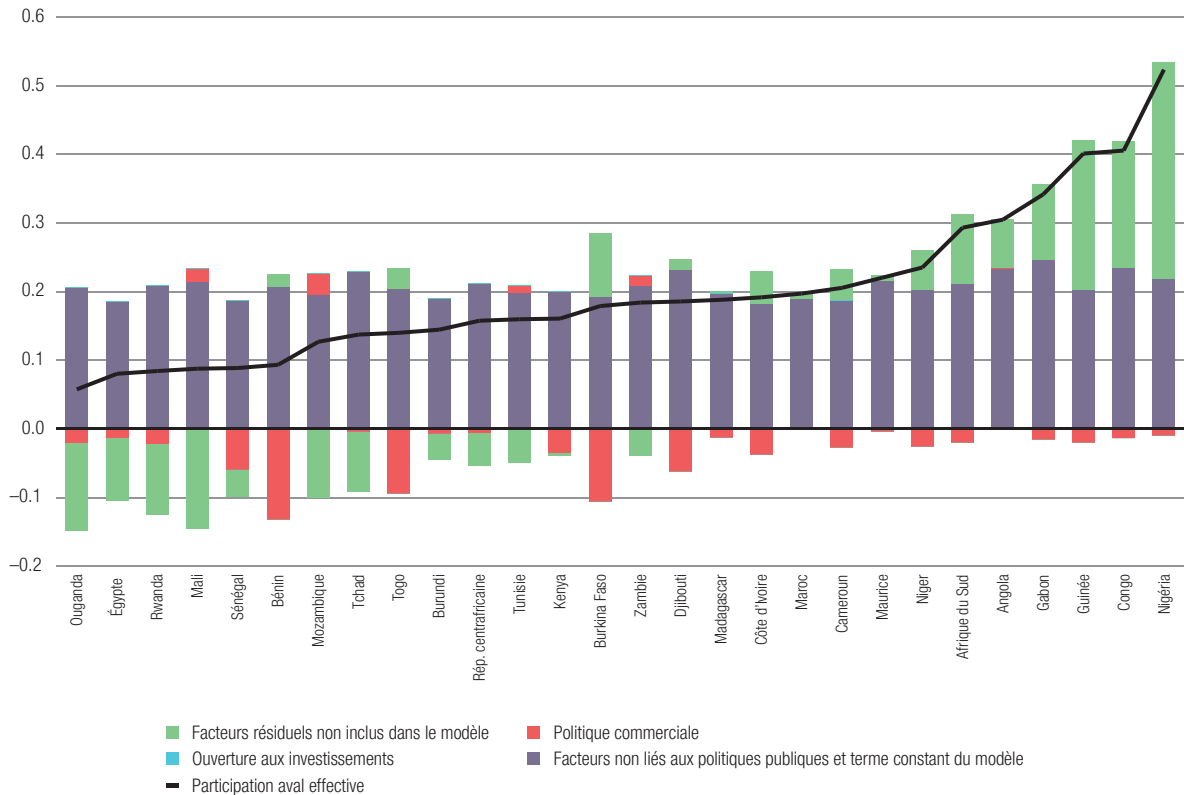
la Tanzanie et le Zimbabwe. La Guinée, l'Algérie, la République démocratique du Congo, l'Afrique du Sud et la Libye affichent les taux de participation en aval les plus élevés. Entre 1995 et 2011, la plupart des pays africains ont enregistré une hausse de leur taux de participation en aval. C'est au Soudan du Sud, à Djibouti, en Afrique du Sud, au Niger, en Éthiopie et au Congo que le taux de participation en aval a le plus augmenté (plus de 40 pour cent). Globalement, les taux de participation en aval ont progressé de 20 pour cent en Afrique depuis 1995.¹⁴ Sur la même période, la participation en amont a augmenté de 60 pour cent, soit trois fois plus vite. Les pays dont le taux de participation en amont est le plus élevé sont le Zimbabwe, les Seychelles, le Lesotho et la Tanzanie.¹⁵

Les intrants africains dans les CVM (intégration aval) sont principalement destinés à l'Europe et à l'Asie. L'Europe absorbe 61 pour cent des produits africains intégrés en aval et 40 pour cent des produits africains intégrés en amont; l'Asie respectivement 20 pour cent et près de 30 pour cent. L'Asie est le premier fournisseur pour l'intégration amont en Afrique de l'Est et en Afrique centrale, avec respectivement 36 et 35 pour cent (graphiques 4a et 4b).

En Afrique, bien que le commerce au sein des chaînes de valeur ait une faible composante régionale, l'intégration amont est deux fois plus importante que l'intégration aval. Les flux d'échanges intra-africains ne représentent en effet que 6 pour cent de l'intégration aval, mais 12 pour cent de l'intégration amont. C'est en Afrique australe que la part de l'intégration aval interrégionale est la plus élevée (11 pour cent), et en Afrique de l'Est et en Afrique australe que le taux d'intégration amont est le plus substantiel (respectivement 25 et 16 pour cent). La forte part intra-africaine (en valeur)

Graphique 5: Participation aval aux CVM: contribution relative des facteurs structurels et des facteurs liés aux politiques publiques, 2005

Part des exportations



des intrants intermédiaires importés en Afrique australe peut notamment s'expliquer par le rôle croissant de l'Afrique du Sud, qui constitue une économie de sièges sociaux (headquarter economy) pour d'autres pays africains: entre 1995 et 2011, elle a importé neuf fois plus de produits intermédiaires de ces autres pays, ce qui a porté la facture de ses importations de 78 millions à 686 millions de dollars EU. Sur la même période, l'Afrique du Sud a multiplié par cinq, de 675 millions à 3 487 millions de dollars EU, sa participation en aval dans d'autres économies africaines.¹⁶

LES MOTEURS DE LA PARTICIPATION DE L'AFRIQUE AUX CVM

L'analyse empirique montre que les facteurs structurels sont les principaux déterminants de la participation d'un pays aux CVM.¹⁷ Il est crucial de comprendre ces facteurs pour évaluer dans quelle mesure la politique publique peut influencer sur la participation aux chaînes de valeur. Il ressort d'une étude empirique récemment effectuée par l'OCDE que cette influence reste faible par rapport à celle de facteurs structurels comme la taille du marché intérieur, l'éloignement des centres manufacturiers, le niveau de développement et le degré d'industrialisation.¹⁸

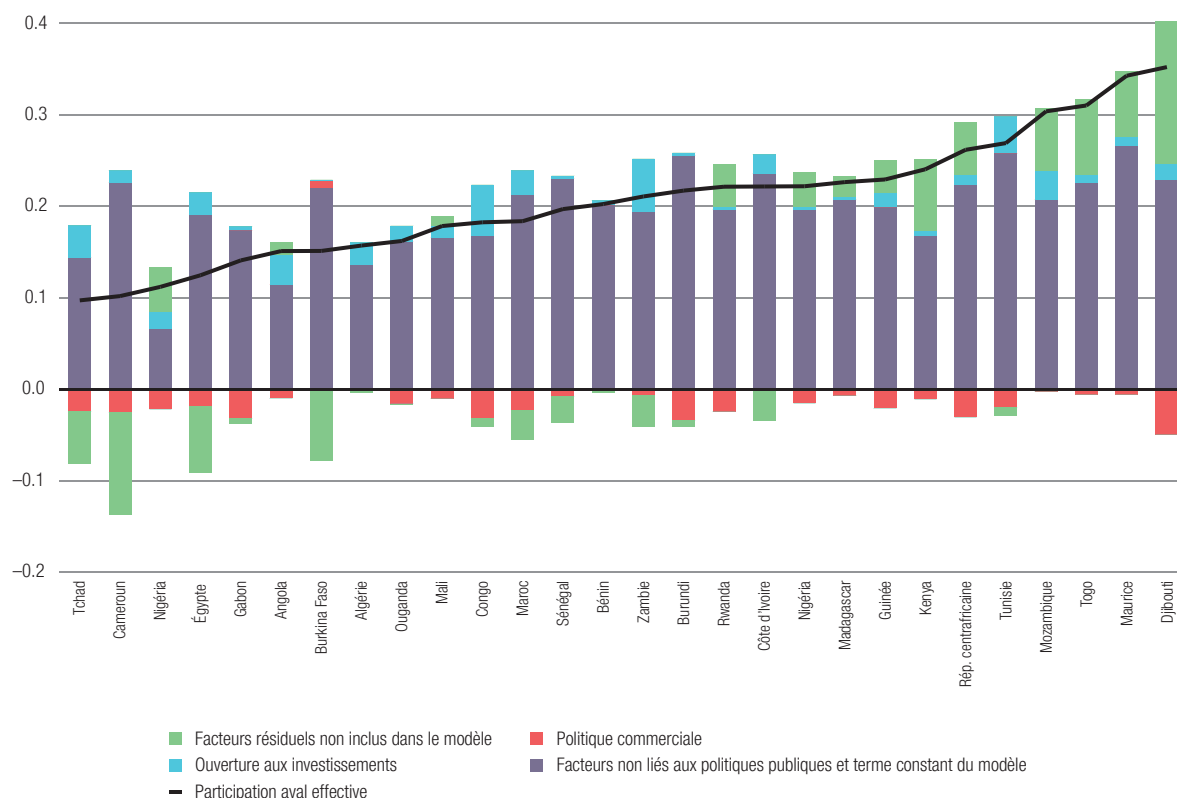
- **Taille du marché intérieur (mesurée indirectement par le PIB):** Après neutralisation des autres facteurs, on constate que, plus son marché intérieur est vaste, moins un pays est intégré en

