

# Diversification des exportations en Afrique

## *L'importance de la logistique commerciale*

Les échanges peuvent être porteurs d'une croissance plus inclusive et d'une transformation structurelle créatrice d'emplois hautement productifs. La diversification en faveur des activités manufacturières, agroindustrie comprise, pourrait dynamiser le marché de l'emploi dans les pays africains et les aider à s'affranchir de leur dépendance vis-à-vis des matières premières. Mais l'environnement mondial est hautement compétitif et les chaînes de valeur mondiales et régionales y imposent de plus en plus leurs lois. La logistique commerciale contribue à réduire sensiblement les coûts et renforcer la compétitivité des exportations. À ce titre, elle est vitale pour le développement réussi des activités manufacturières, souvent tributaires de chaînes de valeur et de production à flux tendus.

L'Afrique fait partie des régions ayant le plus amélioré les délais commerciaux entre 2009 et 2013, selon les indicateurs Doing Business. Mais, comme le montre l'indice de performance logistique (LPI), des progrès restent à faire en matière de délais à l'importation et à l'exportation, d'efficacité des douanes et de qualité des infrastructures de commerce et de transport.

Les exportations de produits manufacturés reposent sur le bon fonctionnement des couloirs de transit et des ports d'entrée, ce qui requiert : l'optimisation des infrastructures matérielles et de l'efficacité opérationnelle ; de bonnes liaisons de communication ; des conditions concurrentielles assorties de cadres réglementaires adaptés ; et des places portuaires efficaces, concurrentielles et capables de collaborer. Le transport routier occupe une place importante dans la logistique des transports en Afrique, puisqu'il assure entre 80 et 90 % du trafic de passagers et de fret sur le continent. Le développement du transport intermodal est particulièrement

L'Afrique fait partie des régions ayant le plus amélioré les délais commerciaux entre 2009 et 2013, selon les indicateurs Doing Business.

crucial pour les pays enclavés, afin de réduire les délais et les coûts. La répartition des capacités portuaires est excessivement inégale, puisque les trois quarts du débit total sont le fait de ports d'Afrique du Nord et d'Afrique australe,

les autres régions devant se partager le quart restant. S'il est indispensable d'améliorer les infrastructures et les liaisons, il est également capital de mettre en place des politiques, réglementations et procédures de soutien et de renforcer l'efficacité opérationnelle. Une meilleure circulation des biens passe par l'identification des principaux goulets d'étranglement et des mesures pour y remédier : communication accrue entre les organismes réglementaires, procédures d'automatisation, techniques de gestion du risque, amélioration des informations, etc. Comme le reconnaît le récent accord de facilitation des échanges de l'OMC, c'est un moyen de réformer à bas coût pour se procurer d'importants avantages potentiels.

L'intégration régionale est la pierre angulaire des réformes commerciales. La création d'une zone de libre-échange continentale africaine et d'un marché unique pour le transport aérien, qui devraient voir le jour d'ici 2017, font de l'intégration et du commerce les deux

Suite au verso ...

### Indice de performance logistique (LPI) en 2014

(sur une échelle de notation comprise entre 1 et 5)

	SSA	EAP
• LPI global	2,46	2,85
• Douanes	2,27	2,69
• Infrastructures	2,27	2,74
• Délais	2,84	3,17

### L'amélioration de la logistique commerciale passe par une approche globale couvrant :

- les infrastructures, les politiques et les réglementations
- l'intégration
- la circulation des personnes et des services
- l'implication du secteur privé
- le suivi
- l'innovation

conditions sine qua non des progrès du continent. Les chaînes de valeur régionales et mondiales de plus en plus sophistiquées qui apparaissent dans le secteur manufacturier nécessitent des procédures transfrontalières prévisibles, transparentes, fiables et responsables. Plusieurs pays ont instauré des postes frontières uniques pour faciliter les échanges et le transit. Mais les investissements dans les infrastructures frontalières et les accords juridiques entre pays partenaires doivent aller de pair avec des politiques et des procédures opérationnelles efficaces, intégrées et coordonnées ainsi que des règles et réglementations transparentes.

