



Bulletin économique d'Afrique de l'Ouest

Numéro 3

Une publication des SER d'Abuja et d'Abidjan
Octobre 2024

L'Afrique de l'Ouest : un bloc commercial dont l'intégration reste largement à accomplir

L'Afrique de l'Ouest est couverte par plusieurs organisations régionales ayant vocation à en promouvoir l'intégration économique, commerciale et monétaire : l'Union économique et monétaire d'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et la Zone de libre-échange continentale africaine. Chacune de ces organisations met en œuvre à son échelle une zone de libre-échange. L'UEMOA, est sans aucun doute la forme la plus aboutie. Ce troisième Bulletin économique présente ainsi le bilan du commerce extérieur de la zone, qui atteint 78,8 Md EUR en 2022 malgré un déficit qui s'aggrave à 3,3 % du PIB. Pour autant au niveau de la sous-région, l'étude à partir d'un modèle gravitationnel des relations entre le Nigéria et son voisinage immédiat montre que l'intégration commerciale reste largement inaboutie, sans doute en raison de l'importance du commerce informel, mais aussi de l'insuffisance des infrastructures et de l'orientation de la politique commerciale des États. Une troisième note fait le point sur l'avancement de la ZLECAf dont le Secrétariat est situé à Accra. Là aussi l'intégration régionale progresse lentement, la dernière avancée marquante étant l'Initiative du commerce guidé lancée en 2022, mais finalement sans réelle appropriation par le secteur privé.

Alors que les mécanismes d'intégration régionaux peinent encore à produire des résultats au plan commercial, ce Bulletin économique s'attarde sur d'autres thématiques transversales. Ainsi début septembre Abidjan a accueilli la 12^{ème} Conférence annuelle sur le changement climatique et le développement en Afrique, où les États africains ont appelé à l'unité et à une plus grande coopération sur les enjeux environnementaux. Un autre article porte sur la présence économique indienne en Afrique de l'Ouest francophone, qui est marquée par une relation commerciale qui s'est considérablement développée. L'Inde est devenue en 2021 le 3^{ème} fournisseur des pays de l'UEMOA.

Comme chaque trimestre, ce numéro présente plusieurs analyses propres à certains pays de la zone. Le lecteur trouve ce trimestre des articles concernant les retombées de l'envolée des cours internationaux du cacao pour la Côte d'Ivoire, ainsi qu'un article sur le renouveau du secteur du tourisme ivoirien. Au Nigéria, l'actualité de l'été a été marquée par le secteur pétrolier qui continue de se recomposer alors que la raffinerie d'Aliko Dangote commence sa production d'essence. A noter également au Nigéria l'émission réussie d'un *diaspora bond* qui a permis au pays de se financer en devise sur le marché local. On trouvera enfin dans ce numéro une note sur la présence chinoise au Togo ainsi qu'une autre sur le réseau électrique sénégalais.

Daniel Gallissaires
Chef du Service économique régional
d'Abidjan

daniel.gallissaires@dgtresor.gouv.fr

Florent Mangin
Chef du Service économique régional
d'Abuja

florent.mangin@dgtresor.gouv.fr

Nous rappelons à notre cher lectorat que les Services économiques régionaux d'Abuja et d'Abidjan publient régulièrement sur l'actualité économique ouest-africaine et sur leurs activités dans la région à travers leurs pages LinkedIn ([Abuja](#) et [Abidjan](#)). Veuillez également écrire à [Martin Folliasson](#) (Abuja) et à [Clara Delmotte](#) (Abidjan) pour vous inscrire aux listes de diffusions respectives.

Sommaire

AFRIQUE DE L'OUEST.....	4
A quelques mois des 50 ans de la CEDEAO, quelles perspectives d'intégration commerciale ?	4
Le commerce transfrontalier et régional du Nigéria : une intégration commerciale inaboutie.....	7
Le commerce extérieur de biens de l'UEMOA en 2022	15
L'intégration régionale des Etats Membres de la CEDEAO dans la ZLECAf	22
Les pays africains appellent à l'unité et à un accès simplifié aux financements climatiques lors des Conférences d'Abidjan sur le climat et l'environnement	26
Présence économique indienne en Afrique de l'Ouest francophone.....	28
COTE D'IVOIRE	30
Le dynamisme renouvelé du secteur du tourisme.....	30
Envolée des cours internationaux du cacao : quelles retombées pour la Côte d'Ivoire, 1 ^{er} producteur mondial ?	33
NIGERIA	36
L'industrie pétrolière au Nigéria	36
<i>Diaspora bonds</i> : une idée qui refait surface au Nigéria	41
TOGO.....	44
Une présence économique chinoise encore importante	44
SENEGAL	48
Le réseau électrique sénégalais face aux défis de l'accès universel et de l'intégration des énergies renouvelables	48

AFRIQUE DE L'OUEST

A quelques mois des 50 ans de la CEDEAO, quelles perspectives d'intégration commerciale ?