amont et plus il est intégré en aval. En effet, les pays dont l'économie est de grande taille peuvent s'appuyer sur un plus large éventail d'intrants intermédiaires locaux et n'ont pas besoin d'importer autant que les pays dont l'économie est plus petite. La taille du marché a davantage d'impact sur la participation en amont dans les pays à revenu faible que dans les pays à revenu intermédiaire ou élevé. L'impact sur la participation en aval est moindre dans les pays à revenu faible, probablement parce que ces pays exportent surtout des ressources naturelles.

- **Éloignement des centres manufacturiers:** Comme indiqué plus haut, le commerce au sein des CVM se caractérise par une forte concentration régionale autour des trois principaux centres manufacturiers que sont l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord. L'éloignement de ces centres influe largement sur la participation en amont, ce qui indique que la proximité d'une économie de sièges sociaux constitue un avantage. Les données le confirment. Elles mettent en évidence la part élevée des importations de biens intermédiaires provenant d'Europe (et la faible part relative des importations d'Asie), ainsi que la part élevée de l'Asie dans la participation en amont en Afrique de l'Est (graphique 4b). En revanche, l'impact de l'éloignement sur la participation en aval n'est pas significatif.

Graphique 6: Participation amont aux CVM: contribution relative des facteurs structurels et des facteurs non liés aux politiques publiques, 2005

Part des exportations



- Degré d'industrialisation (mesuré indirectement par la part de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB):** En présence d'un vaste secteur manufacturier, on observe une corrélation positive avec la participation en amont et une corrélation négative avec la participation en aval. Cependant, l'impact du degré d'industrialisation n'est significatif que dans les pays à revenu faible. C'est dans les pays qui participent à des activités d'usine, telles que l'assemblage, qui prédominent aux premiers stades de l'industrialisation, que les effets de diffusion en amont sont les plus marqués. Ainsi, la taille relativement modeste du secteur manufacturier dans nombre de pays d'Afrique réduit les possibilités de participation et incite encore plus ces économies à se spécialiser dans le secteur primaire.

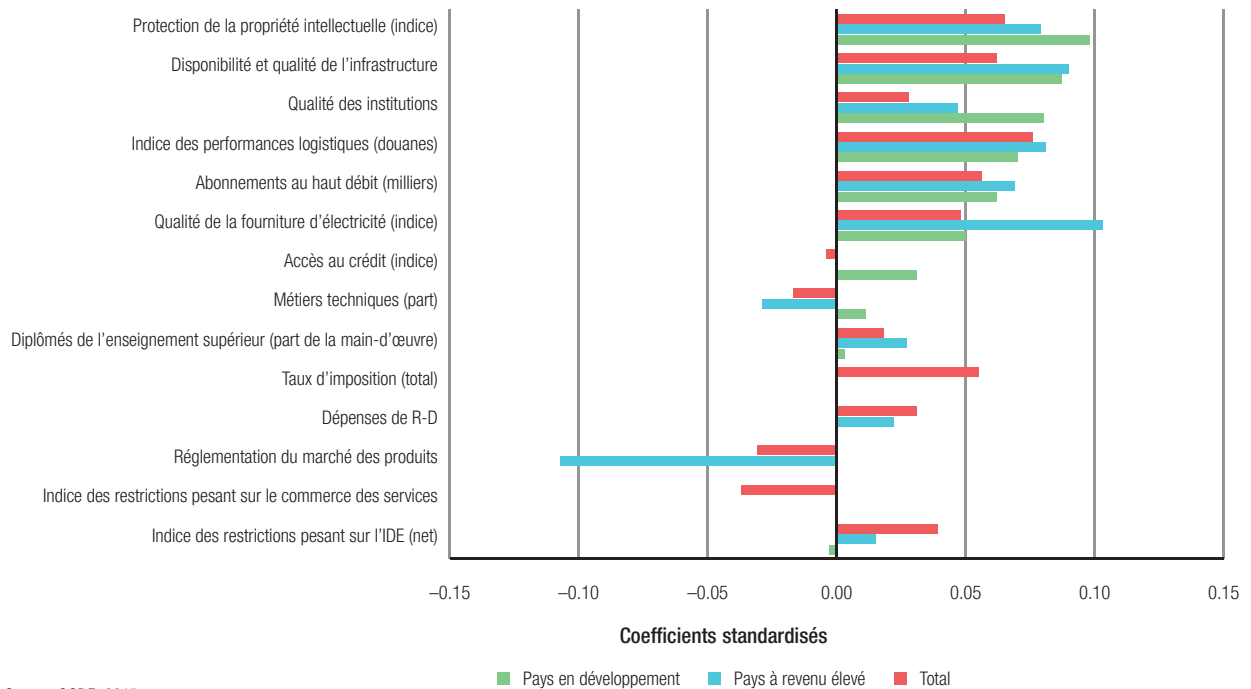
Dans l'ensemble, on comprend mieux la participation en amont que la participation en aval.¹⁹ La participation en amont correspond au côté demande des chaînes de valeur et dépend davantage des caractéristiques structurelles du pays, telles que sa taille et son degré d'industrialisation (graphique 6). La participation en aval correspond, elle, au côté offre des chaînes de valeur et est fortement corrélée à la dotation du pays en ressources naturelles. Dans le cas des pays africains dont la participation en aval est largement associée à l'exportation de ressources naturelles, il est plus difficile de déterminer la participation en aval sur la base des caractéristiques structurelles et des

politiques publiques. Sur les graphiques 5 et 6, le terme résiduel correspond à l'écart entre la participation en aval effective et la participation théorique, d'après les caractéristiques des politiques publiques, entre autres.²⁰ Il indique si le taux de participation effectif d'un pays est plus élevé ou plus faible que ce que laissent prévoir ces caractéristiques ainsi que l'incidence des facteurs non observés. Par exemple, le taux de participation de pays comme le Nigéria, le Congo et la Guinée est nettement supérieur aux valeurs prévues dans le modèle, tandis que celui de l'Ouganda, de l'Égypte, du Rwanda et du Mali est nettement inférieur (graphique 5).

Nonobstant le rôle essentiel des facteurs structurels, diverses politiques favorisent la participation aux CVM. Dans les pays en développement, les cadres institutionnel et juridique, ainsi que l'infrastructure, sont d'importants déterminants du niveau de participation.²¹ Or, ce sont des domaines dans lesquels le continent africain reste à la traîne, comme le montre le chapitre 1.1.