La circulation des personnes et des services améliore la logistique commerciale et diminue les coûts. Les industries manufacturières d'Afrique profiteraient d'une meilleure intégration des marchés de services, synonyme d'un meilleur accès à des services concurrentiels. L'expérience montre que l'amélioration des services commerciaux et aux entreprises (banque, assurance, droit, audit) et des services spécifiquement liés à la logistique commerciale entraîne une diminution du coût des échanges. Les entreprises ayant accès à des services professionnels compétitifs affichent également en général une productivité supérieure.

La réforme commerciale, y compris en termes de logistique, portera d'autant plus ses fruits que le secteur privé y prendra sa part. Les entreprises sont bien placées pour signaler les politiques et procédures qui entravent leur compétitivité et faire remonter des informations sur les solutions envisagées. Bien que des infrastructures nationales de qualité

concertation avec les industriels. Les entreprises peuvent aussi se faire les champions des réformes et les organismes professionnels militer pour le respect des normes.

Le suivi des réformes de la logistique commerciale est la clé de leur mise en œuvre effective. Des mécanismes nationaux de suivi systématiques, organisés et responsables impliquant un large éventail de parties prenantes ont fait la preuve de leur efficacité. Ils permettent aussi de s'assurer que les bénéfices de la réforme atteignent les producteurs et les consommateurs. Des mécanismes régionaux de suivi peuvent se révéler particulièrement utiles pour améliorer la logistique commerciale. Plusieurs communautés économiques régionales les ont adoptés, l'Accord tripartite CAE-SADC-COMESA ayant même instauré un mécanisme conjoint. Mais ce type de mécanisme peut aussi être mis en place par des groupes de pays à géométrie variable. D'une manière générale, ils doivent privilégier la souplesse et la simplicité.

L'innovation — émanant des pays, des institutions et des individus — peut changer la donne, dans le commerce comme ailleurs. Les TIC ont profité aux petits producteurs et négociants comme aux entreprises de plus grande taille en leur permettant d'accéder à des informations en temps réel. Elles sont appelées à jouer un rôle encore plus important à mesure que les coûts de connexion diminuent. De nouvelles méthodes d'enquête et techniques basées sur les TIC (comme le financement participatif) favorisent un suivi plus aisé de l'intégration et de son impact sur les négociants mais aussi du coût des échanges. Le Malawi, Maurice, le Mozambique, les Seychelles et la Zambie se sont associés au sein du Programme accéléré d'intégration économique dans le but d'introduire des réformes pour abaisser le coût du commerce, tandis que le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire œuvrent ensemble à la facilitation des échanges le long du corridor Abidjan-Ouagadougou. Ce sont là deux exemples de fonctionnement à géométrie variable réussi. La Banque mondiale soutient ces initiatives nationales. ■

L'innovation  
— émanant  
des pays, des  
institutions et des  
individus — peut  
changer la donne,  
dans le commerce  
comme ailleurs.

(normes, homologation, métrologie et évaluation de la conformité) soient cruciales pour opérer sur les marchés mondiaux, les meilleures pratiques internationales indiquent que les normes de qualité doivent être élaborées en

## DÉBOUCHÉS POUR LES INVESTISSEMENTS

La hausse du volume des échanges s'accompagnera d'une demande accrue d'infrastructures. La Banque africaine de développement estime que la demande de transport en conteneurs va augmenter en moyenne de 6 à 6,8 % entre 2010 et 2040 tandis que, sur la même période, la demande de transport intermodal pour les pays africains enclavés augmentera d'un facteur compris entre 10 et

14. Cette hausse attendue de la demande ouvrira des perspectives inédites d'investissement dans les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières. Le coût de construction et de fonctionnement de ces infrastructures nécessitera la participation du secteur privé. Actuellement, sur les 1,2 million de kilomètres du réseau routier classé que compte l'Afrique, 1600 kilomètres seulement sont exploités par le secteur privé.