

L'industrialisation en Afrique à l'ère de la ZLECAf : Vers une Intégration Mondiale Accélérée via les Chaînes de Valeur Régionales

Industrialization in Africa in the Era of the AfCFTA: Towards Accelerated Global Integration through Regional Value Chains

Wafae EL HASSANI, (Doctorante chercheuse)

*Laboratoire d'Études et de Recherches Interdisciplinaire en Territoire, Entrepreneuriat et
Droit des Affaires « LERITEDA »
Faculté Pluridisciplinaire de Nador
Université Mohammed Premier d'Oujda, Maroc*

Aicha ALLALI, (Enseignante chercheuse)

*Laboratoire d'Études et de Recherches Interdisciplinaire en Territoire, Entrepreneuriat et
Droit des Affaires « LERITEDA »
Faculté Pluridisciplinaire de Nador
Université Mohammed Premier d'Oujda, Maroc*

Adresse de correspondance :	Faculté Pluridisciplinaire de Nador B.P : 300 Selouane 62700 Nador Université Mohammed Premier Oujda Maroc (Nador) 62700 Téléphone : 05 36 35 89 41
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	EL HASSANI, W., & ALLALI, A. (2023). L'industrialisation en Afrique à l'ère de la ZLECAf : Vers une Intégration Mondiale Accélérée via les Chaînes de Valeur Régionales. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics, 4(6-1), 409-436. https://doi.org/10.5281/zenodo.10420792
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: November 20, 2023

Accepted: December 21, 2023

International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics - IJAFAME

ISSN: 2658-8455

Volume 4, Issue 6-1 (2023)

L'industrialisation en Afrique à l'ère de la ZLECAf : Vers une Intégration Mondiale Accélérée via les Chaînes de Valeur Régionales

Résumé :

Bien que l'Afrique ait réalisé des avancées significatives, son processus d'industrialisation demeure nettement inférieur à celui d'autres régions du globe. Les performances économiques impressionnantes des récentes décennies, marquées par une croissance économique soutenue et un commerce prospère, n'ont pas été accompagnées d'une augmentation proportionnelle des parts de marché à l'exportation, surtout en termes de valeur ajoutée. Alors que le commerce intra-africain est dominé par des produits semi-transformés et transformés, les échanges avec le reste du monde révèlent une prédominance des produits de base, constituant environ 70% des exportations du continent. Cet article fait valoir que la configuration actuelle des échanges traduit une intégration limitée de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) et illustre également la dispersion des politiques commerciales sur le continent. Par ailleurs, une plus grande ouverture commerciale entraîne une exposition à la concurrence internationale, imposant aux entreprises locales à s'aligner sur les pratiques des entreprises étrangères et à améliorer leur productivité par conséquent. La ZLECAf, initiative phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, offre une opportunité inédite de libérer les économies africaines, d'intensifier le commerce intra-africain, et de promouvoir la diversification économique. Elle représente une étape cruciale vers l'intégration de l'Afrique dans les chaînes de valeur mondiales, via les chaînes de valeur régionales, pour catalyser l'industrialisation du continent africain.

Mots-clés : Industrialisation, chaînes de valeur régionales, chaînes de valeur mondiales, Afrique, ZLECAf

Classification JEL : O13, O14, F15.

Type de l'article : Article théorique.

Abstract:

While Africa has made significant strides, its industrialization process remains markedly behind that of other global regions. The impressive economic achievements of recent decades, characterized by sustained economic growth and flourishing trade, have not been matched by a corresponding increase in export market shares, especially in terms of added value. Whereas intra-African trade is dominated by semi-processed and processed products, trade with the rest of the world reveals a predominance of raw materials, accounting for about 70% of the continent's exports. This article argues that the current trade configuration indicates Africa's limited integration into global value chains (GVCs) and highlights the varied trade policies across the continent. Moreover, greater trade openness leads exposure to international competition, compelling local businesses to align with the practices of foreign companies and subsequently boost their productivity. The AfCFTA, a flagship initiative of the African Union's Agenda 2063, presents a unique opportunity to unlock African economies, amplify intra-African trade, and foster economic diversification. It is a pivotal step towards Africa's integration into global value chains, through regional value chains, to catalyze the continent's industrialization.

Keywords: Industrialization, regional value chains, global value chains, Africa, AfCFTA.

JEL Classification : O13, O14, F15.

Paper type: Theoretical Research

1. Introduction

À l'ère actuelle, les chaînes de valeur mondiales (CVM) sont devenues un facteur clé dans la reconfiguration de la production à l'échelle globale (OCDE, 2017). Ces chaînes, alimentées par la stratégie d'optimisation des multinationales (Gereffi et Fernandez-Stark, 2011), exploitent les avantages comparatifs spécifiques à différentes économies nationales, favorisant ainsi une spécialisation et une division internationale du travail. Cette dynamique a transformé le commerce international, où les produits semi-finis représentent désormais environ la moitié du commerce mondial, comme l'ont souligné les études de l'OCDE et de l'OMC en 2013.

La participation aux CVM est généralement corrélée à une croissance économique accrue, un fait soutenu par des organisations telles que la CNUCED (2013) et le FMI (2013). L'OMC a également noté des niveaux de richesse plus élevés dans les pays fortement impliqués dans les CVM. Cependant, malgré une intégration relativement forte de nombreux pays africains dans les CVM, cette participation ne se traduit pas toujours par une création de valeur significative pour leurs économies. En 2015, la contribution de l'Afrique à la valeur ajoutée manufacturière (VAM) mondiale était inférieure à 2%, une part encore plus faible si l'on exclut l'Afrique du Sud et le Maghreb (Jean-Michel H et al., 2019). Face à cette réalité, l'importance de saisir les opportunités offertes par les CVM devient cruciale pour les pays africains, permettant aux entreprises de participer au réseau de production mondial, d'apprendre des leaders du marché et de devenir des micro-multinationales. Il s'agit pour ces pays de s'insérer de manière stratégique dans ces chaînes en exploitant les avantages comparatifs actuels liés aux tâches peu qualifiées, tout en stimulant la création de valeur ajoutée et en aspirant à monter en gamme vers des tâches hautement qualifiées pour accélérer l'industrialisation et réduire les écarts avec d'autres régions. Dès lors, la problématique qui se pose, et à laquelle cette étude se propose de répondre, est : Dans quelle mesure la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) peut-elle faciliter le développement de chaînes de valeur régionales et leur intégration aux chaînes de valeur mondiales pour stimuler l'industrialisation de l'Afrique ? La pertinence de cette question est mise en évidence par les aspects suivants :

D'abord, l'industrialisation, qui trouve ses origines dans la Grande-Bretagne du XVIII^e siècle, et qui s'est ensuite propagée à d'autres régions du monde a établi des disparités régionales notables en matière de succès industriel favorisant des régions comme l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie de l'Est, laissant l'Afrique à la traîne. L'essor actuel que connaissent les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM) offre de véritables opportunités aux industries africaines afin d'amorcer leur décollage industriel et réduire les écarts de développement industriel avec d'autres régions. Ensuite, en Afrique, l'ambition de longue date de promouvoir l'industrialisation par l'intégration du marché régional a souvent été entravée par des obstacles significatifs dans sa mise en œuvre dû souvent à un ensemble de défis tels que la multiplicité des communautés économiques régionales, des infrastructures de transport inadéquates, des procédures douanières complexes et un accès restreint au financement, se traduisant par une domination des exportations africaines vers le reste du monde par des produits de base, une réalité qui reflète l'intégration limitée du continent dans les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM). Cependant, la nature diversifiée des échanges intra-africains et la prédominance des produits manufacturés, qui constituent 61 % du commerce intra-régional selon la CNUCED (2021), indiquent les gains potentiels que la constitution de chaînes de valeur régionales, l'unification des politiques commerciales, et le renforcement du cadre des échanges pourraient apporter en matière d'industrialisation. Dans cette optique, la ZLECAf une initiative principalement commerciale mais qui vise également à stimuler le développement industriel, s'avère potentiellement révolutionnaire pour stimuler l'industrialisation en Afrique à travers la diversification et le renforcement des chaînes de valeur régionales nécessaires à l'insertion dans les chaînes de valeur mondiales.

Pour répondre à notre problématique de départ, nous avons adopté une approche épistémologique interprétative, axée sur l'analyse et l'interprétation des interactions complexes entre l'industrialisation et l'intégration régionale en Afrique dans le contexte de la ZLECAf, en s'appuyant sur un corpus de recherches théoriques existantes pour assurer une base scientifique solide et ce afin de soutenir de manière efficace les arguments avancés lors de l'examen de la problématique centrale de notre étude, tout en écartant toute ambiguïté autour du sujet.

Ainsi, cette étude est organisée et structurée comme suit : La première partie fournit une analyse théorique et un examen approfondi de la littérature relative à l'industrialisation, à l'intégration régionale et aux chaînes de valeur, mettant en lumière l'histoire et les défis majeurs de l'industrialisation sur le continent. La seconde partie étudie la stratégie d'industrialisation via les chaînes de valeur mondiales, et les facteurs favorisant une meilleure insertion du continent dans ces chaînes à contenu industriel. La troisième partie examine comment l'intégration régionale à travers la ZLECAf peut être déployée pour relier les chaînes de valeur régionales aux chaînes de valeur mondiales en faveur de l'industrialisation de l'Afrique. L'étude se clôture par un résumé des principales conclusions et propose des recommandations pour le futur de l'industrialisation en Afrique.

2. Théories et revue de littérature

Afin d'ancrer notre analyse dans un cadre solide, nous commençons par une immersion dans les théories clés et une synthèse de la littérature existante. Cette première étape nous permet de poser les bases conceptuelles et de contextualiser notre exploration.

2.1. Cadre conceptuel

2.1.1. Intégration régionale

L'intégration régionale, généralement perçue comme un processus d'harmonisation des stratégies nationales pour la mise en place d'institutions régionales, vise une pluralité d'objectifs englobant les dimensions sociales, économiques et environnementales. Cette compréhension s'articule autour de cinq perspectives principales. La première, la perspective libérale, se fonde sur les principes de libéralisation des échanges et des facteurs de production, conçoit l'intégration comme un moyen de réduire les barrières nationales pour une meilleure insertion au marché global. La seconde, la perspective volontariste, où l'intégration adopte une approche protectionniste pour sauvegarder les structures productives des économies régionales contre la concurrence mondiale, tout en promouvant des politiques de convergence. La troisième perspective, industrielle et territoriale, définit l'intégration à travers la stratégie des acteurs dans un milieu de concurrence imparfaite et d'hétérogénéité, en grande partie influencée par les dynamiques d'internationalisation des entreprises transnationales et des réseaux. La quatrième perspective, institutionnelle, perçoit l'intégration comme la création d'un cadre réglementaire unifié, élaboré de manière collaborative par les acteurs publics et privés. Ce cadre vise à renforcer la stabilité et la confiance, et à promouvoir des politiques attractives pour les capitaux et technologies. Enfin, la perspective politique ou diplomatique, selon Saadou A (2013), considère l'intégration régionale comme centrée sur les transferts de souveraineté pour la prévention des conflits, utilisant les synergies économiques pour dépasser les tensions politiques et fournir des biens publics au niveau régional, en réponse aux limitations des compétences étatiques dans un contexte globalisé.

Ces conceptions prennent une perspective plus large quand on les compare au concept plus strict de l'intégration économique. L'intégration régionale, un concept polyvalent, ne se limite pas simplement à l'agrégation de plusieurs économies nationales au sein d'un ensemble régional plus grand. Elle se caractérise par un ensemble de processus par lesquels deux ou plusieurs États établissent une zone économique commune. Cette zone peut prendre différentes formes,

comme une zone de libre-échange, une union douanière, un marché commun ou une intégration économique totale (Amath S, 2014). Un autre point de vue propose que l'intégration régionale soit un processus visant à éliminer, par accord mutuel, les barrières politiques, physiques, économiques et sociales qui séparent les pays voisins, et à coopérer dans la gestion des ressources et des biens régionaux communs. Selon l'Organisation Mondiale du Commerce, l'intégration régionale est définie comme un ensemble de mesures prises par les gouvernements pour libéraliser et faciliter le commerce à l'échelle régionale, souvent à travers des accords de libre-échange ou d'union douanière. Cette intégration peut être fondée sur le principe de proximité géographique avec pour objectif de créer un espace régional communautaire (Hugon S.D, 2001).

Figure 1 : étapes classiques de l'intégration économique

Zone de libre-échange (ZLE)

- Abolition des tarifs et des restrictions quantitatives entre les membres tout en maintenant les restrictions de chaque pays à l'égard des non-membres.
- Par exemple, la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) va devenir le plus vaste accord en termes de nombre de pays, soit les 55 Etats membres de l'union africaine, depuis la création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Union douanière (UD)

- Une ZLE entre les membres couplée à la mise en place d'un Tarif extérieur commun (TEC) à l'encontre des non-membres.
- Par exemple, la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) est une UD.

Marché commun (MC)

- Abolition des restrictions au commerce et des restrictions sur les mouvements des facteurs entre les membres, c'est-à-dire la libre circulation de tous les facteurs de production.
- Le Conseil de coopération du Golfe (CCG), qui a instauré un MC en 2008 ouvrant ainsi la voie à la libre circulation des personnes et des capitaux, en fournit un exemple.