Les services jouent un rôle de plus en plus central dans le fonctionnement des CVM (chapitre 2.2). La fragmentation des processus de production accroît la demande de services destinés à coordonner la production et la distribution des biens et des services. Certains services (transport et infrastructure, logistique et entreposage, facilitation des échanges, services aux entreprises, dont services de télécommunications, services bancaires, assurance

Graphique 7: Impact des politiques sur l'intégration dans les CVM



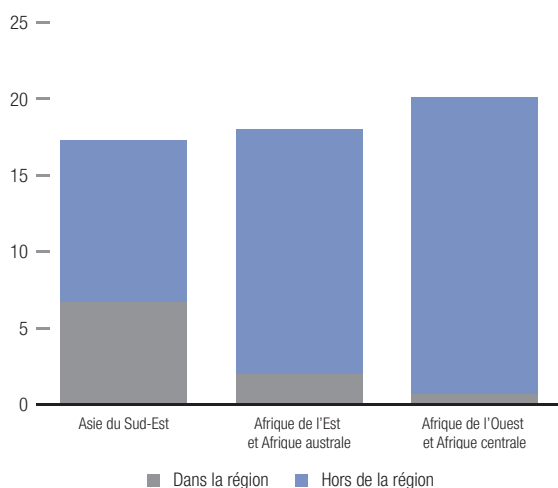
Source: OCDE, 2015a.

et autres services spécialisés) sont nécessaires à chaque étape du processus de production. Leur part dans le commerce de biens manufacturés à valeur ajoutée avoisine 30 pour cent, avec des différences intersectorielles.²² Les politiques commerciales traditionnelles (droits de douane et mesures aux frontières, essentiellement) restent importantes, mais les droits de douane sont aujourd'hui nettement plus faibles, plus transparents et plus prévisibles. Les

procédures douanières et portuaires inefficaces, les retards imprévus et le manque d'infrastructures adéquates peuvent être bien plus coûteux que les droits de douane pour les échanges. En résumé, l'attractivité d'un pays pour les échanges au sein des chaînes de valeur dépend fortement de la disponibilité de services et d'infrastructures permettant le transfert des produits et des services de manière fiable et efficace.²³

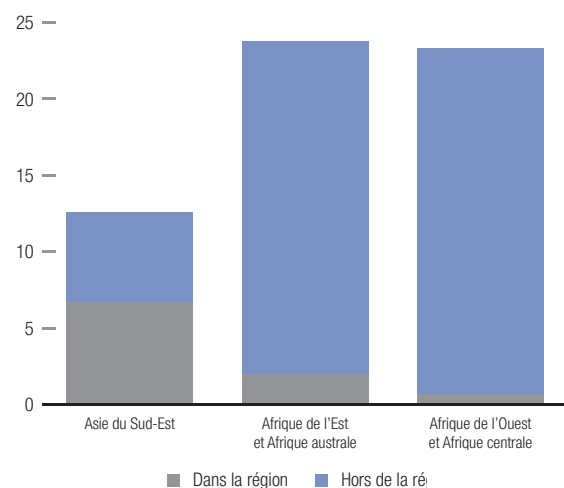
Graphique 8: Participation intrarégionale aux CVM, en pourcentage des exportations brutes, 2011

8a: Participation amont



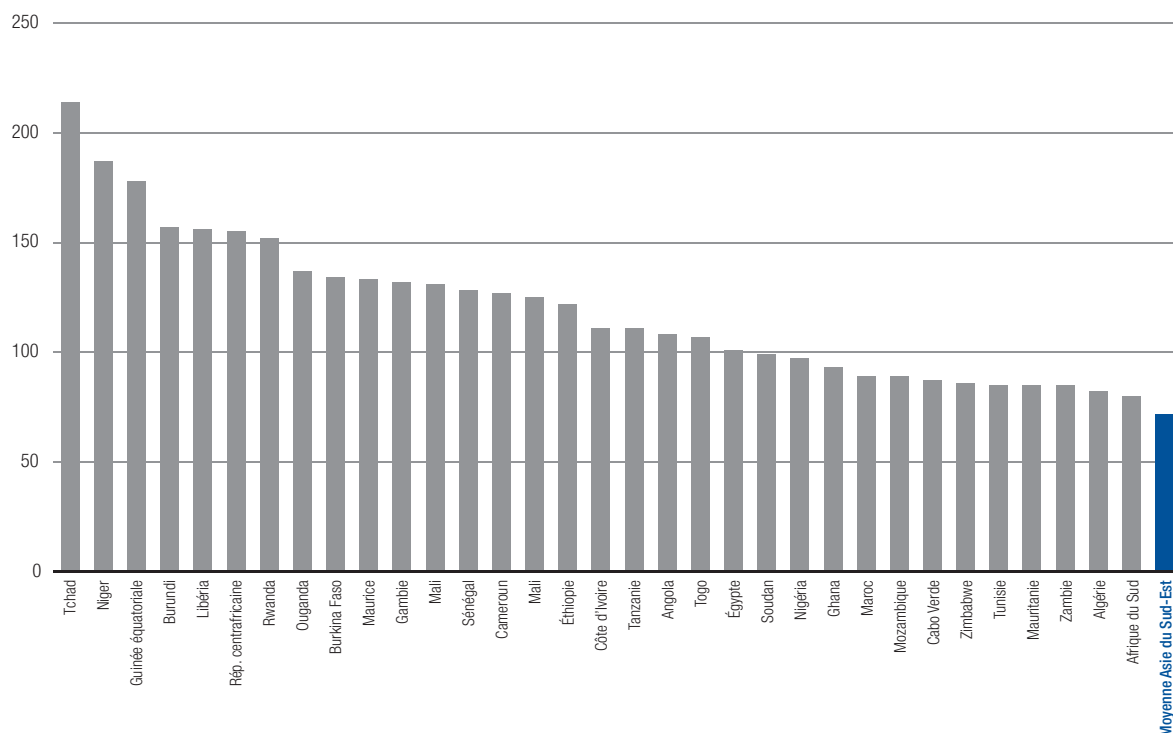
Source: OCDE, 2015a.

8b: Participation aval



Source: OCDE, 2015a.

Graphique 9: Le coût des échanges en Afrique, 2010



Source: OCDE, 2015a.

Notes: Les barres représentent l'équivalent ad valorem du coût des échanges. Les valeurs ont été pondérées des échanges par pays. À des fins de comparaisons, la moyenne pour l'Asie du Sud-Est est présentée à l'extrémité du graphique.

La section suivante examine quelques-uns des domaines d'action importants qui déterminent la participation d'un pays aux CVM, tels que la politique commerciale et la politique de l'investissement (droits de propriété intellectuelle, entre autres), la logistique, les formalités douanières, l'infrastructure et l'accès au financement (graphique 7).

La politique commerciale

Même si, pour nombre de pays d'Afrique, l'impact global de la politique commerciale traditionnelle sur la participation aux CVM reste faible, certains pays peuvent largement bénéficier de l'élimination des obstacles tarifaires aux échanges. De fait, les processus de production fragmentés qui sont inhérents aux CVM nécessitent de multiples franchissements de frontières, qui peuvent amplifier l'effet des droits de douane.²⁴ Dans les chaînes de valeur longues et complexes, comme celles des véhicules à moteur, des métaux de base, des textiles, du cuir et des chaussures, ces effets d'amplification peuvent être de grande ampleur.

Les accords de libre-échange et les accords commerciaux régionaux qui s'appliquent à une large part des importations sont importants pour maintenir les droits de douane à un niveau faible et pour encourager une plus grande participation aux CVM. Les régions en développement qui ont signé de vastes accords de libre-échange, comme par exemple l'Asie du Sud-Est, tirent également parti de leur forte intégration dans les

CVM régionales (graphiques 8a et 8b).²⁵ En Afrique, la Communauté d'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe ont nettement réduit les obstacles aux échanges, mais les droits de douane appliqués au commerce intrarégional restent relativement élevés, et parfois supérieurs aux droits de douane entre l'Afrique et le reste du monde. Ainsi, selon les estimations de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), une entreprise africaine qui exporte sur des marchés hors d'Afrique doit acquitter des droits de douane de 2,5 pour cent. Ces droits de douane se monteraient à 8,7 pour cent si elle exportait ce produit dans un autre pays d'Afrique.²⁶

D'après les estimations de l'OCDE, ce sont la République démocratique du Congo, le Cameroun, Djibouti, le Rwanda et le Nigéria qui bénéficieraient le plus d'une réforme de la politique commerciale.²⁷ Les performances commerciales des pays d'Afrique du Nord s'expliquent essentiellement par le fait que les accords régionaux couvrent une grande partie des importations et exportations de biens intermédiaires. Mais le Maroc et la Tunisie, par exemple, pourraient accroître d'au moins 15 pour cent leur participation aux CVM en libéralisant leur politique commerciale. Cependant, pour produire le plus d'impact, l'abaissement des droits de douane devrait s'accompagner d'autres mesures, visant notamment à faciliter les échanges, à améliorer les conditions de concurrence et à protéger la propriété intellectuelle.

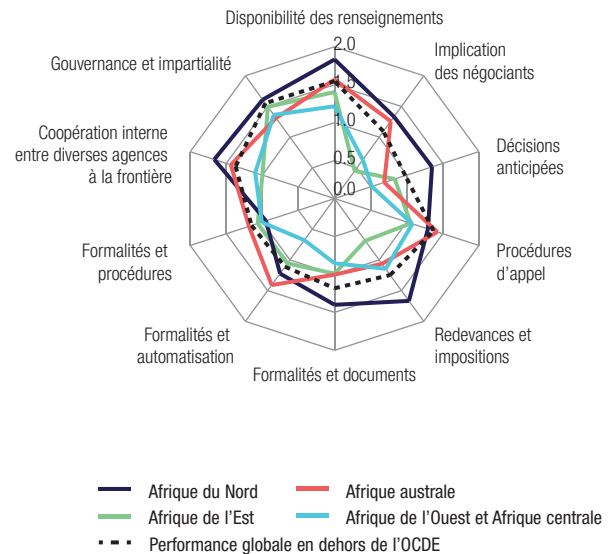
Facilitation des échanges, logistique et infrastructure

La facilitation des échanges, qui recouvre des procédures commerciales, de transport, réglementaires et financières, complète la politique commerciale et constitue un axe prioritaire pour l'intégration de l'Afrique dans les CVM. Même si les droits de douane ne représentent que 0 à 10 pour cent du coût total des échanges, et le coût des échanges réels quelque 10 à 30 pour cent supplémentaires, les 60 à 90 pour cent restants sont constitués de coûts qui ne sont pas liés aux droits de douane: procédures commerciales, connectivité et services maritimes, environnement réglementaire, fluctuations des taux de change et disponibilité de services de communication.²⁸ L'impact de la facilitation des échanges sur le coût des échanges est encore plus fort sur les produits dont la valeur ajoutée et le rapport valeur-poids sont faibles, pour lesquels certains pays africains disposent d'un solide avantage comparatif.

L'isolement géographique de nombre de pays africains est aggravé par la mauvaise qualité des infrastructures essentielles ou par leur absence (chapitre 1.1). En conséquence, les entreprises implantées en Afrique subissent des coûts commerciaux parmi les plus élevés au monde. Ainsi, exporter un conteneur standard de 20 pieds coûte plus de douze fois plus cher au Tchad (6 600 dollars EU), six fois plus au Rwanda (3 200 dollars EU) et trois fois plus en Afrique du Sud (1 531 dollars EU) qu'en Chine (500 dollars EU).²⁹ Les coûts commerciaux sont les plus élevés pour les pays enclavés, comme le Niger, la République centrafricaine et le Tchad (graphique 9).

Des facteurs tels que la qualité des routes, la qualité du matériel roulant, les droits de douane et les taxes portuaires, les retards, les problèmes de coordination et les pots-de-vin contribuent à la cherté du transport. Outre la piètre qualité de l'infrastructure et des services de transport, l'importance des coûts de transport en Afrique s'explique aussi par l'absence de concurrence et par l'inefficacité de

Graphique 10: Facilitation des échanges, 2013
Scores (0.0–2.0)



Source: Indicateurs sur la facilitation des échanges de l'OCDE, disponibles à l'adresse <http://www.oecd.org/fr/tad/facilitation/indicateursurlafacilitationdesechanges.htm>
Note: Le graphique présente les dernières données disponibles. Les indicateurs sur la facilitation des échanges ont des scores compris entre 0.0 et 2.0 (meilleure performance).

la réglementation de la logistique du fret. L'absence de concurrence contribue à l'importance des marges bénéficiaires des transporteurs, qui dépassent 150 pour cent sur certains corridors. La forte influence des cartels sur la qualité et le coût de la logistique a été analysée en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale.³⁰ De plus, les retards et l'imprévisibilité des CVM peuvent constituer un frein à la participation aussi puissant que les coûts. Dans nombre de secteurs, les réseaux mondiaux pratiquent une production en flux tendu et sont tributaires de la sécurité de l'approvisionnement en intrants intermédiaires.³¹

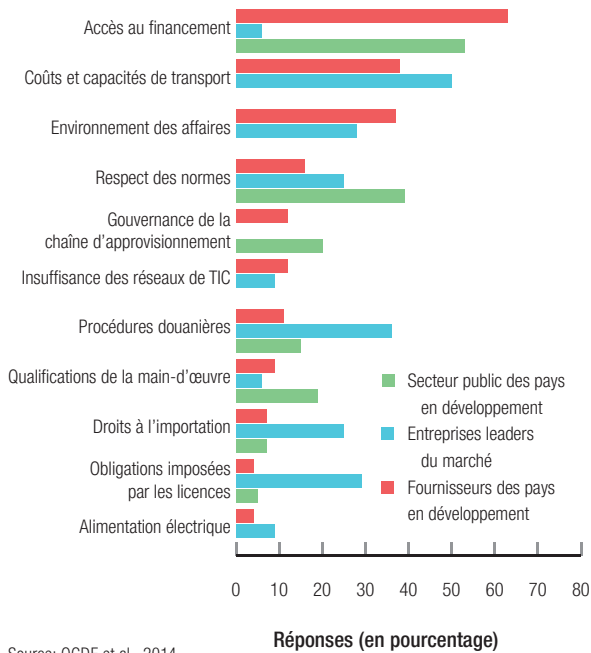
L'analyse effectuée par l'OCDE montre que l'Afrique subsaharienne obtient des résultats inférieurs à ceux des 107 pays non-OCDE en ce qui concerne la facilitation des échanges. Ce continent

Graphique 11: Coûts pondérés des échanges région par région, 2010

Régions	Amérique du Nord	Europe des 27	Moyen Orient et Afrique du Nord	Asie du Sud-Est	Asie de l'Est	Afrique de l'Est et Afrique australe	Afrique de l'Ouest et Afrique centrale
Amérique du Nord	15						
Europe des 27	66	34					
Moyen Orient et Afrique du Nord	72	76	48				
Asie du Sud-Est	72	88	69	69			
Asie de l'Est	89	95	61	104	92		
Afrique de l'Est et Afrique australe	125	112	91	155	162	104	
Afrique de l'Ouest et Afrique centrale	105	107	112	162	100	94	104

Source: OCDE, 2015a.

Notes: Les chiffres représentent l'équivalent ad valorem du coût des échanges. Les données correspondent au coût moyen pondéré des échanges par région pour l'année 2010. Les cellules comportant des chiffres en gras correspondent à des échanges intrarégionaux.

Graphique 12: Obstacles à l'entrée dans les chaînes de valeur: opinion des secteurs privé et public

Source: OCDE et al., 2014.

affiche des résultats particulièrement faibles dans des domaines tels que l'harmonisation et la rationalisation des documents, les décisions anticipées, les procédures d'appel et les redevances et impositions.³² Cependant, l'Afrique australe se distingue dans le domaine de l'automatisation et affiche des performances analogues à la moyenne des pays non-OCDE concernant la disponibilité de l'information, les procédures d'appel et la coopération interne entre diverses agences à la frontière (graphique 10). L'Afrique de l'Ouest, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Est enregistrent toutes des performances inférieures à la moyenne globale, et pourraient tirer considérablement parti, en termes de volume et de coût des échanges, d'améliorations au niveau des décisions anticipées, des procédures d'appel, des redevances et des impositions, de l'harmonisation et de la rationalisation de documents, de l'automatisation et de la coopération interne entre diverses agences à la frontière (graphique 10). Les entreprises africaines pâtissent également de l'inefficacité des procédures douanières et portuaires, ainsi que de la corruption. Dans de nombreux pays africains, les échanges transfrontières sont longs et coûteux, même si la situation diffère largement d'un pays à l'autre. D'après les indicateurs de la Banque mondiale sur la pratique des affaires (Doing Business), il faut 51 jours et 7 documents pour exporter un conteneur depuis la Zambie, 40 jours et 10 documents depuis l'Angola et 26 jours et six documents depuis le Mali, mais seulement 10 jours et quatre documents depuis le Maroc.³³

C'est à cause des effets cumulés des facteurs que nous venons de décrire (inefficiences, lourdeurs administratives et corruption) sur le coût des

échanges que l'Afrique affiche le coût des échanges interrégionaux le plus élevé au monde, ce qui limite la marge de progression et l'approfondissement de la portée et de l'impact des chaînes de valeur régionales (graphique 11).³⁴ L'Afrique compte encore très peu de liaisons intrarégionales. Les investissements d'infrastructure, en particulier dans des liaisons intrarégionales, revêtiront une importance particulière pour renforcer la participation aux CVM au-delà de l'exportation de matières premières et de produits primaires.