Union économique

- Mise en place des politiques économiques communes entre les membres (dans l'optique d'éliminer les disparités inhérentes aux politiques liées aux produits de base et aux facteurs de production).
- L'Union européenne en fournit un exemple

Union politique

- Harmonisation des politiques monétaires fiscales, sociales et anticycliques en vue de la pleine réalisation de l'intégration économique et politique.
- Les Etats Unis d'Amérique sont un exemple de la pleine intégration.

Source : Commission économique pour l'Afrique. (2015).

L'intégration économique peut adopter diverses formes, allant de la moins intégrée à la plus intégrée. Des différences remarquables existent entre les économistes, concernant la définition des phases de cette intégration. La première approche, élaborée par l'économiste Jan Tinbergen en 1962, définit l'intégration comme un processus à trois phases. Il s'agit d'abord de l'échange de marchandises sans mouvement des facteurs de production (le capital et le travail). Ensuite, on retrouve l'échange de marchandises sans mouvement du travail, et finalement l'échange de marchandises avec mouvement de capital et de travail. Selon Tinbergen, les véritables unions

douanières, qui sont une forme d'intégration partielle, se réalisent lorsque les pays transfèrent une bonne partie de leurs instruments politiques vers un niveau supranational.

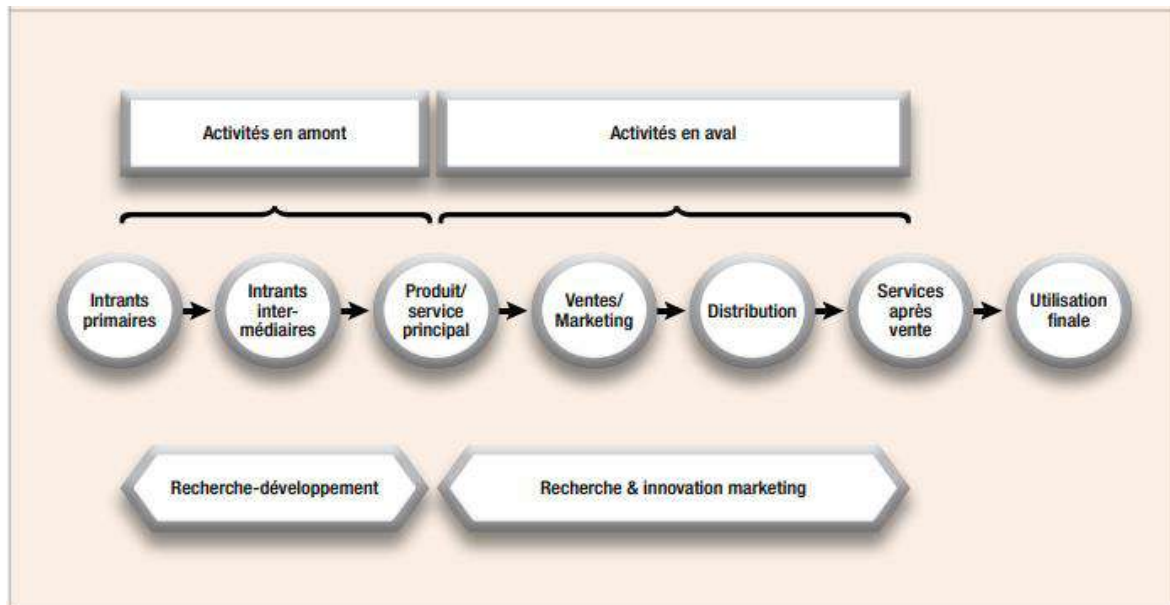
En 1964, Gottfried Haberler propose une approche différente, divisant également l'intégration en trois stades. Il commence par le libre-échange des marchandises, encourageant la division régionale du travail et l'harmonisation des prix. Ceci est suivi par la mise en place de nombreuses mesures économiques par les pays en voie d'intégration. Une autre théorie notable est celle de Richard G. Lipsey, un pionnier de la théorie néoclassique de l'intégration, qui en 1990 propose six phases d'intégration. Ces phases comprennent un système tarifaire préférentiel, une zone de libre-échange, une union douanière, un marché commun, une union économique, et enfin une intégration économique complète. Ivo Fabinc, un économiste de la pensée marxiste, a également proposé sa propre classification en 1992. Celle-ci commence par une union douanière ou commerciale, suivie par une union économique et politique, et finit par une union politique.

En ce qui concerne l'intégration économique des pays en développement, une approche spécifique a été proposée par Fuat Andic, Suphan Andic et Douglass Dosse en 1971. Selon eux, le processus se divise en trois phases : une zone de libre-échange ou union douanière, une union fiscale, et enfin un marché commun. Cependant, cette classification a été critiquée pour son manque d'adéquation avec les fondamentaux des théories de l'intégration et son incapacité à représenter de manière empirique les flux d'intégration initiés par les pays en développement. Enfin, la classification la plus dominante dans la littérature économique est celle de Balassa, qui en 1962 a identifié cinq degrés d'intégration classés par ordre d'intensité croissante. Cependant, le texte ne fournit pas de détails sur cette classification spécifique.

2.1.2. Chaînes de valeur

Les chaînes de valeur représentent des réseaux interconnectés d'activités de production, de distribution et de consommation qui s'étendent au-delà des frontières nationales. Elles sont le reflet de la complexité croissante de l'économie mondiale, où les biens et les services sont produits par une série d'activités qui peuvent être dispersées géographiquement à travers plusieurs pays. Selon Gereffi & Fernandez Stark (2011), une chaîne de valeur est une série d'activités entreprises par une entreprise pour transformer une idée en un produit ou un service final. Kaplinsky & Morris (2001) décrivent la chaîne de valeur comme l'ensemble des activités nécessaires pour créer un produit ou un service, de sa conception à son élimination après utilisation, en passant par toutes les phases de production. Bellù (2013) voit la chaîne de valeur comme un ensemble d'activités économiques et un groupe d'acteurs économiques liés verticalement. Webber & Labaste (2010) se concentrent sur les liens au sein d'une chaîne de valeur, y compris les liens verticaux et les processus interdépendants qui créent de la valeur pour le consommateur, ainsi que les liens horizontaux avec d'autres chaînes de valeur qui fournissent des biens et services intermédiaires. Selon eux, une chaîne de valeur implique à la fois la création de valeur et le processus d'allocation de la valeur supplémentaire. Abreha et al (2022) définissent la chaîne de valeur comme la décomposition du processus de production en différentes étapes, qu'il s'agisse d'activités ou de tâches purement productives ou de création de valeur ajoutée, depuis la conception jusqu'à la livraison du produit final.

Figure 2 : Composantes d'une chaîne de valeur



Source : Banque africaine de développement. (2013).

❖ Chaînes de valeur mondiales

Le terme "chaînes de valeur mondiales" a été introduit au début des années 2000, remplaçant l'expression "chaînes globales de commodité" (De Backer & Miroudot, 2014). Ce nouveau concept met l'accent sur l'importance de la création, de la distribution et de la capture de valeur dans le processus de production (Rossi, 2011). Il s'appuie sur les travaux de Porter sur l'analyse de la valeur ajoutée tout au long de la chaîne de valeur (Amachraa & Quelin, 2022). Bair (2005), cité par De Backer & Miroudot (2014), souligne que le concept de chaîne de valeur n'est pas très différent de celui de chaîne de commodité¹, mais qu'il est plus ambitieux, car il cherche à comprendre les facteurs qui déterminent l'organisation des industries mondiales. Selon Hugon (2015), les chaînes de valeur mondiales sont le résultat des entreprises qui optimisent leurs stratégies d'approvisionnement en répartissant leurs processus de production sur plusieurs territoires. Ainsi, les intrants intermédiaires, tels que les pièces et les composants, sont produits dans un pays et exportés vers d'autres pays pour la production ou l'assemblage en produits finaux (OCDE, 2004). Auguier et al (2019) définissent les chaînes de valeur mondiales comme la fragmentation des processus de production et la dispersion internationale des tâches et des activités (R&D, conception, design, marketing, fabrication, assemblage, emballage, distribution, etc.) qui sont organisées dans ces processus. Par exemple, une entreprise peut avoir son siège social en France, son département de R&D aux États-Unis, fabriquer ses produits en Chine avec des pièces fabriquées en Inde, vendre ses produits dans l'Union européenne et offrir des services après-vente depuis la Thaïlande. Cette fragmentation permet à chaque entreprise de se spécialiser dans une tâche, ce qui peut conduire à une meilleure efficacité que si une seule entreprise effectuait toutes les tâches. C'est la nature d'une véritable chaîne de valeur mondiale.

❖ Chaînes de Valeur Régionales

Les Chaînes de Valeur Régionales (CVR) sont similaires aux Chaînes de Valeur Mondiales (CVM) en ce qu'elles représentent des systèmes de production, mais elles se distinguent par leur portée qui est limitée à une région ou un continent spécifique. Leur but est de tirer parti de

¹ Le terme "commodité" désigne des produits primaires, tels que les produits agricoles après une première transformation, ou des produits de base à faible valeur ajoutée, comme les tee-shirts (Bair, 2010, p.108).

la demande locale croissante pour des produits finis en établissant des chaînes de production régionales qui sont adaptées aux besoins spécifiques et aux habitudes de consommation locales. Contrairement aux CVM, elles ne sont pas soumises aux normes rigoureuses qui sont souvent présentes dans les chaînes de valeur mondiales.

2.1.3. Industrialisation

Le processus de transformation des matières premières en produits finis, connu sous le nom d'industrialisation, est un concept multifacette. L'industrie, en tant qu'unité économique, peut être envisagée sous trois angles différents : traditionnel, économique et sectoriel. Dans une perspective traditionnelle, l'industrie est l'art et le métier de transformer les matières premières en produits plus utilisables. Cela implique deux étapes clés : l'extraction ou la production de matières premières et leur conversion en produits finis. D'un point de vue économique, l'industrie englobe toutes les unités de production qui, en utilisant le capital et le travail, transforment des biens tangibles en produits, créant ainsi une valeur ajoutée. Cette définition a été développée au cours du 19^{ème} siècle, avec l'émergence de l'économie industrielle. En termes sectoriels, au milieu du 20^{ème} siècle, proposés par les économistes C. Clark et J. Fourastié, les activités économiques sont réparties en trois secteurs : le secteur primaire (production de matières premières), le secteur secondaire (transformation de matières premières en biens de production ou de consommation) et le secteur tertiaire (production de services).

Le processus d'évolution industrielle, qui a commencé avec la révolution industrielle au 18^{ème} siècle, est complexe et peut être interprété de plusieurs façons. Selon (Cardinier, 1777) ce processus découle de la création de nouvelles entreprises industrielles. Cependant, cette interprétation doit être élargie pour inclure non seulement la création d'entreprises, mais aussi l'augmentation de la production, de l'investissement et de l'emploi dans le secteur industriel. La technologie joue également un rôle crucial dans ce processus, comme l'a souligné Jean Freyssinet qui s'est exprimé en ses termes : « L'industrialisation est la mécanisation et l'augmentation du travail, c'est-à-dire la spécialisation » et complété par Cuisenier dans son ouvrage paru en 1961, « Le sous-développement, industrialisation, économisations ». Il s'est exprimé de la manière suivante : « Entendons par là non pas le secteur de production mais une façon de produire caractérisée par l'utilisation rationnelle des machines opérant à coût décroissant ». Ces deux auteurs ont insisté sur l'importance croissante de l'intégration des machines dans la production industrielle, l'étude des machines et des techniques, et la nécessité d'une main-d'œuvre spécialisée dans l'industrie.

Le processus d'évolution industrielle ne se limite pas à l'émergence de nouvelles industries, mais implique également l'établissement de liens entre les différentes activités industrielles. Cette perspective, développée par Jean Marie Albertinis dans les années 1960, met l'accent sur l'interdépendance entre les secteurs, plutôt que de considérer l'évolution industrielle comme une simple accumulation d'unités industrielles indépendantes. Cette perspective de l'industrialisation est similaire à celle proposée par G. Destanne de Bernis, qui a introduit l'idée d'une "industrialisation industrialisante" mise en œuvre en Algérie. Selon l'économiste Mouhamed Dahmani, ce processus se déroule en trois phases : primaire, secondaire et tertiaire. La phase primaire concerne l'extraction et la production, la phase secondaire concerne le raffinage et la première transformation industrielle, et la phase tertiaire concerne l'élaboration de produits finis disponibles pour la consommation directe. Enfin, dans une perspective socialiste, l'évolution industrielle met l'accent sur la production des moyens de production et la priorité accordée à l'industrie lourde. Elle souligne également l'importance de l'interaction entre l'homme et la machine, la concentration des travailleurs et l'évolution de la conscience de classe, qui a conduit à la formation du mouvement syndical.

2.2. Cadre Théorique

2.2.1. Théories du commerce international

Si l'on examine l'essor significatif des échanges internationaux, il apparaît clairement que cet essor est principalement dû aux avantages intrinsèques que procure le commerce entre nations. Les fondements du commerce international mettent en exergue l'impact de la spécialisation à l'échelle mondiale. De nombreux économistes, s'appuyant sur les doctrines classique et néoclassique, notamment sur les contributions de penseurs tels qu'Adam Smith et David Ricardo, prônent vigoureusement la primauté du libre-échange sur les politiques protectionnistes.