Politique d'investissement

Avec la politique commerciale et la facilitation des échanges, la politique d'investissement constitue un facteur déterminant de la capacité d'un pays à participer aux réseaux de production mondiaux, et à en tirer parti. L'investissement direct étranger (IDE) est un élément essentiel des CVM. Il est le fait

de multinationales qui sont sensibles aux limitations le concernant et à la protection des droits de propriété intellectuelle. La contribution exacte de la politique d'investissement dépend de facteurs structurels propres à chaque pays, du type d'investissement et de la nature des liens noués avec l'économie hôte.³⁵

Les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale affichent généralement les ratios IDE sur PIB les plus faibles d'Afrique, à l'exception notable de quelques pays, tels que la République du Congo dont les performances égalent celles de pays moyens d'Asie du Sud-Est. Sur le continent africain, les pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe affichent la plus grande ouverture aux investissements, mais on constate de fortes disparités entre les pays les plus ouverts (comme la Zambie ou l'Afrique du Sud) et les pays les plus fermés (comme le Rwanda).³⁶ Dans l'ensemble, l'ouverture aux investissements en Afrique contribue à peu près autant à la participation aux CVM qu'en Asie du Sud-Est.

Des comparaisons régionales plus détaillées, ainsi que des comparaisons portant sur des obstacles spécifiques, peuvent indiquer dans quelle mesure des politiques relatives à l'IDE appropriées pourraient faciliter la participation.³⁷ L'Indice de restrictivité de la réglementation de l'IDE, établi par l'OCDE, mesure le caractère restrictif des règles d'un pays en matière d'IDE, qui est un facteur déterminant de l'attrait d'un pays pour les investisseurs étrangers. Cet indice porte sur quatre types de restrictions: 1) seuils autorisés pour les participations étrangères, 2) mécanismes de filtrage et d'autorisations préalables, 3) restrictions à l'emploi d'étrangers à des postes clés et 4) restrictions à l'exploitation d'entreprises étrangères. L'indice compte huit pays africains, dont les quatre meilleurs (Afrique du Sud, Égypte, Maurice et Maroc) ont un environnement réglementaire plus ouvert que la moyenne de l'OCDE vis-à-vis de l'IDE.³⁸

Accès au financement

Le manque de financement est l'un des principaux obstacles à la pratique des affaires dans les pays en développement, et constitue donc un facteur important pour l'accès aux chaînes de valeur, leur création ou la progression le long de ces chaînes (graphique 12).³⁹ Même si les systèmes financiers africains ont considérablement évolué ces dernières décennies, en particulier en Afrique du Sud, ils restent très limités et onéreux dans nombre de pays.⁴⁰ Les entreprises africaines, quelle que soit leur taille (petites, moyennes ou grandes)⁴¹, ont généralement plus difficilement accès au crédit que les entreprises des autres régions du monde. Il existe toutefois quelques exceptions: l'Afrique du Sud, le Burundi et Maurice, où un tiers des entreprises bénéficient de prêts formels.⁴² Pour que la diversification se poursuive en Afrique et que les entreprises passent de la participation à des chaînes de valeur reposant sur les produits de base à des activités manufacturières à plus forte valeur ajoutée et aux services, des investissements significatifs sont nécessaires, et, dans de nombreux pays, les investissements dépendront également de l'amélioration des performances du secteur financier.

COMMENT ENTRER DANS LES CVM ET Y ACCROÎTRE SA PARTICIPATION

Les CVM ont profondément transformé la production mondiale et déterminent de plus en plus les futurs flux d'échanges et d'IDE. La politique publique doit tenir compte de cette nouvelle réalité et promouvoir un environnement des affaires qui rende les pays et les entreprises plus attractifs et plus concurrentiels pour les CVM et qui offre des possibilités de progression le long de la chaîne de valeur.⁴³ L'analyse qui précède montre qu'aucun type de politique publique ne peut seul offrir de solution qui permette aux entreprises d'un pays de s'intégrer davantage dans les chaînes de valeur mondiales et régionales, et que les politiques publiques sont interdépendantes. Pour favoriser l'intégration au sein des CVM, les pays devront mettre en œuvre un vaste ensemble de réformes, comme par exemple des mesures de facilitation des échanges, ce qui nécessite de rationaliser les procédures douanières et les procédures à la frontière; ils devront aussi investir dans des biens publics, en particulier dans l'infrastructure de transport, améliorer le climat des affaires, notamment en facilitant l'accès au financement, et le climat d'investissement et de la concurrence, mais aussi approfondir les accords commerciaux régionaux. Nombre de ces domaines d'intervention s'inscrivent dans le cadre d'un programme de réformes plus vaste, susceptible de bénéficier à l'ensemble de l'économie, au-delà de la simple intégration dans les CVM. Sur certains de ces points, l'OCDE peut aider les

Encadré 1: Fourniture de biens publics: fiscalité, CVM, BEPS et pays en développement

Les chaînes de valeur mondiales (CVM) posent un défi particulier pour la fiscalité. La législation fiscale nationale ne progresse pas toujours au rythme de l'interconnexion croissante de la production mondiale et du mouvement des capitaux. Les entreprises mondiales ont des stratégies de planification fiscale agressives qui exploitent les brèches entre les règles fiscales pour transférer des bénéfices vers des lieux où ils sont peu imposés. Ce phénomène, appelé *érosion de la base d'imposition et transfert de bénéfices* (BEPS), est un domaine de travail essentiel pour l'OCDE. Il revêt une acuité majeure pour les pays de la région, fortement dépendants de l'impôt sur les bénéfices des sociétés, notamment de celui acquitté par les multinationales, ainsi que de ces entreprises qui structurent le commerce lié aux CVM. Le Projet BEPS OCDE/G20 permet, par exemple, à des pays de l'OCDE et du G-20 ainsi qu'à des organisations, telles que le Forum africain sur l'administration fiscale, de discuter et d'élaborer les instruments nationaux et internationaux nécessaires pour lutter contre ce problème.¹

Ces efforts ont débouché sur le Plan d'action BEPS, publié en 2013 par l'OCDE, qui tient compte des préoccupations et du contexte propres aux pays en développement pour élaborer des solutions. Des consultations régionales, menées avec plus de 80 pays en développement, ont permis de prendre en compte ces inquiétudes, qui ont été directement intégrées dans les mesures concrètes du Plan d'action:

- Limitation de l'érosion de la base d'imposition via les déductions d'intérêts et autres frais financiers (Action 4),
- Prévention de l'utilisation abusive des conventions fiscales et mesures visant à éviter artificiellement le statut d'établissement stable (Actions 6 et 7),
- Prix de transfert, en particulier les paiements induisant une érosion de la base d'imposition (Actions 8, 9 et 10) et
- Documentation des prix de transfert et établissement de déclarations pays par pays (Action 13).

Ces mesures donneront aux pays les outils nécessaires pour que les bénéfices soient imposés là où sont réalisées les activités économiques qui en sont à l'origine et là où de la valeur est créée. Elles apportent aux entreprises une plus grande certitude en atténuant les différends relatifs à l'application des règles fiscales internationales et des règles d'harmonisation. En collaboration avec d'autres organisations internationales et organisations fiscales régionales, l'OCDE traduira le Plan d'action en moyens d'appui pratique.

Note

1 OCDE 2013e.

Source: OCDE, 2013e.

Encadré 2: Améliorer les données sur les échanges: *TiVA*, nouvelle méthode de mesure des échanges au sein des CVM

Les chaînes de valeur mondiales (CVM) et la forte augmentation des flux d'échanges de facteurs intermédiaires faussent de plus en plus la vision du commerce mondial que donnent les statistiques commerciales traditionnelles. En mesurant les échanges internationaux en termes bruts, ces statistiques tiennent compte des facteurs intermédiaires et non des facteurs présents tout au long de la chaîne de valeur. La mesure des échanges en valeur ajoutée évite cet écueil, mais ces données ne sont compilées que depuis peu, notamment par la base de données conjointe OCDE-OMC sur *le commerce en valeur ajoutée (TiVA)* et par la base *EORA* de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

TiVA est une méthode statistique permettant d'estimer la source de la valeur ajoutée (par pays et par secteur) dans la production de biens et de services destinés à l'exportation (et à l'importation). À mesure que les CVM se développent, les exportations d'un pays comportent de plus en plus de biens intermédiaires. Par exemple, un véhicule à moteur exporté par le pays A peut avoir besoin de nombreuses pièces (moteur, sièges, etc.) produites dans d'autres pays, qui utilisent à leur tour des facteurs intermédiaires importés (acier, caoutchouc, etc.) pour fabriquer les pièces qu'ils exportent vers A. La mesure des échanges en valeur ajoutée identifie la valeur ajoutée par chaque secteur et chaque pays dans la chaîne de production et attribue la valeur ajoutée à ces secteurs et pays sources.