La doctrine smithienne des avantages absolus postule qu'un pays bénéficie significativement du commerce international s'il est capable de produire et de vendre un bien à un coût inférieur à celui de ses concurrents internationaux. Ainsi, il serait judicieux pour chaque nation de privilégier les secteurs où elle possède un avantage absolu et d'importer les biens pour lesquels elle ne détient pas un tel avantage à un coût moindre. De son côté, Ricardo, à travers sa théorie des avantages comparatifs, soutient que si un pays se consacre à des activités où sa productivité relative est supérieure ou moins défavorable que celle de ses partenaires, il est en mesure d'accroître sa prospérité. Cette spécialisation représente son "avantage comparatif", et l'adoption d'une telle stratégie augmente la richesse globale. Cette conceptualisation est fondamentale pour défendre le libre-échange, montrant que des échanges mutuellement bénéfiques sont envisageables même sans avantage absolu.

Cependant, ce n'est qu'entre les deux guerres mondiales que la question de l'apport des facteurs de production a été prise en compte dans le contexte des avantages que les nations retirent des échanges mutuels. Les économistes suédois Heckscher et Ohlin, rejoints par l'Américain Samuelson, ont élaboré la théorie HOS, qui avance que les nations se spécialisent dans les productions mobilisant abondamment le facteur de production dont elles disposent en profusion. Ainsi, les pays développés tendent à exporter des biens nécessitant un capital intensif, tandis que les pays en développement se concentrent sur des produits demandant une main-d'œuvre importante. Cette perspective s'inscrit en parfaite harmonie avec la théorie ricardienne des avantages comparatifs.

Bien que ces théories traditionnelles du commerce international offrent un socle solide à la compréhension des échanges internationaux, elles ne parviennent pas à expliquer les échanges de biens similaires entre économies développées, c'est-à-dire les échanges nord-nord. Ce n'est qu'à l'aube des années 1980 que la concurrence imparfaite fut intégrée à l'analyse du commerce international. Ces nouveaux modèles, prenant en compte les rendements d'échelle croissants, permettent de mieux comprendre des phénomènes empiriques, comme la prédominance des échanges entre économies comparables, l'émergence des flux intrabranches, la montée des firmes multinationales, et les conséquences de la libéralisation des échanges. Face à cette libéralisation, les entreprises bénéficiant de rendements d'échelle croissants attirent des homologues étrangers, tous désireux de capitaliser sur les rentes potentielles.

Toutes ces théories contribuent à définir une doctrine économique du libre-échange, dont l'objectif est de limiter les obstacles à la circulation des biens, des services et des capitaux entre les économies. À l'opposé, le protectionnisme est la doctrine économique qui vise à restreindre l'accès aux marchés nationaux pour les concurrents étrangers. Le protectionnisme se fonde sur l'idée que le libre-échange n'est pas une source d'accroissement des richesses, à la fois spatialement et temporellement. Dans ce cas, le commerce international est perçu comme un obstacle au développement et un facteur d'augmentation des inégalités. Pour certains économistes, la protection des économies nationales face à la concurrence étrangère, grâce à la mise en place de mesures tarifaires (droits de douane) ou non tarifaires (normes et quotas), est souhaitable. De plus, pour ces mêmes économistes, les grandes entreprises multinationales

mènent une exploitation à l'échelle internationale des pays en développement par les pays développés : elles obtiennent des gains de productivité grâce au faible coût de la main-d'œuvre des pays en développement, qu'elles utilisent ensuite pour réduire le prix des produits qu'elles exportent vers les pays développés.

2.2.2. Théories de l'intégration régionale

Les théories de l'intégration régionale sont multiples et complexes, et elles ont évolué au fil du temps en réponse à un environnement économique mondial en constante évolution. Initialement, Viner (1950) a jeté les bases de la théorie moderne de l'intégration économique en examinant exclusivement les gains et les pertes économiques associés à la formation d'une union douanière. Dans cette optique, deux effets principaux peuvent découler de la conclusion d'accords économiques entre pays : l'effet de création de commerce et l'effet de détournement de commerce. Le premier se produit lorsque l'accord augmente le commerce et l'efficacité, en transférant la production d'un producteur à des coûts plus élevés vers un producteur à des coûts plus bas à l'intérieur de l'union. Le second a lieu lorsque la production est transférée d'un producteur à des coûts plus bas hors de l'accord vers un producteur à des coûts plus élevés à l'intérieur de l'union, ce qui peut encourager des inefficacités. Selon Viner, la création de commerce améliore le bien-être dans le pays d'origine, alors que le détournement de commerce a l'effet inverse. Cependant, des recherches ultérieures (Lipsey, 1960 ; Pomfret, 2001) ont mis en évidence des aspects bénéfiques du détournement de commerce, en tenant compte des gains de bien-être liés à la baisse des prix et à l'élimination des tarifs, soit les effets sur les consommateurs.

Dans le cas des pays en développement, l'intégration économique est fréquemment considérée comme un instrument de politique propice à stimuler leur développement économique, allant au-delà des simples politiques douanières et commerciales (Balassa & Stoutjesdijk, 1975). Cette notion est corroborée par une résolution des Nations Unies qui insiste sur la nécessité de promouvoir une intégration régionale authentique. L'idée est d'étendre la coopération entre les pays à d'autres domaines que le commerce, incluant les investissements, la recherche et développement, ainsi que les politiques visant à accélérer le développement industriel et la connectivité régionale. Cette approche ne se limite pas à favoriser les changements structurels et la croissance économique dans les pays en développement enclavés, mais elle contribue également à relier les régions aux marchés mondiaux, améliorant ainsi la compétitivité et maximisant les avantages de la mondialisation. Pour que les partenaires de coopération bénéficient mutuellement de leurs expériences respectives, il est important d'identifier, d'échanger et de diffuser les meilleures pratiques. En outre, les théories modernes de l'intégration régionale tendent à combiner deux approches principales : celle de l'intégration, axée sur une allocation optimale des ressources, et celle du développement, qui se concentre sur les avantages à long terme de la croissance économique et sur l'exploitation des ressources sous-utilisées. L'intégration entre les pays en développement est alors envisagée non pas seulement en termes de changements économiques marginaux, mais également en termes de transformation structurelle et de renforcement des capacités de production.

2.2.3. Théories de l'industrialisation

Au 18^e siècle, juste avant d'entamer son processus d'industrialisation, l'Angleterre s'affirmait déjà comme un empire majeur. Avec des colonies éparpillées à travers le monde, la bourgeoisie anglaise amassait des fortunes impressionnantes et cherchait à accroître davantage ses profits. Plusieurs facteurs convergent alors, propulsant l'Angleterre dans ce que de nombreux historiens désignent comme la révolution industrielle qui a marqué une métamorphose profonde des méthodes de production. Initiée en Grande-Bretagne, cette révolution s'est ensuite étendue à d'autres régions du monde (Mokyr, 1999). Dans son approche linéaire du développement économique, Rostow (1960) suggère que les étapes du développement se déroulent de manière

séquentielle, chaque phase menant à l'industrialisation de l'économie ne pouvant commencer qu'après la fin de la phase précédente. Cependant, cette représentation a été critiquée pour son implication que cette phase est un point de non-retour. En réalité, une fois qu'un pays a entamé le processus d'industrialisation, il peut y avoir des interruptions, voire un arrêt complet de ce processus (Rostow, 1960). Par ailleurs, l'approche duale de l'économie, initiée par W. Arthur Lewis et développée par John Fei et Gustav Ranis, examine les transformations économiques associées au début du développement industriel, en mettant l'accent sur la relation entre l'agriculture et l'industrie (Lewis, 1954 ; Fei et Ranis, 1961). Cette approche postule un surplus de main-d'œuvre dans le secteur agricole, attribuable à des facteurs tels que la croissance démographique, la rareté des terres cultivables et l'évolution des habitudes de consommation. Ce surplus peut migrer vers le secteur industriel sans affecter négativement la production agricole. Cependant, cette migration peut entraîner une inversion des termes de l'échange, obligeant le secteur industriel à offrir des salaires plus élevés, ce qui pourrait potentiellement freiner sa croissance (Lewis, 1954 ; Fei et Ranis, 1961).

D'une autre part, la théorie de la dépendance, formulée par des économistes marxistes, propose une perspective sur l'industrialisation des économies sous-développées. Selon cette théorie, l'industrialisation, stimulée par la technologie importée des économies capitalistes développées, entraîne une concentration des revenus, exacerbant les inégalités (Frank, 1966). Cette concentration des revenus, à son tour, a des conséquences négatives sur l'accumulation du capital et la croissance économique. De plus, l'industrialisation par substitution d'importation, un processus par lequel les économies sous-développées remplacent les importations par des produits fabriqués localement, est souvent orientée vers les produits de luxe plutôt que vers les biens de consommation de masse. Cela renforce encore l'inégalité de la distribution des revenus (Frank, 1966). Enfin, Gilman (2018), tout en critiquant la vision de Rostow, perçue comme une projection idéalisée du développement américain, évoque une approche de modernisation impliquant la "double-imitation développementaliste". Ce point de vue postule que, « les différents aspects du développement économique – industrialisation, urbanisation, richesse et éducation – sont fortement reliés entre eux et forment un facteur majeur ayant la démocratie pour corollaire politique » (Lipset cité dans Wucherpfennig et Deutsch, 2009).

3. L'évolution industrielle de l'Afrique

3.1. Historique de l'industrialisation en Afrique

Dans une perspective de transformation structurelle, l'industrialisation est perçue par plusieurs comme le moteur essentiel de ce changement (Enache et al., 2016). Buchalet (1952) a souligné l'importance de plusieurs opérations de base nécessaires à l'industrialisation en Afrique, incluant la formation d'une main-d'œuvre qualifiée, l'amélioration des infrastructures et l'injection de capitaux extérieurs. Ces étapes, selon lui, offrent des perspectives prometteuses pour l'avenir de l'industrialisation en Afrique. Parallèlement, l'industrialisation s'accompagne d'un cercle vertueux où le secteur manufacturier assimile une partie de la main-d'œuvre peu qualifiée issue de l'agriculture. Cette dynamique favorise la convergence de la productivité vers la frontière technologique, en raison des économies d'échelle, de la diffusion des techniques, de la stimulation de la concurrence et des effets de ruissellement que l'industrie engendre (Rodrik, 2013). Cependant, l'industrialisation en Afrique a été source de déception. On distingue trois périodes dans cette trajectoire. Durant les années post-indépendance (1960-1980), la première tentative d'industrialisation s'est largement inspirée de trois modèles :

L'industrialisation par la promotion des exportations : repose sur l'utilisation stratégique de la main-d'œuvre à coût compétitif d'un pays pour initier une production de biens majoritairement destinés à l'exportation. Ce modèle, souvent associé à la réussite économique de plusieurs nations asiatiques, commence typiquement par la fabrication de produits à faible

valeur ajoutée, exploitant ainsi les avantages comparatifs initiaux. Au fur et à mesure du temps, il envisage une diversification industrielle et une montée progressive dans les chaînes de valeur vers la production de biens de consommation durables, intermédiaires et d'équipement à plus forte valeur ajoutée. L'environnement ainsi créé, propice aux investissements, attire des flux significatifs d'investissements directs étrangers (IDE), lesquels contribuent positivement à la croissance économique du pays. Un exemple notable en Afrique est l'approche adoptée par Maurice depuis l'institution en 1970 de l'Export Processing Zone Act, qui a permis une transition graduelle de l'économie, historiquement centrée sur la production sucrière, vers des secteurs manufacturiers diversifiés, incluant le textile, les jouets et l'électronique et aujourd'hui diverses Zones Économiques Spéciales (ZES) en Égypte (Alexandra Free Zone, Damiette), Éthiopie (Bole, Hawassa, Kombolcha) et Maroc (Tanger).

L'industrialisation par substitution d'importations : Ce modèle de type sud-américain, et actuellement adopté par des pays tels que l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, mais aussi à une moindre échelle le Cameroun, la Côte d'Ivoire ou le Kenya, est marqué par un désir d'autonomie économique. Il vise à produire localement ce qui était auparavant importé. En se focalisant sur la satisfaction du marché intérieur, l'Afrique cherchait à réduire sa dépendance envers les pays exportateurs. Pour ce faire, différentes mesures, telles que les barrières douanières et l'appréciation des monnaies locales, avaient été mises en place. Cependant, cette stratégie n'avait pas porté pleinement ses fruits. Malgré une augmentation notable de la production manufacturière au PIB africain, la fin des années 1970 avait révélé des lacunes, en particulier une compétitivité internationale stagnante et un secteur agricole marginalisé.

L'industrialisation par l'intégration sectorielle : Ce modèle implique que, les secteurs les plus propices à stimuler l'industrialisation sont ceux qui, à travers le développement vertical de leurs filières (depuis les industries de base jusqu'aux produits finis), induisent des changements profonds dans les mécanismes de production locaux et renforcent la productivité globale de l'économie. Ces secteurs incluent notamment ceux qui fournissent des équipements et des technologies avancées à d'autres industries, tels que la sidérurgie, la métallurgie et l'industrie électrique ; les branches de la chimie, qu'elle soit minérale ou organique, et le secteur énergétique, qui, en tant que fournisseur clé pour la pétrochimie et les autres industries énergivores, est un moteur d'innovations. Cette stratégie d'industrialisation, bien que séduisante en théorie, a rencontré d'importants obstacles lors de son application, comme ce fut le cas en Algérie, où elle a guidé la politique économique post-1973, financée par les revenus des hydrocarbures. D'autres nations dotées de riches ressources pétrolières et minérales, telles que le Nigeria, l'Angola, la République Démocratique du Congo et la Zambie, ont également envisagé ce modèle, qui trouve ses racines dans l'expérience historique soviétique, mais ont rencontré des défis variés dans sa mise en œuvre. Lors de cette première période, l'intervention de l'État était considérée comme cruciale. Les instruments de cette politique incluaient la nationalisation des unités stratégiques, la planification et l'orientation du système bancaire en faveur de l'industrie. Malgré quelques succès initiaux, tels que ceux observés en Côte d'Ivoire et au Cameroun, de nombreux investissements se sont avérés inadaptés et inefficients, ce qui a entraîné des déceptions.

En dépit des premiers succès, l'industrie africaine, encore en développement, a dû faire face à de nouveaux obstacles tels que la crise pétrolière et une série de défis industriels tels que des investissements improductifs, des équipements obsolètes, des pannes fréquentes et des faillites. Les industries étaient souvent tributaires des importations pour les intrants, les pièces détachées et les équipements. Les Zones économiques spéciales (ZES), quant à elles, ont rencontré des difficultés en matière d'emploi et de productivité, créant des poches isolées de croissance sans véritable effet d'entraînement sur l'économie locale. Cette période a été caractérisée par une chute significative de la part de l'industrie manufacturière dans le PIB du continent. Pour remédier à cet état de chose, l'Afrique avait entamé dans les années 1980, sa seconde tentative

d'industrialisation axée sur les Programmes d'Ajustement Structurel. Les nations africaines, dans leur quête de solutions, s'étaient tournées vers les institutions financières internationales. Ces dernières avaient préconisé une série de mesures radicales : de la privatisation des entreprises d'État à la dévaluation monétaire. Cette période symbolise un changement de cap économique, passant d'une approche interventionniste de l'État à une confiance renouvelée dans les mécanismes du marché.

Néanmoins, malgré ces réformes, le continent avait continué de faire face à des défis majeurs. D'où, depuis la fin des années 1990, l'émergence d'une troisième période centrée sur des Stratégies axées sur la Réduction de la Pauvreté, en réponse à l'enjeu fondamental soulignant que la racine du sous-développement découle de la situation où les pays concernés sont piégés dans une trappe à pauvreté (Easterly, 2005 ; Rodrik, 2006 ; Sachs, 2008), se traduisant par un déclin du capital par tête qui engendre une paupérisation transgénérationnelle. Cette dynamique reflète la prépondérance de la dépréciation du capital excédant l'accumulation d'épargne et d'investissement, un déséquilibre qui s'accroît en conjonction avec la croissance démographique. L'issue pour échapper à cette spirale de privation réside en une impérieuse nécessité d'augmenter les investissements à une échelle substantielle, afin de faciliter l'accumulation du capital, tout en prenant en compte la tendance démographique. C'est ainsi que l'aide au développement apparaît comme une nécessité. Ce raisonnement, préalablement formulé dans les travaux de chercheurs de renom tels que Chenery et Strout (1966), a également été étayé par les arguments avancés par les bailleurs de fonds et les pays en développement, comme en témoigne le rapport de l'UNIDO (1984). Cette étape, bien que noble dans ses intentions, n'a pas été sans conséquences. Les conditions souvent strictes imposées par les acteurs internationaux ont conduit à des distorsions, notamment un déplacement des ressources vers les secteurs sociaux, au détriment de l'industrie.

Au tournant du XXI^e siècle, la situation était préoccupante. La compétition mondiale accrue, conjuguée à un manque de compétences adaptées, à une productivité faible et à une dépendance aux importations, a engendré des conditions difficiles pour l'industrie africaine. Rodrik (2015) évoque une « désindustrialisation prématurée » pour décrire ces défis. Néanmoins, certains pays, notamment l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, ont développé des complexes minéralo-industriels, bien qu'incomplets et peu compétitifs, qui restent d'une importance cruciale pour leur économie. Aujourd'hui, la capacité de production de l'Afrique du Sud est unique sur le continent et représente une part significative de la valeur ajoutée industrielle en Afrique subsaharienne. Malgré certains succès isolés, notamment dans des pays ayant mis en place des zones économiques spéciales ou attirées des investissements directs étrangers, ces stratégies ont globalement échoué à réaliser une transformation structurelle. La dépendance excessive à l'aide extérieure a également permis une influence étrangère marquée dans la détermination des trajectoires de développement. Il apparaît essentiel de concevoir des stratégies adaptées aux réalités africaines, tout en intégrant le continent dans un contexte régional et global.

3.2. Enjeux de l'industrialisation en Afrique

Depuis plusieurs décennies, l'Afrique nourrit l'ambition de se transformer industriellement pour mieux s'intégrer dans l'économie mondiale et ainsi accroître sa prospérité (Commission Economique pour l'Afrique, 2014). Cette quête d'industrialisation se heurte néanmoins à de nombreux obstacles conséquents. Parmi ceux-ci figurent les infrastructures, qui représentent un défi majeur dans de nombreux pays africains, limitant la productivité des entreprises à hauteur d'environ 40 % (BAD et BM, 2011). Les politiques gouvernementales ont également joué un rôle dans les performances industrielles mitigées de l'Afrique subsaharienne (Lall et Wangwe, 1998). Après les indépendances, plusieurs pays ont adopté des politiques industrielles protectionnistes, comme le contrôle des changes, les quotas, les politiques tarifaires à l'importation et les subventions sectorielles (Aryeetey et Moyo, 2012).

Bien que ces politiques aient stimulé la croissance manufacturière initiale, de nombreuses entreprises se sont avérées incapables de prospérer sans protection, comme le soulignent Bigsten et Söderbom (2011). À partir des années 1980, sous l'impulsion du FMI et de la Banque mondiale, un virage libéral a été amorcé. Selon Lall et Wangwe (1998), ces programmes d'ajustement étaient fondés sur l'hypothèse que les inefficacités des entreprises étaient le reflet de politiques macroéconomiques inadéquates. Les réformes visaient donc à libéraliser les marchés et à privatiser les entreprises parapubliques. Cependant, loin de relancer l'industrie, ces programmes ont souvent contribué à la désindustrialisation et à la faillite des industries existantes. Depuis le milieu des années 1990, un nombre croissant de pays africains ont repris le contrôle de leurs politiques industrielles, mettant en œuvre des réformes pour améliorer l'environnement des affaires et les institutions qui soutiennent le développement industriel. Cependant, l'objectif clair de ces politiques reste flou (Aryeetey et Moyo, 2012).

En outre, le climat d'investissement en Afrique est souvent perçu comme risqué, notamment en raison de la faiblesse des services publics, de l'absence d'un cadre judiciaire fiable et de la corruption endémique, comme illustré par les scores de Transparency International. Les travaux de Jong-a-Pin (2009) et d'Aisen et Veiga (2011) soulignent également l'impact négatif de l'instabilité politique sur l'économie, une conclusion corroborée par Busse et Hefeker (2007) qui identifient le risque politique comme un facteur majeur influençant les flux d'investissement direct étranger (IDE) vers l'Afrique. Ces flux, conformément aux théories du développement économique, du "Big Push" de Rosenstein-Rodan au "Take off" de Rostow, se révèlent d'une nécessité cruciale pour la convergence économique. Comme l'affirment Chaponnière et Lautier (2014), la rapidité de la transformation économique d'une nation est fonction du niveau et de la qualité de ses investissements. Cependant, bien que les flux d'IDE vers l'Afrique aient atteint un sommet historique de 83 milliards de dollars en 2022, soit 5,2 % des IDE mondiaux, marquant une nette hausse par rapport aux 39 milliards de dollars enregistrés en 2020 (CNUCED, 2022), le montant total des annonces de nouveaux projets n'a été que de 39 milliards de dollars. Cela représente une légère progression par rapport au plancher de 32 milliards de dollars noté en 2020, mais la majeure partie de ces investissements est orientée vers l'exploitation des ressources naturelles du continent plutôt que sur leur transformation locale.

De plus, la taille du marché est cruciale pour les industries, conformément au principe de la "demande effective" de Keynes. Les travaux de Krugman (1991), Asiedu (2006), Anyanwu (2012) et Morisset (2000) démontrent l'importance d'un marché large et accessible pour encourager les investissements. L'Afrique, malgré sa population d'un milliard d'habitants, est souvent perçue non pas comme un marché unifié, mais comme une collection de petits marchés nationaux, chacun correspondant à un État différent. La CNUCED (2009) insiste sur ce point, notant que les coûts commerciaux élevés en Afrique, résultant de ce marché fragmenté, peuvent décourager l'investissement et maintenir le commerce à des niveaux très bas. Une intégration accrue entre les pays africains, réduisant les coûts de transaction et favorisant un marché régional solide, pourrait ainsi être une solution prometteuse pour rendre la production industrielle locale et les exportations plus compétitives.

Au début des années 2000, avec les fluctuations de la croissance économique africaine, l'industrialisation des pays africains est revenue au centre des débats, renforcée par la prise de conscience de son caractère indispensable à l'émergence des nations du continent. Ce projet d'industrialisation est désormais défendu par une grande majorité d'États africains et est soutenu par la diversification des partenaires financiers et commerciaux, l'accès aux nouvelles technologies, et est intégré dans des agendas tels que les Objectifs du développement durable, l'agenda 2063 de l'Union africaine (Banque africaine de développement, 2016-2025), et la troisième décennie du développement industriel de l'Afrique (IDDA III) de 2016 à 2030 selon une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies. Depuis le début des années 2010, de nombreux États africains ont investi dans des plans de développement, souvent désignés

comme "plans émergence" ou "stratégies industrielles", ayant pour horizon le moyen terme, variable entre 2020 et 2030 (voir tableau 1). Ces plans visent notamment l'augmentation du taux de transformation des ressources naturelles, la diversification économique, la sortie de la dépendance aux exportations de pétrole, et la promotion de l'entrepreneuriat, tout en tenant compte, dans certains cas, de la préservation des écosystèmes.

Tableau 1 : Les stratégies industrielles en Afrique

	Titre	Période
Afrique du sud	Industrial Policy Action Plan (Vision 2030)	2014-2030
Algérie	Nouveau modèle de croissance économique	2016-2020
Cameroun	Plan directeur d'industrialisation (Vision 2035)	2010-2035
Cote d'Ivoire	Programme national de développement (2016-2020)	2016-2020
Egypte	Industrial Development Plan	2010-2025
Ethiopie	Growth and Transformation	2030
Gabon	Stratégie nationale d'industrialisation (Gabon émergent)	2013-2025
Ghana	National Industrial Revitalisation Programme	2020
Guinée équatoriale	Equatorial Guinea Industrialization Plan 2020	2020
Kenya	Kenya National Industrial Policy Framework (2030)	2010-2030
Maroc	Plan d'accélération industrielle	2014-2020
Mozambique	National development plan	2015-2033
Namibie	Industrial policy implementation and strategic Framework	2012-2030
Nigeria	Nigeria Industrial Revolution Plan (Transformation Agenda)	2014-2019
Rwanda	Rwanda Industrial Master Plan (Turning Vision 2020 Into Reality)	2009-2020
Sénégal	Plan Sénégal Emergent (PSE)	2014-2035
Tanzanie	Integrated Industrial Development Strategy Development (2025)	2011-2025
Zambie	Industry Strategy for Engineering Products (2030)	2012-2030

Source : Jacquemot, P. (2018). « Afrique contemporaine ».

Toutefois, bon nombre de ces plans requièrent une analyse plus approfondie des processus sociaux et des ressources disponibles, ainsi qu'une clarification de leurs priorités, de leur faisabilité, de leur séquençage et de leurs interdépendances pour une mise en œuvre réussie. Malheureusement, en dépit de ses politiques industrielles et de ses vastes ressources naturelles, qui pourraient en théorie servir d'éléments essentiels au secteur industriel et attirer des investissements, l'Afrique reste toujours à la traîne au niveau de l'industrie mondiale et éprouve toujours des difficultés à se développer dans ce domaine.

4. Industrialiser l'Afrique par le biais des chaînes de valeur mondiales

L'industrialisation demeure un enjeu crucial pour l'Afrique, historiquement à la traîne par rapport aux dynamiques industrielles d'autres régions. Face à cette situation, de nombreux pays africains reconnaissent l'opportunité que représentent les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM). Ces dernières, en favorisant une intégration spécialisée dans la production mondiale, peuvent potentiellement accélérer la production industrielle du continent, diversifier son économie et créer des emplois. Néanmoins, l'adhésion à ces CVM impose le respect de critères stricts et entraîne le risque d'une spécialisation limitée aux segments à moindre valeur ajoutée. Une orchestration stratégique s'avère donc essentielle pour que l'Afrique tire pleinement profit des CVM, catalysant ainsi son essor industriel.

4.1. Les Chaînes de Valeur Mondiales et l'industrialisation de l'Afrique

La majeure partie des opérations de fabrication se déroule dans le contexte des chaînes de valeur mondiales (CVM). L'OCDE estime que ces chaînes représentent environ 70% du commerce

mondial². Cela signifie l'implication de nombreux pays situés dans diverses régions du monde dans un processus de production unique, depuis la création de produits jusqu'à leur distribution sur le marché international pour les consommateurs finaux, incluant l'acquisition de composants et accessoires.