Des travaux sont en cours afin d'étendre la couverture géographique de *TiVA* pour en améliorer la pertinence et le niveau de détail par secteur d'activité. L'intégration croissante des économies africaines permettra de mieux comprendre les CVM et leurs effets sur le développement.

pays avec ses examens des politiques qui éclairent et guident les réformes à l'échelon national et infrarégional, en favorisant l'adhésion à certains instruments et en renforçant les capacités statistiques, ainsi qu'en compilant des données de meilleure qualité.

Facilitation des échanges axée sur la connectivité

Les politiques publiques devraient inclure des mesures qui facilitent l'accès aux intrants les plus concurrentiels en remédiant aux obstacles non tarifaires aux échanges et en veillant à la qualité des services de logistique et de transport.⁴⁴ Comme nous l'avons déjà vu, la participation aux chaînes de valeur dépend de la facilitation, du coût et de la fiabilité des flux internationaux de biens et de services. Les pays d'Afrique qui sont à même de lever les principaux obstacles non tarifaires et de rendre les processus de facilitation des échanges plus rapides et plus fiables mais aussi moins coûteux, parviendront plus facilement à pénétrer dans les CVM.⁴⁵ Les pouvoirs publics peuvent utiliser des indicateurs, tels que ceux de l'OCDE sur la facilitation des échanges, afin d'identifier les domaines

d'action prioritaires et d'évaluer la mise en œuvre des réformes.

La médiocrité des services de logistique et de transport est tout aussi problématique que les obstacles non tarifaires. Si l'on veut améliorer le secteur de la logistique et du transport en Afrique, il faut non seulement accroître l'efficacité de la réglementation des licences et des normes, mais aussi intensifier la concurrence dans les transports. Les pouvoirs publics doivent continuer à abaisser les obstacles à la circulation des biens et des personnes tant au sein des pays que dans l'ensemble de la région. En Afrique, de nombreuses communautés économiques régionales prévoient la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux, mais la législation existante doit être davantage mise en œuvre.

Mise en place et financement de l'infrastructure

La qualité et la disponibilité de l'infrastructure jouent un rôle déterminant dans l'attrait d'un lieu pour les décisions d'investissement des CVM.⁴⁶ Si l'on veut améliorer les transports en Afrique, en particulier au niveau intrarégional et entre la côte et l'arrière-pays, il faudra investir massivement dans de nouvelles liaisons, mais aussi améliorer l'infrastructure existante. En Afrique, la plupart des projets d'infrastructure sont actuellement financés sur des fonds publics et par les partenaires au développement. Il est rare que ces projets bénéficient d'investissements privés. Une partie du financement nécessaire pourrait provenir d'un recouvrement plus efficace de l'impôt (encadré 1). En outre, l'amélioration massive de l'infrastructure en Afrique imposera non seulement de renforcer le cadre réglementaire qui régit les marchés publics et les partenariats public-privé dans ce secteur, mais aussi d'accroître les capacités de l'État à gérer ces contrats. Si l'on veut renforcer la réglementation économique de l'infrastructure de transport, il faut également donner à des organismes de réglementation indépendants la possibilité de fixer les tarifs d'utilisation de l'infrastructure, faire participer les autorités de la concurrence à tout dégroupement nécessaire des services d'infrastructure et veiller à l'existence de conditions de concurrence entre les opérateurs publics et privés sur les marchés des infrastructures. Lors de la planification et de la conception de l'infrastructure, il convient également de porter une attention particulière aux liaisons intrarégionales et à l'aménagement du territoire. Le renforcement des liens entre les pays, entre les pôles de croissance et les villes secondaires en pleine expansion, ainsi qu'entre les zones urbaines et rurales, produira des opportunités de croissance au niveau local.⁴⁷

Les *Principes applicables à la gouvernance publique des partenariats public-privé* et les *Principes de l'OCDE pour la participation du secteur privé aux infrastructures* peuvent s'avérer utiles pour aider les décideurs africains à attirer de nouveaux investissements

privés dans l'infrastructure.⁴⁸ Les principes de l'OCDE couvrent des aspects qui vont de la conception des institutions, de la réglementation et de la concurrence à la transparence budgétaire et à l'intégrité à tous les niveaux de gouvernement. Ils donnent des orientations concrètes sur la manière de rendre l'environnement local plus propice aux investissements dans les infrastructures, tout en veillant à ce que les nouveaux projets d'infrastructure soient rentables et utiles au consommateur final, y compris aux entreprises qui cherchent à se positionner au sein des CVM.⁴⁹

Investissement et accès au financement

Dans les pays en développement, les entreprises considèrent que le manque d'accès au financement, en particulier au financement commercial, constitue le principal obstacle à l'entrée et à la progression dans une chaîne de valeur (graphique 12). La capacité d'exportation et d'importation d'une entreprise dépend des coûts financiers. En élargissant l'accès et en diminuant les coûts, les systèmes financiers efficaces peuvent accroître le nombre de partenaires commerciaux potentiels ainsi que le volume des échanges.⁵⁰ Les programmes de réformes visant à favoriser l'intégration dans les CVM devraient avoir pour priorité de rendre le financement, notamment les crédits à l'exportation et les financements commerciaux, plus facile d'accès et financièrement plus accessible pour les entreprises et les entrepreneurs africains. Les stratégies de développement du système financier doivent encourager la concurrence dans le secteur bancaire et introduire des mesures qui contribuent à limiter les obligations de garantie et à réduire le manque d'informations sur les crédits.⁵¹

Les travaux de l'OCDE sur le financement des PME et de l'entrepreneuriat procurent des outils concrets qui aident les décideurs à concevoir des stratégies adaptées. Par exemple, les rapports *Le financement des PME et des entrepreneurs 2013 – Tableau de bord de l'OCDE* et les Politiques en faveur des PME comparent les avancées des pays en termes de résultats et de politiques concernant l'accès au financement.⁵²

Si l'on veut améliorer les capacités productives, il est également nécessaire d'attirer des investissements, en particulier des flux d'IDE, plus volumineux et de meilleure qualité. Par exemple, les Examens de l'OCDE des politiques de l'investissement et le Cadre d'action de l'OCDE pour l'investissement aident à identifier les réformes prioritaires pour améliorer le climat de l'investissement.⁵³ D'après ces examens des politiques des pays africains, la protection de la propriété intellectuelle, la concurrence, la gouvernance du secteur public, la lutte contre la corruption et les transactions en devises, sont particulièrement importantes pour attirer de nouveaux investissements.

Accords commerciaux régionaux et intégration régionale

En Afrique, différentes communautés économiques régionales contribuent à la réduction des obstacles aux échanges et à la promotion des flux commerciaux intrarégionaux.⁵⁴ Toutefois, le commerce intrarégional reste pénalisé par des droits de douane élevés, par l'incompatibilité des règles d'origine entre les différents blocs commerciaux ainsi que par des problèmes de mise en œuvre.⁵⁵ Des accords commerciaux régionaux complets comportant des mesures d'intégration profondes (OMC+), et prévoyant des barrières non tarifaires aux échanges (investissement, politique de la concurrence, protection de la propriété intellectuelle et règlement des différends) peuvent contribuer à l'intégration dans les chaînes de valeur, en particulier régionales.⁵⁶ Il convient d'appuyer davantage les initiatives africaines prometteuses dans ce domaine, comme le groupe de travail technique mis sur pied par l'Union africaine pour évaluer la compatibilité des règles d'origine entre les trois blocs commerciaux (le Marché commun de l'Afrique de l'Est de l'Afrique australe, la Communauté de l'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe).⁵⁷

Les avantages potentiels d'une intégration intrarégionale accrue semblent particulièrement essentiels en Afrique en raison de l'importance des facteurs structurels qui déterminent la participation aux CVM. La taille du marché, la structure industrielle et le niveau de développement influençant fortement la participation aux CVM, nombre de petites économies présentant un faible niveau de développement industriel devraient bénéficier du renforcement des liens avec les grandes économies de la région.⁵⁸

L'intégration régionale peut également être une forme d'apprentissage par l'expérience pour de nombreux pays africains et une préparation à la concurrence accrue qu'ils rencontreront sur les marchés mondiaux.⁵⁹ En particulier, les PME locales sont plus susceptibles de réussir d'abord sur les marchés régionaux, qu'elles connaissent généralement bien, dont elles connaissent bien les exigences et qui leur permettent d'accéder aux entreprises leaders sur ces marchés. En outre, les pressions concurrentielles sur certains segments sont généralement moindres sur les marchés régionaux que sur les marchés mondiaux.