Pour les pays en voie de développement, cette décomposition du processus de production en CVM transfrontalières a facilité leur processus d'industrialisation en dissociant l'innovation et le développement de produits du processus de production et de création d'emploi (Baldwin, 2011 ; Taglioni et Winkler, 2016). De plus, cela offre aux pays une chance de stimuler l'industrialisation de leur économie en se spécialisant d'abord dans des tâches de faible valeur ajoutée, où ils détiennent un avantage compétitif dans une CVM spécifique, tout en investissant activement dans des activités destinées à établir un avantage concurrentiel dans des tâches à valeur ajoutée plus élevée.

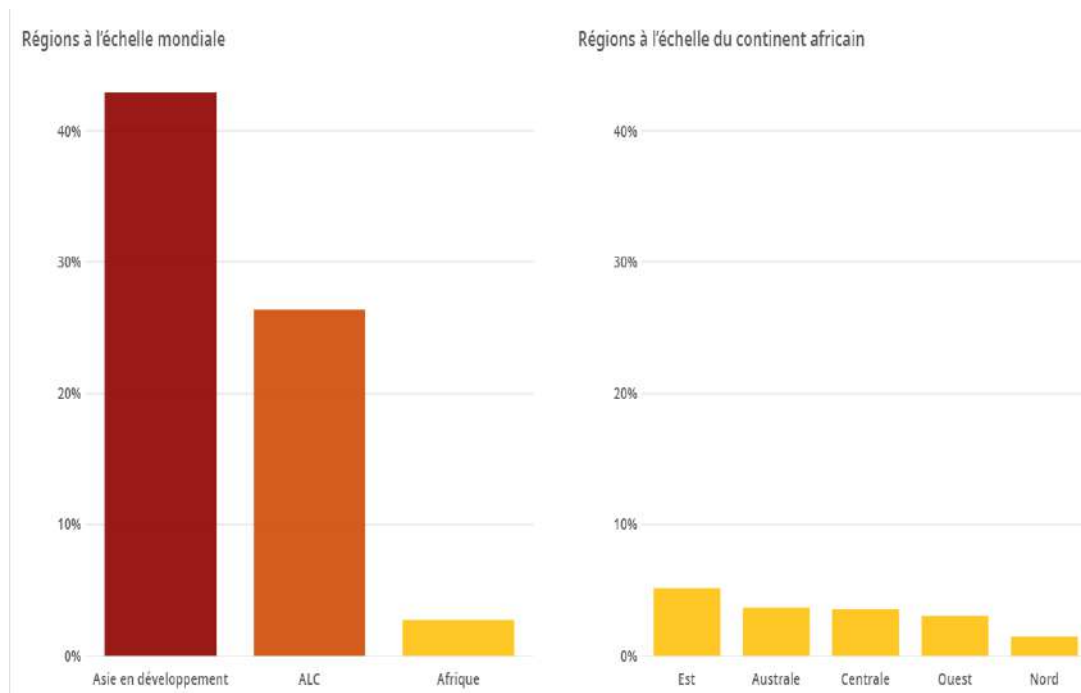
Lorsqu'on examine de près le rapport de l'Afrique aux Chaînes de Valeur Mondiales (CVM), une relation nuancée se dévoile. Se tenant à la croisée des chemins, le continent africain jongle entre les challenges et les potentiels qu'offre l'industrialisation à travers les CVM. Malgré une prédominance en tant que source de matières premières, contribuant à hauteur de 70% aux exportations, notamment dans les secteurs des métaux et des hydrocarbures, l'ambition continentale est orientée vers une meilleure ascension dans la hiérarchie des CVM. À ce jour, l'Afrique parvient à valoriser uniquement 14% de ses exportations, tandis que les pays émergents d'Asie et les pays industrialisés enregistrent respectivement 27% et 31%.

4.2. La position de l'Afrique dans les Chaînes de valeur mondiales

Lorsqu'on se penche sur le rôle de l'Afrique dans les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM), la figure 3 qui se dessine présente le continent comme un participant encore périphérique dans le maillage des échanges mondiaux. En 2019, malgré le dynamisme et le potentiel de l'économie africaine, sa contribution aux CVM était de 1,7 %, marquant une progression modeste par rapport aux 1,5 % de 2000. La nature de cette marginalisation est soulignée par l'analyse des exportations du continent. En 2019, les produits à valeur ajoutée, qu'ils soient semi-transformés ou totalement transformés, ont constitué 79% des échanges intra-africains. Pourtant, ils ne représentent que 41% des exportations africaines vers les autres régions du globe. Comparativement, les chaînes de valeur régionales de l'Afrique affichent une part de 2,7 % de sa participation aux chaînes de valeur mondiales, un pourcentage nettement moindre comparé aux 26,4 % de l'Amérique latine et des Caraïbes, et aux 42,9 % de l'Asie en développement.

² OCDE. (s.d). *Chaînes de valeur mondiales et commerce : Les implications des chaînes de valeur mondiales pour la politique commerciale.* [En ligne]. In : OCDE. Disponible sur <https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/chaines-de-valeur-mondiales-et-commerce/>

Figure 3 : Part des chaînes de valeur régionales dans la contribution aux chaînes de valeur mondiales, 2019

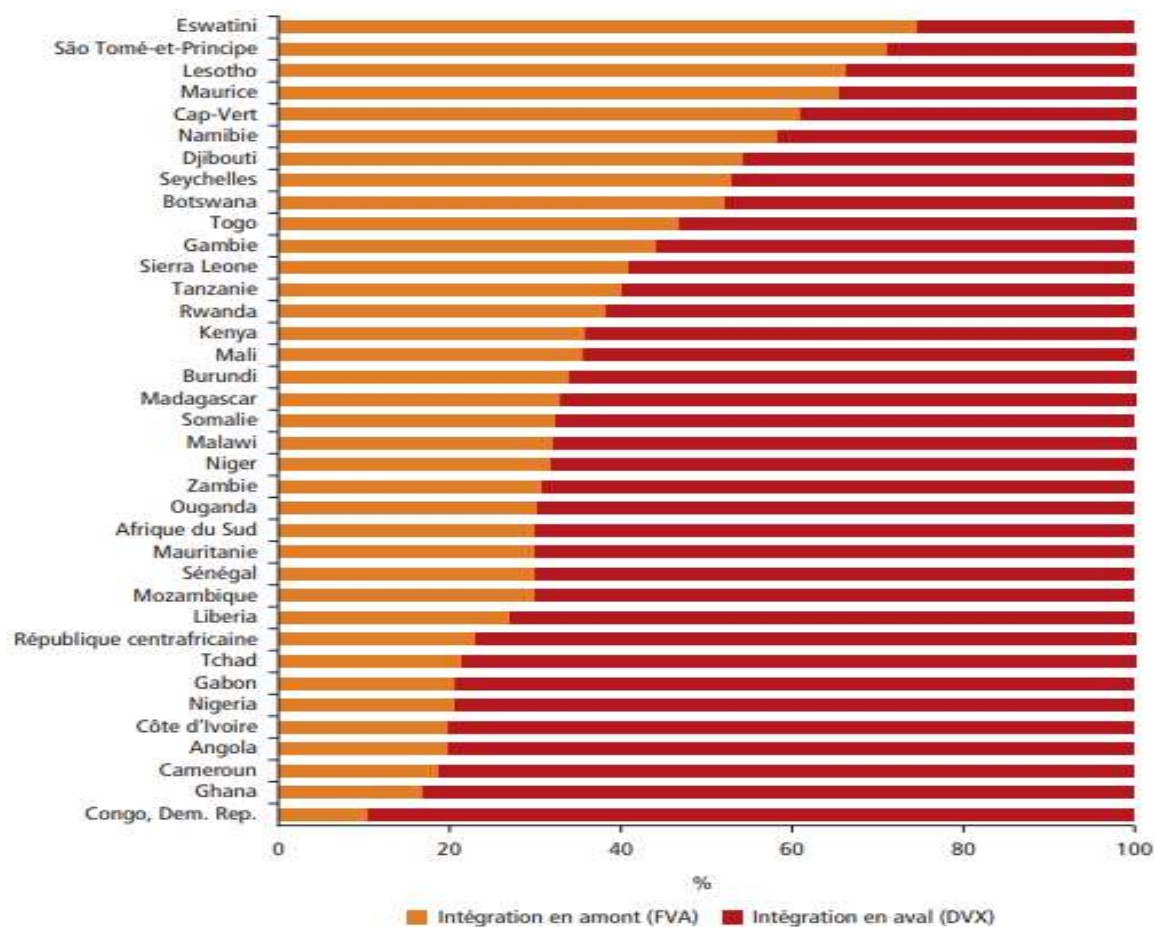


Source : OCDE (2022), « Dynamiques du développement en Afrique » *ALC : Amérique Latine et Caraïbes

De surcroît, en examinant de plus près les indicateurs relatifs aux liens en amont et en aval au sein des CVM, il est manifeste que l'Afrique subsaharienne est davantage intégrée en aval (DVX) qu'en amont (FVA). En d'autres termes, l'engagement de cette région dans les CVM est largement caractérisé par l'exportation de produits primaires, plutôt que par l'importation de valeur ajoutée étrangère ou de biens intermédiaires, qui pourraient contribuer à une montée en gamme³ des exportations. L'analyse pays par pays révèle que près d'un tiers des nations de la région affichent des liens en amont représentant au moins 40% de leur taux de participation total aux CVM, comme illustré dans la figure 4. Cette donnée suggère que la majorité des pays de la région sont intégrés dans les CVM principalement via des liens en aval. Pour un sous-ensemble spécifique de pays, notamment l'Eswatini, São Tomé-et-Principe et le Lesotho, une proportion significative de leurs exportations est constituée de biens intermédiaires importés. En contraste, les nations riches en ressources naturelles, telles que l'Angola, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria, qui sont principalement exportatrices de produits bruts, affichent les taux de liens en amont les plus faibles au sein des CVM.

³ Le terme "monter en gamme" englobe les stratégies visant à favoriser une évolution vers des activités plus sophistiquées au sein de l'industrie et des Chaînes de Valeur Mondiales (CVM). Cette montée en gamme s'accompagne généralement de transformations positives en termes de parts d'emploi et de création de valeur ajoutée dans l'industrie.

Figure 4 : Intégration en amont et aval dans chaque pays



Source : Abudu et Nguimkeu, 2019.

Ces observations indiquent que les pays majoritairement orientés vers l'exportation de produits bruts et agricoles tendent à avoir des liens en aval plus importants que les pays dépourvus de ressources naturelles, qui, en revanche, montrent des liens en amont prédominants. Cette tendance suggère que l'intensification des liens en aval est étroitement associée à la capitalisation des ressources naturelles, ce qui peut justifier les taux élevés de participation aux chaînes de valeur mondiales (CVM) observés chez les exportateurs principaux de pétrole, minerais et métaux. Dans cette dynamique, la valeur ajoutée étrangère (FVA) contenue dans les exportations des pays dotés de ressources naturelles est généralement modeste, alors que la valeur ajoutée domestique (DVX) y est souvent significative, ces exportations sont principalement axées sur des produits tels que le pétrole, les minéraux et les métaux, qui ont souvent une valeur ajoutée limitée. Cette dichotomie entre les intégrations en aval et en amont souligne que l'accent mis sur les activités en aval peut freiner l'optimisation des activités en amont dans les CVM. De même, les disparités observées entre ces taux d'intégration suggèrent également des variations dans les stratégies économiques adoptées par les pays pour intégrer leurs secteurs manufacturiers dans les CVM, tant au niveau national que sous-régional.

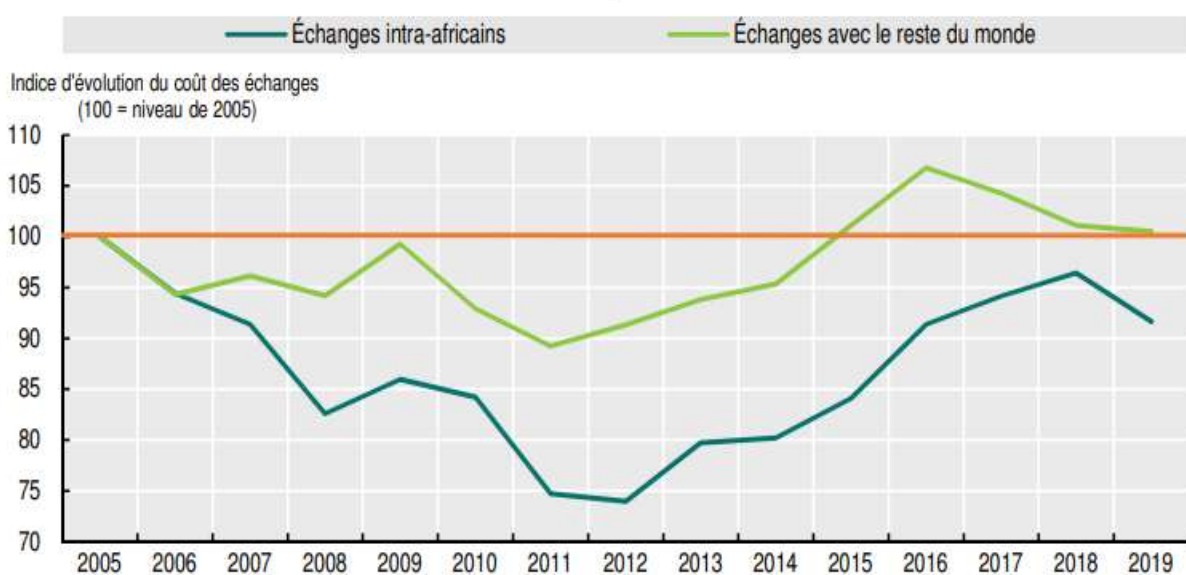
4.3. Attributs nationaux favorisant l'insertion des pays africains aux Chaînes de Valeur Mondiales du secteur industriel.

Des études récentes se sont penchées sur les liens de l'Afrique subsaharienne avec les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM), suggèrent qu'un grand nombre de pays africains ont un avantage comparatif en matière de valeur ajoutée dans le secteur manufacturier notamment celles d'Allard et al. (2016) qui ont conclu que de nombreux pays de cette région ont un avantage

comparatif pour les tâches qui ajoutent de la valeur significative aux biens finaux dans le secteur manufacturier. Cette observation est corroborée par un rapport conjoint de l'AfDB, de l'OCDE et du PNUD (2014), qui stipule qu'en général en Afrique (incluant l'Afrique du Nord), les fabricants locaux sont mieux intégrés aux CVM comparativement aux entreprises des secteurs de l'agriculture, de l'extraction minière, et des services. Les ressources naturelles et la géographie économique d'un pays sont des facteurs déterminants de son intégration aux CVM. En dépit des opportunités d'industrialisation en Afrique offertes par une insertion renforcée dans les CVM, la mise en place de stratégies clés bien définies est cruciale pour maximiser les chances de succès. Ces stratégies doivent répondre aux défis considérables rencontrés par le continent dans son ambition de s'intégrer efficacement aux chaînes de valeur mondiales. Tout d'abord, si les stratégies en faveur de l'industrialisation aspirent renforcer l'adhésion des pays aux chaînes de valeur mondiales, l'attention initiale doit être portée sur les chaînes de valeur régionales. De telles stratégies devraient être conçues pour alléger le processus d'intégration des nouvelles entreprises dans ces systèmes tout en promouvant un environnement commercial compétitif. Cependant, l'augmentation des coûts du commerce intra-africain, constitue un frein majeur pour les réseaux de production régionaux. Comme le démontre la figure 5, les coûts du commerce intra-africain ont retrouvé leur niveau de 2007, en dépit d'un recul significatif des droits de douane intra-africains. Ces coûts élevés entravent les réseaux de production, car ils s'accumulent à chaque passage de frontière.

Cette situation est attribuable à des infrastructures de transport déficientes, à l'existence de barrières non tarifaires et à l'insuffisance des services commerciaux dans les domaines de la logistique, du crédit à l'exportation et des systèmes de paiement. Selon les estimations de Plane (2021), les coûts logistiques en Afrique seraient jusqu'à quatre fois supérieurs à la moyenne mondiale. La crise sanitaire récente a exacerbé ces coûts du commerce, en raison de la désorganisation des transports, des politiques commerciales restrictives et des incertitudes liées à la conjoncture mondiale. Face à ces défis, il devient impératif de mettre en place des politiques régionales d'accompagnement pour surmonter les contraintes et les risques structurels de la production régionale, et ainsi maximiser le potentiel des avantages comparatifs de l'Afrique dans les CVM.

Figure 5 : Évolution des coûts des échanges intra-africains et avec le reste du monde, 2005-19



Source : Calculs des auteurs d'après UN ESCAP/Banque mondiale (2021).

Par ailleurs, bien que l'Afrique affiche une participation notable aux CVM, à l'instar de certaines régions asiatiques, sa concentration reste sur des secteurs à forte main-d'œuvre et à forte exploitation de ressources naturelles. Ainsi, l'ascension des coûts salariaux, fait que l'Afrique subsaharienne doit reconsidérer ses stratégies pour améliorer sa productivité, capitaliser sur ses avantages comparatifs et gravir les échelons au sein des CVM. Pour assurer une position compétitive sur la scène mondiale des CVM, il s'avère alors essentiel d'investir stratégiquement dans les infrastructures, physiques et digitales, de renforcer les compétences entrepreneuriales et d'adopter les nouvelles technologies.

5. Déployer la ZLECAf pour relier les chaînes de valeur régionales aux chaînes de valeur mondiales en faveur de l'industrialisation de l'Afrique

Dans le contexte actuel de mondialisation et d'intégration économique, l'Afrique se trouve à un carrefour stratégique. La mise en place de la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf) symbolise l'ambition du continent de renforcer son rôle dans le commerce mondial et de surmonter les défis historiques liés à la participation aux chaînes de valeur. Historiquement, l'Afrique a été confrontée à des barrières commerciales élevées qui ont limité sa compétitivité, en particulier face à des régions dynamiques comme l'Asie de l'Est. La ZLECAf, en visant à éliminer ces obstacles, aspire à accroître la compétitivité des exportations africaines, tant sur le marché régional qu'international.

5.1. Politiques Commerciales et Participation aux Chaînes de Valeur Mondiales : Une Équation Complexe

Les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM) offrent un point d'accès clé aux marchés internationaux. Il est ainsi crucial pour les entreprises de développer des stratégies permettant d'accroître et d'améliorer leur implication dans ces réseaux (Aldonas, 2013). Les politiques commerciales sont un moyen efficace pour y parvenir. Les CVM ont renforcé l'interdépendance des politiques commerciales à l'échelle mondiale, rendant leurs impacts réciproques plus immédiats et complexes. Ce n'est pas un phénomène récent mais l'augmentation de cette interdépendance est notable (OCDE, OMC et CNUCED, 2013).

Les CVM génèrent des flux commerciaux intenses et diversifiés à l'échelle internationale. Ils sont intenses, car le produit final livré sur les marchés implique des chaînes d'approvisionnement, de transformation et d'assemblage complexes et diverses. Ces chaînes génèrent une multitude de transactions internationales. Ces flux sont diversifiés, car les CVM permettent une circulation de biens intermédiaires (non finis) sous différentes formes et "tâches" qui peuvent varier et se spécialiser d'un pays à l'autre. Toutes ces transactions sont susceptibles d'être influencées par les politiques commerciales, rendant ainsi la formation et l'évolution des CVM très sensibles à ces politiques.

À l'ère des CVM, le commerce est de plus en plus piloté par les entreprises qui deviennent interdépendantes. Ceci nécessite des politiques commerciales encourageant les échanges pour les pays souhaitant participer aux CVM. Cette tâche est complexe, car il faut équilibrer la nécessité d'ouverture commerciale avec la protection de la compétitivité des producteurs locaux. Dans le contexte des CVM, le coût du protectionnisme augmente considérablement (Blanchard, 2014). Plus la chaîne de valeur est longue et implique de nombreux pays, plus les obstacles commerciaux peuvent générer des inefficacités. Les CVM intensifient les effets des mesures protectionnistes, avec des conséquences potentiellement négatives sur les investissements et la croissance.

Il est donc essentiel d'adopter une politique commerciale ouverte pour participer aux CVM. Une politique d'ouverture, et non de libre-échange total, doit être adoptée comme préalable à la participation aux CVM. Cette ouverture doit concerner aussi bien les investissements (capitaux)

que le commerce (biens). Ainsi, l'ouverture commerciale peut être vue comme un avantage compétitif pour les pays. Ceux qui adoptent des politiques commerciales libérales seront les plus privilégiés, attirant des investisseurs et des consommateurs étrangers, essentiels pour améliorer leur participation aux CVM.

L'ouverture commerciale ne concerne pas uniquement les biens, mais aussi les services, en particulier ceux facilitant le commerce, tels que les services de transport, de communication, d'assurance, de finance et d'autres services logistiques nécessaires à la coordination de toutes les activités de la chaîne de valeur. Une simple réduction des coûts de ces services peut avoir un impact significatif non seulement sur le marché des services, mais aussi sur le marché des biens. Plus d'un tiers de la valeur des produits échangés correspond à des échanges de services, soulignant l'importance de leur rôle dans l'amélioration de la compétitivité des pays et de leur participation aux CVM (OMC, OCDE et CNUCED, 2013).

5.2. L'intégration régionale en Afrique comme levier pour une meilleure participation aux CVM

La transformation économique et l'industrialisation de l'Afrique sont de plus en plus perçues comme étant favorisées par l'intégration des Chaînes de Valeur Régionales (CVR) en complémentarité avec les Chaînes de Valeur Mondiales (CVM). Pour nombre de pays, le commerce intrarégional offre une opportunité d'acquérir des compétences en exportation et de perfectionner la qualité de leurs produits. Ainsi, leur intégration aux marchés régionaux peut servir de catalyseur pour leur expansion vers les marchés mondiaux. En formant un bloc régional uni, ces pays peuvent renforcer leur positionnement dans une Chaîne de Valeur Mondiale spécifique, stimulant par conséquent leur transformation structurelle et leur croissance économique (BAD, OCDE, et PNUD 2014; Barrientos et al. 2016; Hallward-Driemeier et Nayyar 2017). La compétitivité accrue qui en découle peut-être illustrée par l'exemple de l'intégration des fabricants d'Asie de l'Est dans la CVM de l'électronique, dirigée par des puissances comme le Japon, la Chine, et les « Dragons d'Asie » (Corée du Sud, Taiwan, Singapour, et Hong Kong). Des exemples similaires se retrouvent en Afrique, notamment dans les secteurs automobiles et de l'habillement (Weigert et El Dahshan 2019), bien que des obstacles tels que les coûts de transport élevés et les infrastructures transfrontalières inadéquates freinent le développement (Engel et al., à paraître). Ces chaînes de valeur régionales ont permis de gagner en compétitivité en tirant parti des économies d'échelle, des complémentarités régionales sur les composants, et de la mise en commun de ressources telles que la logistique et les plateformes de production, renforçant ainsi leur positionnement dans les CVM.

Au cœur de cette dynamique, la politique d'intégration régionale (IR) joue un rôle prépondérant. La stratégie de la Banque mondiale pour la période 2014-2023 met en lumière l'IR comme un catalyseur puissant pour une participation accrue aux CVM. Ce processus d'intégration n'est pas seulement bénéfique pour stimuler le commerce et favoriser l'industrialisation, mais également pour améliorer les infrastructures et faciliter la mobilité des personnes et des biens. Selon l'Indice de l'Intégration Régionale en Afrique (IIRA) établi en 2019, le Congo est le pays le plus avancé de la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), suivie du Gabon et du Cameroun. En revanche, le Burundi, l'Angola et la République Démocratique du Congo (RDC) sont moins bien classés. Comparée à d'autres entités économiques régionales, la CEEAC obtient un score modéré d'intégration avec une note de 0,4422, laissant place à des améliorations potentielles dans divers aspects de l'IR. Les pays de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) se distinguent par une coordination macroéconomique plus efficace grâce à leur appartenance à la Zone Franc, mais ils restent en retard en termes d'intégration productive. Il existe une corrélation positive entre un niveau élevé d'IR et une participation forte aux CVM. L'Afrique du Sud, leader de l'industrie automobile sur le continent, en est un parfait exemple. L'implantation récente de multinationales telles que

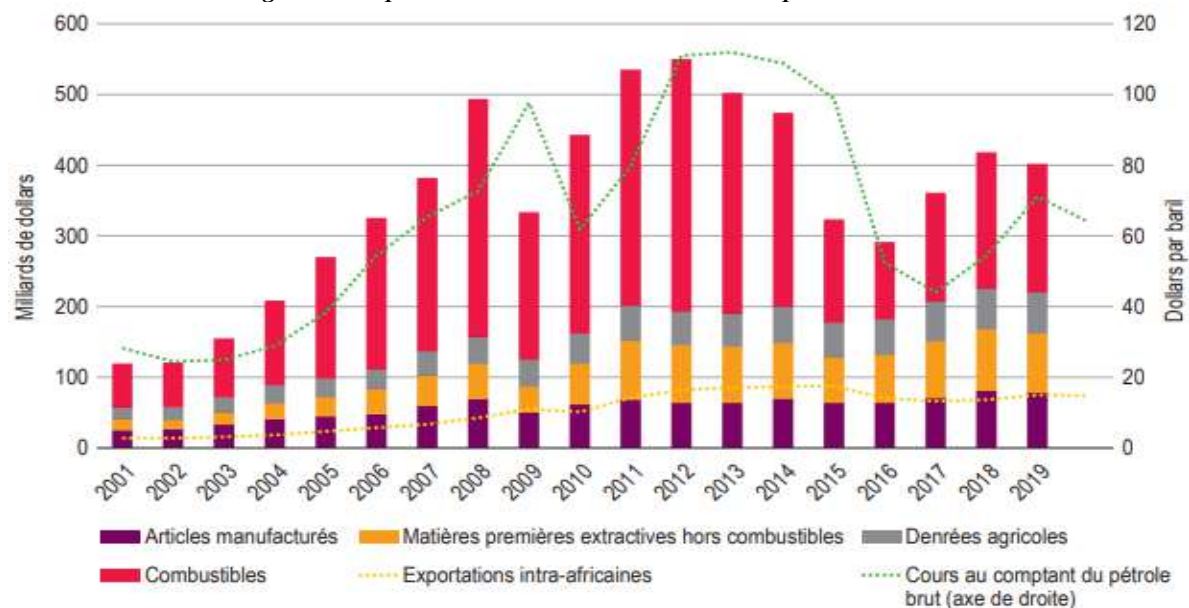
BMW, Ford, Volkswagen, Daimler Chrysler et Toyota a stimulé la production locale de composants et l'assemblage de véhicules, destinés aussi bien au marché local qu'international. Cette situation a accru la part de la valeur ajoutée étrangère dans ses exportations, indicateur clé de la participation aux CVM.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette corrélation. Premièrement, l'IR génère des externalités positives, telle l'expansion des marchés et l'augmentation des échanges commerciaux entre les pays membres. Selon la théorie contemporaine du commerce international, une structure productive diversifiée et complémentaire favorise généralement les échanges de biens et de services entre pays voisins. De plus, le développement du commerce intra-branche, associé à la différenciation horizontale des produits, augmente la diversité des produits et améliore l'efficacité économique. L'IR, en soutenant le développement des infrastructures de transport et d'électricité, peut aider les économies sous-régionales à se positionner de manière plus centrale dans l'économie mondiale et à jouer un rôle plus significatif dans le développement des chaînes de valeur régionales, un prérequis à leur participation aux CVM. Dans le contexte de la fragmentation des processus de production, une logistique et un transport efficaces sont des éléments clés de la compétitivité des entreprises. Par exemple, l'expansion des réseaux de transport peut ouvrir des opportunités de développement personnel et d'acquisition de compétences techniques, essentielles pour une participation accrue aux CVM.