Dialogue sur les politiques et meilleure qualité des données

Étant donné la complexité et les nombreuses questions que les décideurs doivent aborder pour promouvoir l'intégration dans l'économie mondiale, la réussite des programmes de réformes dépendra également du dialogue actif entre les principales parties prenantes dans des forums tels que les comités de l'OCDE, les réseaux régionaux réunissant des responsables de politiques publiques ou l'initiative de l'OCDE pour le

dialogue politique sur les CVM, la transformation de la production et le développement.⁶⁰ Ce dialogue sur les politiques encourage le partage du savoir et l'apprentissage par les pairs entre les pays, en vue de partager les bonnes pratiques et de renforcer l'effet des politiques publiques. Les pays améliorent ainsi leur capacité à concevoir et à mettre en œuvre des politiques de manière empirique et en apprenant de l'expérience des autres.⁶¹ Les mécanismes de dialogue public-privé au niveau national et international peuvent également favoriser la transparence et la pertinence des choix de politique publique.⁶²

Outre un dialogue politique efficace, on doit disposer de données de meilleure qualité sur les pays africains si l'on veut que ces derniers puissent concevoir les politiques qui leur permettront de renforcer leur participation dans les CVM. Ainsi, les pays africains pourraient participer davantage à des initiatives telles que *TIVA*, la base de données conjointe OCDE-OMC (encadré 2). L'inclusion d'un plus grand nombre de pays africains dans d'autres bases de données importantes pour les CVM, telles que *l'indice de restrictivité de l'IDE*, *le tableau de bord du financement des PME et des entrepreneurs* et *l'indice de restrictivité des échanges de services*, contribueront indubitablement à améliorer l'élaboration des politiques.

CONCLUSIONS

La participation aux CVM peut accélérer la transformation économique de l'Afrique, en particulier grâce aux avantages associés aux gains de productivité, au développement des compétences et à la diversification des exportations. Cependant, la participation aux CVM ne produit pas systématiquement des effets bénéfiques. Il faut un vaste ensemble de politiques, résolument axées sur la facilitation des échanges, sur l'investissement, sur l'infrastructure de transport et sur l'accès au financement. Nombre de ces domaines de la politique publique devraient avoir des effets bénéfiques sur l'ensemble de l'économie, au-delà de l'intégration dans les CVM.

L'accélération de l'harmonisation et de la mise en œuvre des accords commerciaux régionaux constitue une autre priorité susceptible d'aider les entreprises africaines, en particulier les PME, qui rencontrent le plus d'obstacles lorsqu'elles cherchent à s'intégrer aux CVM, à renforcer leur compétitivité à l'échelle mondiale.

Le niveau d'intégration dans les CVM diffère significativement en fonction du niveau de développement économique du pays, de la taille de son marché, de sa dotation en facteurs et du secteur concerné. Les politiques publiques devront donc être propres à chaque pays. De surcroît, si l'on veut comprendre pleinement l'impact des CVM sur les pays africains, il est indispensable d'approfondir l'analyse et de mieux appréhender les chaînes de valeur et leurs effets sur le développement économique des pays.

Il faut donc poursuivre les travaux, en particulier sur la progression au sein des CVM, sur l'incidence des chaînes de valeur sur l'emploi et les compétences, et sur la relation entre les chaînes de valeur, l'investissement et le transfert de technologies.

Le partenariat croissant entre l'OCDE et l'Afrique couvre de nombreux aspects de la recherche et de l'action publique qui peuvent améliorer l'élaboration des politiques afin que l'Afrique exploite pleinement le potentiel des CVM. Grâce à ses principes directeurs et à ses instruments, à ses examens des politiques et à ses ensembles de données comparées, l'OCDE est prête à aider les pays africains à s'intégrer davantage dans les chaînes de valeur mondiales et régionales. Les comités, les réseaux régionaux réunissant des responsables de politiques publiques et les autres forums de l'OCDE permettent aux pays d'Afrique d'apprendre les uns des autres afin de concevoir et de mettre en œuvre de meilleures politiques qui se traduiront in fine par une amélioration des conditions de vie de leur population.

NOTES

- 1 Voir par exemple le *Rapport sur la compétitivité en Afrique 2013*, (Forum économique mondial et al., 2013).
- 2 On parle souvent de « chaîne de valeur mondiale » ou de « réseau de production international » pour désigner le processus interconnecté de production de biens et de services qui va de la conception à la distribution, en passant par la production et le marketing (Gereffi & Fernandez-Stark, 2011; OCDE, 2013b).
- 3 OCDE, 2015a.
- 4 OCDE, 2015a; BAD et al., 2014.
- 5 Nations Unies, *Perspectives de la population mondiale, révision de 2012*, disponible à l'adresse <http://esa.un.org/wpp/>.
- 6 OCDE, 2015a; BAD et al., 2014.
- 7 OCDE, 2015a.
- 8 OCDE et al., 2014.
- 9 BAD et al., 2014.
- 10 BAD et al., 2014.
- 11 *Perspectives économiques en Afrique 2014*.
- 12 OCDE, 2015a.
- 13 Le taux de participation est calculé en pourcentage des exportations brutes. Il inclut à la fois la teneur en importations des exportations et les exportations de biens intermédiaires produits localement et entrant dans la production de pays tiers destinée à l'exportation.
- 14 BAD et al., 2014.
- 15 BAD et al., 2014.
- 16 BAD et al., 2014.
- 17 Cette section s'appuie sur les résultats de récents travaux de l'OCDE, en particulier sur le Trade Policy Paper intitulé « Participation of Developing Countries in Global Value Chains: Implications for Trade and Trade-Related Policies » (OCDE, 2015a).
- 18 OCDE, 2015a.
- 19 OCDE, 2015a. Les caractéristiques propres à un pays expliquent 59 pour cent de la variation de sa participation en amont, et 22 pour cent de la variation de sa participation en aval. Pour la spécification économétrique détaillée et les résultats obtenus, voir OCDE, 2015a.