5.3. Quelle intégration de l'Afrique dans les Chaînes de Valeur Mondiales du secteur industriel dans le cadre de la ZLECAf ?

L'analyse des tendances commerciales actuelles en Afrique révèle une dualité. D'une part, les échanges intra-africains se caractérisent par une composition diversifiée. Selon des données fournies par l'International Trade Centre et l'UNCTAD (2021), environ 61% du commerce intrarégional est constitué de produits semi-transformés et transformés. Cette prévalence des produits manufacturés et agricoles dans le commerce intrarégional suggère une orientation vers une croissance économique transformatrice et inclusive. De plus, il est à noter que les nations africaines présentant une diversification accrue de leurs exportations tendent à avoir une proportion plus élevée d'échanges commerciaux au sein du continent.

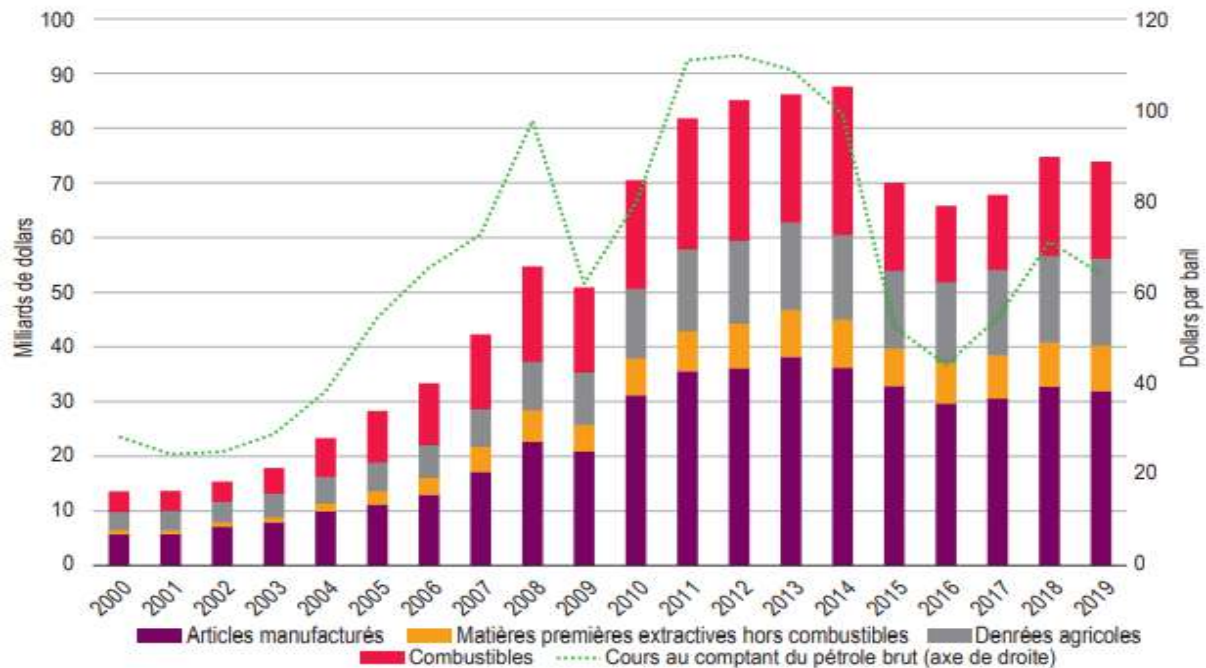
Figure 6 : Exportations extracontinentales sur la période 2001-2019



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données de la base de données UNCTADStat.

D'autre part, en ce qui concerne les échanges extracontinentaux, l'Afrique démontre une dépendance substantielle vis-à-vis des produits de base, qui représentent approximativement 70% de ses exportations hors continent. Plus spécifiquement, les combustibles et les matières premières dominent, constituant ensemble 62% des exportations extracontinentales. Cette concentration expose inévitablement le continent à des risques associés à la volatilité des prix sur les marchés mondiaux. Il est pertinent de souligner que la valeur globale des exportations africaines, évaluée à 400 milliards de dollars, a manifesté une tendance à la baisse depuis 2010, une dynamique largement attribuable à la contraction des prix des combustibles.

Figure 7 : Exportations intra-africaines sur la période 2001-2019

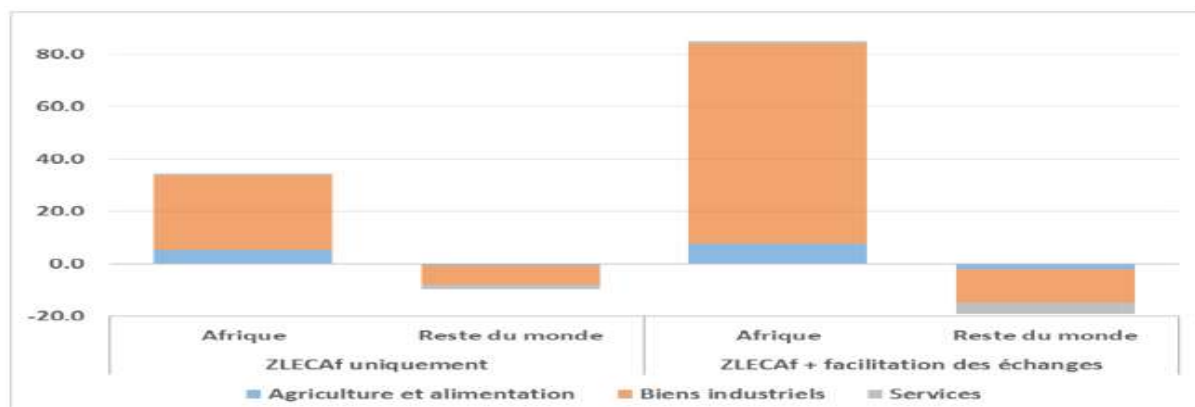


Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données de la base de données UNCTADStat.

La variété des échanges commerciaux intra-africains indique un potentiel considérable pour le commerce du continent, qui pourrait être renforcé par l'établissement de chaînes de valeur régionales, la standardisation des politiques commerciales et l'amélioration du mécanisme d'échanges. Face à ce défi, la ZLECAf émerge comme une initiative stratégique. En tant que plate-forme pour la libéralisation des échanges entre les pays africains, la ZLECAf devrait aboutir à d'importantes réductions des barrières tarifaires et non tarifaires, qui sont souvent considérées comme un frein majeur à la participation de l'Afrique aux chaînes de valeur. Ces réductions pourraient accroître de 15 % le flux médian des échanges de marchandises entre les pays africains et augmenter le PIB réel médian par habitant de 1,25 %. ⁴Selon des études récentes de la Commission Économique pour l'Afrique (CEA), la mise en œuvre de la ZLECAf pourrait engendrer une augmentation notable, à hauteur de 52,3%, du commerce intra-africain en supprimant les droits de douane (figure 8).

⁴ ElGanainy, A. A., Hakobyan, S., & Liu, F. (2023). *Intégration commerciale en Afrique. Libérer le potentiel du continent dans un monde en évolution. International Monetary Fund.*

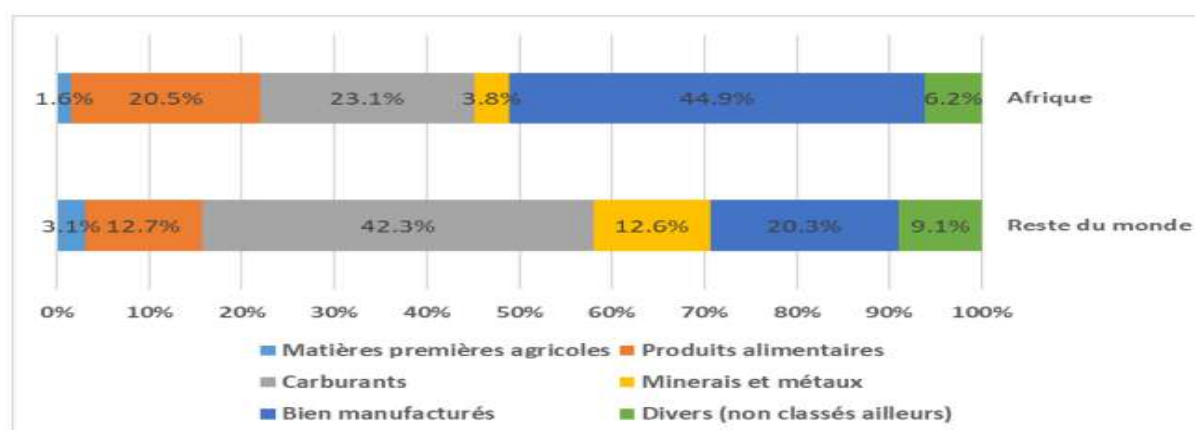
Figure 8 : Évolution des exportations africaines vers l'Afrique et le reste du monde après suppression des barrières tarifaires en Afrique ou introduction de facilitations non tarifaires en plus de cette suppression, comparé à la référence de 2022 (en milliards USD).



Source : Mevel et Karingi (2013).

De plus, si des mesures non tarifaires de facilitation des échanges étaient adoptées en parallèle, la part des produits industriels dans le commerce intra-africain pourrait s'accroître de manière significative, avec l'industrie capturant jusqu'à 90% des gains totaux (CEA, 2012) (figure 9).

Figure 9 : Composition des exportations africaines vers l'Afrique et vers le reste du monde, par principaux secteurs, pourcentages, moyenne 2015-2017



Source : auteur, basé sur UNCTADStat.

Ces transformations sont soutenues par les travaux d'Ofa, Spence, Mevel et Karingi (2012), qui suggèrent que la ZLECAf aurait le potentiel de faire augmenter le commerce intra-industriel⁵ de l'Afrique et de permettre aux pays africains de monter dans les chaînes de valeur. Ces auteurs ont trouvé une corrélation positive entre la diversification des exportations et le commerce intra-industriel en Afrique et entre ce dernier et la proportion de produits manufacturés. Cela suggère que les avancées dans le processus d'industrialisation des économies africains, telles que celles qui pourraient être engendrées par la ZLECAf, pourraient stimuler les échanges intra-industriels, qui demeurent relativement limités sur le continent africain - et vice versa. Ce résultat revêt une importance capitale, car il laisse entrevoir la possibilité d'une synergie entre le commerce et l'industrialisation, avec d'éventuels effets multiplicateurs. Par ailleurs, l'analyse des données relatives aux échanges commerciaux et à la valeur ajoutée révèle que les pays où la part des échanges intrarégionaux est plus significative

⁵ On entend par commerce intra-industriel l'échange de produits au sein d'une même industrie, qui peuvent être similaires ou différenciés sur le plan de la qualité, de la variété, ou à différentes étapes du processus de production.

sont généralement associés à une proportion relativement plus élevée de la valeur ajoutée au niveau régional (par opposition à la valeur ajoutée issue des importations en provenance d'autres régions) dans ces échanges intrarégionaux. Dans ces conditions, la ZLECAf qui, comme démontré antérieurement, pourrait ouvrir la voie à une augmentation de la production de biens à forte valeur ajoutée au sein du marché régional. Ainsi, elle participerait activement au renforcement et à la montée en gamme des chaînes de valeur régionales.