- 20 Les variables explicatives incluses dans la spécification économétrique de référence sont regroupées dans trois grandes catégories: (1) facteurs non liés aux politiques publiques: taille du marché, part de l'industrie manufacturière dans le PIB, éloignement de l'activité économique et éloignement des principaux centres manufacturiers; (2) facteurs essentiels liés à la politique commerciale et à la politique de l'investissement: droits de douane sur les importations de biens intermédiaires, droits de douane sur les importations de biens intermédiaires sur les marchés d'exportation, couverture des importations et des exportations de biens intermédiaires par des accords commerciaux régionaux, ouverture « révélée » aux entrées d'IDE; et (3) autres facteurs liés aux politiques publiques: la couverture des données n'étant pas homogène, l'impact de facteurs tels que la logistique et les formalités aux frontières, la qualité de l'infrastructure de transport et la protection de la propriété intellectuelle est examiné dans une spécification économétrique distincte. Pour une description détaillée de la spécification du modèle, voir OCDE, 2015a.
- 21 OCDE, 2015a; Banque mondiale, 2014.
- 22 OCDE, 2015a.
- 23 OCDE et al., 2014.
- 24 L'effet d'amplification peut se produire via deux canaux: premièrement, lorsque des biens intermédiaires franchissent plusieurs frontières, des droits de douane sont prélevés à chaque franchissement de frontière; deuxièmement, les droits de douane sont prélevés sur la valeur brute des importations plutôt que sur la valeur ajoutée (OCDE, 2013b).
- 25 OCDE, 2015a.
- 26 CNUCED, 2013. Le faible niveau des droits de douane prélevés sur les exportations hors du continent africain résulte en grande partie d'accords préférentiels, tels que l'Initiative Tout sauf les armes, entre l'Union européenne et les pays les moins avancés, ou la Loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique (AGOA).
- 27 OCDE, 2015A.
- 28 OCDE, 2014.
- 29 Banque mondiale, 2015. Les pays d'Asie, en particulier la Chine, bénéficient également d'économies d'échelle au niveau du transport, ce qui abaisse le coût des échanges. Les pays asiatiques ont également massivement investi dans l'infrastructure.
- 30 Teravaninthorn & Raballand, 2008; BAD, 2012; OCDE, 2013.
- 31 Djankov et al., 2010.
- 32 Moisé et al., 2013.
- 33 Banque mondiale, 2015.
- 34 OCDE, 2015a.
- 35 OCDE, 2015a.
- 36 OCDE, 2015a.
- 37 OCDE, 2015a.
- 38 Plus d'informations sur l'Indice de restrictivité de la réglementation de l'IDE de l'OCDE à l'adresse <http://www.oecd.org/investment/fdiindex.htm>.
- 39 L'accès au financement est également cité comme étant le facteur le plus problématique dans la pratique générale des affaires, voir chapitre 1.1, graphiques 14a et 14b. Voir également OCDE et al., 2014.
- 40 Beck & Cull, 2014.
- 41 On considère qu'une entreprise est petite si elle compte moins de 20 salariés, de taille moyenne si elle en compte de 20 à 99 et grande à partir de 100 salariés.
- 42 Beck & Cull, 2014.
- 43 OCDE et al., 2014.
- 44 OCDE, 2015a.
- 45 OCDE/OMC, 2014.
- 46 OCDE et al, 2014; Forum économique mondial et al., 2013.
- 47 BAD et al., 2015.
- 48 OCDE, 2007; OCDE, 2012.
- 49 OCDE, 2007; OCDE, 2012.
- 50 OCDE, et al, 2014.
- 51 OCDE, et al., 2014.
- 52 OCDE, 2013f.
- 53 Le *Cadre d'action pour l'investissement (CAI)* de l'OCDE constitue une approche globale et systématique de l'amélioration des conditions d'investissement. Il formule des recommandations dans 10 domaines, notamment l'investissement, la concurrence, la fiscalité, le gouvernement d'entreprise, la lutte contre la corruption, l'infrastructure, la gouvernance publique, ainsi que dans d'autres domaines qui influent sur le climat des affaires. Le CAI et les examens des politiques d'investissement, menés dans le cadre de l'Initiative NEPAD-OCDE pour l'investissement, aident les pouvoirs publics et les institutions des pays africains à concevoir et à mettre en œuvre des réformes de leur politique d'investissement.
- 54 Les exportations intrarégionales africaines se composent surtout de biens intermédiaires transformés, de produits agricoles/agroalimentaires, de produits manufacturés, de matières plastiques et de caoutchouc.
- 55 OCDE, 2015a.
- 56 OECD et al., 2014; OCDE, 2015a.
- 57 OCDE, 2015a.
- 58 BAD, 2014.
- 59 OCDE, 2015a.
- 60 OCDE et al., 2014.
- 61 OCDE, 2013c.
- 62 Par exemple, le Comité consultatif économique et industriel auprès de l'OCDE est une association indépendante et internationale d'entreprises qui a pour vocation de conseiller les décideurs politiques à l'OCDE et autres forums similaires sur des questions nombreuses et variées qui ont trait à la mondialisation et à l'économie mondiale.

RÉFÉRENCES

- Banque Africaine de Développement (BAD). 2014. *Rapport sur le développement en Afrique 2014. L'intégration régionale au service de la croissance inclusive*. Abidjan: Banque africaine de développement.
- BAD, Organisation de coopération et de développement économiques* (OCDE) & Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). 2014. *Perspectives économiques en Afrique 2014*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://www.africaneconomicoutlook.org/fr/>.
- . 2015. *Perspectives économiques en Afrique 2015*. Paris: Éditions OCDE.
- BAD, OCDE, PNUD & Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA-ONU). 2013. *Perspectives économiques en Afrique 2013*. Paris: Éditions OCDE.
- Baldwin, R. et J. Lopez-Gonzalez. 2013. "Supply-Chain Trade: A Portrait of Global Patterns and Several Testable Hypotheses" *CEPR Discussion Paper Series*, n° 9421, avril. Centre for Economic Policy Research.
- Banque mondiale. 2015. *Doing Business 2015: Au-delà de l'efficacité*. Washington, DC: Banque mondiale.
- Beck, T. & R. Cull. 2014. "SME Finance in Africa", *Policy Research Working Paper*, n° 7018. Washington, DC: Banque mondiale.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). 2013. *Rapport sur l'investissement dans le monde 2013, Vue d'ensemble: Les chaînes de valeur mondiales, l'investissement et le commerce au service du développement*. New York et Genève: Nations Unies. Disponible à l'adresse http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/wir2013overview_fr.pdf.

- . 2014. *Rapport sur le commerce et le développement, 2014*. New York et Genève: Nations Unies.
- De Backer, K. & S. Miroudot. 2013. "Mapping Global Value Chains." *OECD Trade Policy Papers*, n° 159. Paris: Éditions OCDE.
- Djankov, D., C. Freund & C. Pham. 2010. "Trading on Time." *Review of Economics and Statistics*. 92 (1): 166–73.
- Forum économique mondial. 2012. *The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy*. Genève: Forum économique mondial. Disponible à l'adresse http://www3.weforum.org/docs/WEF_GAC_GlobalTradeSystem_Report_2012.pdf.
- Forum économique mondial, Banque mondiale et Banque africaine de développement. 2013. *The Africa Competitiveness Report 2013*. Genève: Forum économique mondial.
- Gereffi, G. & K. Fernandez-Stark. 2011. "Global Value Chain Analysis: A Primer." Durham, NC: Center of Globalization, Governance and Competitiveness.
- Lesser, C. 2014. "African Economic Outlook 2014 Background Paper: Implications of Global Value Chains for African Trade Policy." Document de travail non publié.
- Miroudot, S., D. Rouzet & F. Spinelli. 2013. "Trade Policy Implications of Global Value Chains: Case Studies." *OECD Trade Policy Paper*, n° 161. Paris: Éditions OCDE.
- Moisé E., S. Sorescu, D. Hummels & P. Minor. 2013. "Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries Trade." *OECD Trade Policy Paper*, n° 144. Paris: Éditions OCDE.
- OCDE. 2007. *Principes de l'OCDE pour la participation du secteur privé aux infrastructures*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://www.oecd.org/fr/daf/inv/politiques-investissement/38297833.pdf>.
- . 2012. *Principes de l'OCDE applicables à la gouvernance publique des partenariats public-privé*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://acts.oecd.org/Instruments/ShowInstrumentView.aspx?InstrumentID=275&Book=False>.
- . 2013a. "Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics." Paris: Éditions OCDE.
- . 2013b. *Économies interconnectées: Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales. Rapport de synthèse*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://www.oecd.org/fr/sti/ind/economies-interconnectees-CVM-synthese.pdf>.
- . 2013c. *Perspectives du développement mondial 2013: Les politiques industrielles dans un monde en mutation*. Paris: Éditions OCDE.
- . 2013d. *OECD Investment Policy Reviews: Mozambique*. Paris: Éditions OCDE.
- . 2013e. *Plan d'action concernant l'érosion de la base fiscale et le transfert de bénéfices*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://dx.doi.org/10.1787/9789264202719-fr>.
- . 2013f. *Financing SMEs and Entrepreneurs 2013: An OECD Scoreboard*. Paris: Éditions OCDE.
- . 2014. « Le Projet BEPS et les pays en développement: de la consultation à la participation », *Le Projet BEPS*. Novembre. Paris: Éditions OCDE.
- . 2015a. "Participation of Developing Countries in Global Value Chains: Implications for Trade and Trade-Related Policies." *OECD Trade Policy Paper*, n° 179. Paris: Éditions OCDE.
- . 2015b. *Cadre d'action pour l'investissement*. Paris: Éditions OCDE. Disponible à l'adresse <http://www.oecd.org/fr/investissement/cadre-action-pour-investissement.htm>.
- OCDE & Organisation mondiale du commerce (OMC). 2013. *Panorama de l'aide pour le commerce 2013: Se connecter aux chaînes de valeur*. Paris: Éditions OCDE.
- OCDE, OMC & Banque mondiale. 2014. *Global Value Chains: Challenges, Opportunities and Implications for Policy*. Rapport destiné à la réunion des ministres du Commerce du G20, Sydney, Australie, juillet 2014.
- Salazar-Xirinachs, J. M., I. Nübler & R. Kozul-Wright (dir. pub.). 2014. *Transforming Economies: Making Industrial Policy Work for Growth, Jobs and Development*. Genève: Bureau international du travail.
- Taglioni, D. & D. Winkler. 2014. "Making Global Value Chains Work for Development." *Economic Premise*, n° 143, mai. Washington, DC: Banque mondiale.
- Teravaninthorn, S. & G. Raballand. 2008. *Transport Prices and Cost in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Directions in Development Series. Washington, DC: Banque mondiale.
- Union africaine. 2013. *État de l'intégration en Afrique (ARIA VI)*. Addis-Abeba: Commission de l'Union africaine, Département des affaires économiques.

Partie 3

Profils de compétitivité