Conscient ainsi, du rôle crucial des biens intermédiaires dans la montée en gamme qualitative et l'accroissement de la productivité (e.g., Amiti et Khandelwal, 2013; Amiti et Konings, 2007; Halpern, Koren et Szeidl, 1993), et capitalisant sur le potentiel industriel de ses chaînes de valeur régionales, que devrait permettre la ZLECAf, l'Afrique se positionne stratégiquement pour s'affranchir de sa dépendance historique à l'exportation de matières premières en faveur d'une intégration réussie dans les chaînes de valeur mondiales. Cette transition s'appuie sur une synergie entre la compétitivité renforcée par des initiatives régionales et le développement de compétences, de capacités et de normes industrielles essentielles pour une intégration efficace dans ces chaînes. L'expérience asiatique nous rappelle l'importance des compétences spécialisées, en particulier dans les domaines techniques, scientifiques et technologiques, pour une intégration réussie dans des chaînes de valeur mondiales avancées, liées à des secteurs tels que les technologies de l'information, l'électronique et la pharmacie. Dans cette optique, l'Afrique est en mesure de tirer profit des avantages comparatifs actuels que présentent les tâches peu exigeantes en qualifications, pour stimuler la création de valeur ajoutée, tout en visant une montée en gamme vers des activités plus qualifiées. Ce faisant les entreprises du continent se préparent efficacement pour une intégration réussie dans les chaînes de valeur mondiales compétitives. De surcroît, cela leur offre l'opportunité non seulement de bénéficier des économies d'échelle pour stimuler leur croissance, mais aussi de renforcer leur résilience face aux éventuels chocs économiques globaux. Cette approche contribue à accélérer et intensifier le processus d'industrialisation en Afrique. L'exemple du Maroc dans l'industrie automobile en est une illustration pertinente. Le pays tire parti de ses avantages comparatifs en se concentrant sur des activités moins qualifiées, comme l'assemblage de véhicules. Ceci permet de créer une base industrielle solide avant de se diriger vers des opérations plus complexes et plus qualifiées, telles que la recherche et le développement, ainsi que l'assemblage de moteurs, et la fabrication de châssis et de sièges. En suivant cette voie, le Maroc a réussi à augmenter son taux d'intégration dans le secteur à 65%, renforçant ainsi sa position dans les chaînes de valeur mondiales de l'industrie automobile. Toutefois, pour pérenniser ces acquis cette évolution nécessite une collaboration étroite entre les entités publiques et privées, pour orchestrer une transition progressive des compétences du niveau national au niveau régionale et mondial.

6. Conclusion

L'industrialisation, bien qu'ayant historiquement soutenu la croissance des pays développées, voit son rôle questionné en Afrique, en partie à cause de l'avènement technologique et des mutations du commerce international. Certains experts évoquent une "désindustrialisation prématurée" dans cette région, remettant en question la pertinence de l'accent mis sur le secteur manufacturier comme levier de croissance pérenne. Néanmoins, l'Agenda 2063 de l'Union africaine et diverses initiatives nationales soulignent la nécessité de l'industrialisation pour le développement. À cet égard, un des éléments clés pour le succès industriel de l'Afrique réside dans sa capacité à s'intégrer efficacement dans les chaînes de valeur mondiales. En effet, la majorité des activités manufacturières se déploient à travers des chaînes de valeur mondiales (CVM), intégrant ainsi des entreprises de différents pays dans le processus de production. Cette fragmentation du processus manufacturier, couvrant divers segments qui dépassent les

frontières nationales, constitue un levier d'industrialisation pour les pays en développement. Elle a permis à certains d'entre eux d'initier leur industrialisation en se focalisant d'abord sur des segments à faible valeur ajoutée, où ils détiennent un avantage comparatif, tout en se projetant simultanément vers des activités à forte valeur ajoutée.

Alors que l'intégration aux chaînes de valeur mondiales (CVM) ouvre des horizons prometteurs pour l'industrialisation africaine, notamment en termes d'accès à des marchés plus larges, d'acquisition de technologies clés et de stimulation de l'innovation (selon Gereffi et Sturgeon, 2013), il incombe aux décideurs politiques africains de formuler des stratégies pertinentes pour maximiser ces opportunités. Cela est particulièrement crucial étant donné que la dotation en ressources naturelles de certains pays africains guide la nature des relations qu'ils établissent au sein des chaînes de valeur mondiales (CVM) notamment, des liens en aval pour les pays riches en ressources et en amont pour ceux qui en sont dépourvus. Au-delà de ce facteur, les barrières commerciales, le déficit en infrastructures et la pénurie de compétences qualifiées, constituent entre autres des défis majeurs à relever pour maximiser les opportunités offertes par les CVM. Ainsi, si les politiques d'industrialisation visent à ancrer davantage les pays africains dans ces chaînes, elles doivent d'abord mettre l'accent sur le développement des chaînes de valeur à l'échelle régionale. Dans cette perspective, la ZLECAf, couvrant un marché de 1,27 milliard de personnes avec un PIB de plus de 2 500 milliards de dollars, s'avère être un levier essentiel dans cette équation. En supprimant les droits de douane, elle a le potentiel de dynamiser le commerce intra-africain pour répondre aux exigences d'un marché en essor. La CEA prévoit que la ZLECAf pourrait augmenter le commerce intra-africain de 52,3% en supprimant ces droits, et même le doubler si des mesures non tarifaires de facilitations des échanges sont mises en place, en parallèle. La part des produits industriels dans le commerce intra-africain pourrait s'accroître ainsi de manière significative, avec l'industrie capturant jusqu'à 90% des gains totaux (CEA, 2012). Cette vision est appuyée par des études comme celle d'Ofa, Spence, Mevel et Karingi (2012), mettant en avant le potentiel de la ZLECAf à augmenter le commerce intra-industriel en Afrique et à permettre aux pays africains de monter dans la chaîne de valeur. Ainsi, en renforçant son cadre industriel régional, l'Afrique peut acquérir les compétences et standards nécessaires pour une intégration efficace aux chaînes de valeur mondiales.

Toutefois, la ZLECAf seule ne suffit pas à catalyser pleinement l'industrialisation en Afrique. L'effet de cet accord sur l'industrialisation sera lié à l'engagement des pays de la région à envisager l'industrialisation comme un chemin vers une croissance économique durable, à capitaliser sur leurs avantages comparatifs tout en renforçant leurs capacités productives à l'ère d'une mondialisation exacerbée. L'intégration délibérée de l'industrialisation dans leurs agendas stratégiques, comme indiqué par Oqubay (2019), associée à des investissements ciblés dans les compétences et l'innovation technologique, est de la plus haute importance ; de tels investissements sont essentiels pour renforcer les capacités industrielles, consolider des avantages dans des domaines à forte valeur ajoutée, promouvoir l'emploi qualitatif, et améliorer la productivité sectorielle. De surcroît, compte tenu des variations observées dans les degrés d'intégration, ainsi que des différentes structures économiques des pays africains, les répercussions de la ZLECAf seraient différenciées. Toutefois, les avantages inhérents à cette zone de libre-échange s'étendraient à l'ensemble des pays africains. Cela suppose que toute politique économique visant une intégration efficace dans les chaînes de valeur mondiales nécessiterait une approche adaptée, évitant une mise en œuvre uniforme tant à l'échelle nationale que régionale. Enfin, comme indiqué par le WEF (2013), l'infrastructure et la connectivité jouent un rôle cardinal dans la façon dont l'intégration aux CVM peut influencer l'évolution économique, car elles déterminent la prédictibilité, la fiabilité et l'efficacité de ces chaînes.

Références

- (1). **Abreha, K. G., Kassa, W., Lartey, E. K., Mengistae, T. A., & Zeufack, A. G.** (2022). *L'industrialisation en Afrique subsaharienne : Saisir les opportunités offertes par les chaînes de valeur mondiales*. World Bank Publications.
- (2). **ALLALI, S.** (2022). Aperçu sur l'évolution de la notion « d'intégration régionale » : focus sur la Zone de libre-échange Continentale Africaine (ZLECAf). *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 3(3-1), 230-241.
- (3). **Avom, D.** (2022). *Intégration régionale : un levier pour une insertion réussie de l'Afrique centrale dans les chaînes de valeur mondiales*. FERDI Notes brèves/Policy briefs.
- (4). **Badr, G.** (2021). La participation aux chaînes globales de valeur et le choix de positionnement : application aux pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure et au Liban (*Doctoral dissertation, Université Grenoble Alpes [2020-....]; Université Libanaise*).
- (5). **Banque africaine de développement.** (2013). *Chaînes de valeur et intégration de l'Afrique dans l'économie mondiale. Dans Rapport annuel 2013 (Chapitre 2)*. Banque africaine de développement.
- (6). **BearingPoint.** (2019). Industrie en Afrique, les raisons d'un renouveau.
- (7). **Chouhaibi, A.** (2022). L'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : cas de l'UEMOA. *International Journal of Economic Studies and Management (IJESM)*, 2(3), 489-502.
- (8). **CNUCED.** (2021). *Rapport sur le développement économique en Afrique : La contribution potentielle de la Zone de libre-échange continentale africaine à une croissance inclusive*. United Nations.
- (9). **CNUCED.** (2022). *Rapport sur le développement économique en Afrique : La contribution potentielle de la zone de libre-échange continentale africaine à une croissance inclusive*. United Nations.
- (10). **Commission économique pour l'Afrique.** (2015). *Comprendre les indices de l'intégration régionale : Un guide pour mieux l'information contenue dans les indices de l'intégration régionale*. United Nations.
- (11). **CUA ., & OCDE** (2022), *Dynamiques du développement en Afrique 2022 : Des chaînes de valeur régionales pour une reprise durable*. Addis Ababa/Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/f92ecd72-fr>.
- (12). **Da Costa, P.** (2021). Économie : cours d'introduction à l'analyse économique (*Doctoral dissertation, Ecole CentraleSupélec, Département SHS*).
- (13). **Echandi, R., Maliszewska, M., & Steenbergen, V.** (2022). *Tirer le meilleur parti de la Zone de libre-échange continentale africaine : Rôle du commerce et de l'investissement direct étranger pour stimuler la croissance et réduire la pauvreté*. Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale.
- (14). **ElGanainy, A. A., Hakobyan, S., & Liu, F.** (2023). Intégration commerciale en Afrique. Libérer le potentiel du continent dans un monde en évolution. *International Monetary Fund*.
- (15). **Elkorri, M.** (2023). *Construction automobile : Le Maroc vise une production d'un million de véhicules/an à l'horizon 2025*. [En ligne]. In : l'opinion. Disponible sur : https://www.lopinion.ma/Construction-automobile-Le-Maroc-vise-une-production-d-un-million-de-vehicules-an-a-l-horizon-2025_a40456.html
- (16). **Jacquemot, P.** (2018). L'industrialisation en Afrique en question : Des désillusions à un nouveau volontarisme. *Afrique contemporaine*, (2), 29-53.

- (17). **Jean-Michel, H., Amine, B., & Marie, H.** (2019). *Industrie en Afrique : les raisons d'un renouveau.* [En ligne]. In: La Tribune. Disponible sur : <https://afrique.latribune.fr/think-tank/tribunes/2019-10-11/industrie-en-afrique-les-raisons-d-un-renouveau-830173.html>
- (18). **Kafando, N.** (2014). *L'industrialisation de l'Afrique : l'importance des facteurs structurels et du régime de change. (Doctoral dissertation, Université d'Auvergne, Clermont-Ferrand I).*
- (19). **Laggoune, N., Belarbi, H., & Harbi, A.** (2020). *L'intégration dans les chaînes de valeurs mondiales et régionales, un facteur de développement économique et de croissance pérenne.* [En ligne]. In : CARE. Disponible sur : <https://care.dz/fr/evenements/lintegration-dans-les-chaines-de-valeurs-mondiales-et-regionales-un-facteur-de-developpement-economique-et-de-croissance-perenne-event102>
- (20). **Mevel-Bidaux, S.** (2019). *Accords commerciaux préférentiels et industrialisation de l'Afrique (Doctoral dissertation, Université de Bordeaux).*
- (21). **Mouyedi, S. E.** (2021). *La relation entre l'ouverture commerciale et l'industrialisation en Afrique centrale (Doctoral dissertation, EENI GLOBAL BUSINESS SCHOOL).*
- (22). **Nations Unies., & Commission Economique pour l'Afrique** (2015). *Rapport économique sur l'Afrique 2015 : l'industrialisation par le commerce.* Addis Abeba. NUCEA. <https://hdl.handle.net/10855/22733>
- (23). **OCDE.** (2013). *Économies interconnectées : comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales – rapport de synthèse.* Éditions OCDE.
- (24). **OCDE.** (2022). *Afrique : Des chaînes de valeur régionales pour une meilleure intégration mondiale.* [En ligne]. In : OCDE. Disponible sur : <https://www.oecd.org/coronavirus/fr/les-donnees-dechiffrees/afrique-des-chaines-de-valeur-regionales-pour-une-meilleure-integration-mondiale>
- (25). **OCDE.** (s.d). *Chaînes de valeur mondiales et commerce : Les implications des chaînes de valeur mondiales pour la politique commerciale.* [En ligne]. In : OCDE. Disponible sur <https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/chaines-de-valeur-mondiales-et-commerce/>
- (26). **Rakotomalala, F. M.** (2017). *La place de l'industrialisation dans le développement des PED. Mémoire de fin d'études pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise en Sciences Économiques.*
- (27). **Totouom, A.** (2018). *Les obstacles au développement industriel de l'Afrique. L'Actualité économique, 94(3), 363-387.*
- (28). **Toura, M., & Boubrahimi, N.** (2023). *Cadre d'analyse des chaînes de valeur mondiales : une revue de littérature. Alternatives Managériales Economiques, 5(2), 294-312.*