Créée le 28 mai 1975 par le traité de Lagos, la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a pour objectif principal la coopération économique et politique entre États membres à travers la mise en place d'une zone de libre-échange et d'un tarif extérieur commun ainsi que la convergence des politiques économiques. Près de 50 ans après sa mise en place, malgré de nombreuses réformes et progrès réalisés, force est de constater que la CEDEAO affiche des résultats mitigés tant sur le plan commercial (faiblesse des échanges entre membres) que sur la complémentarité des politiques économiques. Des facteurs tels que le déficit d'infrastructures, la difficulté à créer des chaînes de valeurs régionales ou les divergences d'intérêts entre membres peuvent expliquer ces moindres résultats. De récentes initiatives pourraient toutefois renforcer l'intégration au sein de la zone à moyen terme.

Une intégration commerciale encore faible, et de nombreux obstacles structurels

Malgré de nombreuses réformes (libéralisation du marché intérieur, tarif extérieur commun) visant à favoriser l'intégration commerciale depuis sa création, les échanges entre membres de la CEDEAO demeurent relativement faibles. Selon les dernières données disponibles¹, la part des exportations des pays de la CEDEAO à destination de la CEDEAO serait de 10,5 %. À titre de comparaison, la part des exportations de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) destinée à l'UEMOA s'élève à 18 %.

Un récent rapport² de la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) fait état d'une intégration commerciale encore insuffisante, d'autant plus que les exportations au sein de la CEDEAO seraient dominées par des réexportations. Cette intégration est à mettre en regard de celle constatée dans les autres zones de libre-échange (ZLE) fonctionnelles dans les communautés économiques régionales (CER) reconnues par l'Union africaine (UA) depuis 2017 : en 2023, la part des exportations destinées à la ZLE dans les exportations totales de la ZLE s'élève à 10 % pour le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), 14 % pour la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et 21 % pour la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC). L'indice d'intégration régionale de l'UA rapporte également une moindre intégration de la CEDEAO, sa composante commerciale de l'intégration s'élevant à 0,68, derrière la SADC (0,78) au premier rang des CER africaines, et la CAE (0,74).

L'analyse à partir des données de commerce international peut cependant comporter certaines limites : d'un côté, le commerce sous-régional peut être minoré, du fait des échanges

¹ Données de la Cnuced, septembre 2024.

² [Rapport sur les Perspectives de développement de l'Afrique de l'Ouest, BIDC, juin 2024](#)

transfrontaliers non déclarés (par ex. frontière Bénin-Nigéria) ; de l'autre, il est enregistré dans le commerce sous-régional des échanges pour lesquels la marchandise ne fait que transiter par un pays de la communauté (le cas pour des produits importés par un pays côtier qui sont directement réexportés vers l'hinterland).

Ces performances relatives se justifient par plusieurs facteurs : (i) des exportations essentiellement basées sur l'exploitation de matières premières pour des pays disposant d'une faible capacité de transformation de ces dernières ; (ii) les insuffisances des administrations aux frontières et notamment des douanes ; (iii) la difficulté à mettre en place des chaînes de valeur régionales en lien avec la sous exploitation de certains avantages comparatifs et la faiblesse du secteur industriel ; (iv) la persistance de certaines barrières tarifaires et non-tarifaires, particulièrement entre pays de l'UEMOA et de la Zone monétaire ouest-africaine (ZMOA³) ; (v) la faible intégration par les infrastructures, en lien notamment avec la difficulté à mettre en place des réseaux de transport efficaces et (vi) l'instabilité politique et sécuritaire de la sous-région.

La pluralité des approches des États membres au commerce international ralentit le processus d'intégration régionale.

La diversité des approches des pays de la zone concernant l'ouverture aux échanges complique le fonctionnement des institutions régionales, ce qui retarde la mise en œuvre de politiques pourtant structurantes pour la région. C'est notamment le cas du Tarif extérieur commun (TEC) : alors que sa mise en application a été décidée pour 2015, le Nigéria bénéficie de dérogations lui permettant d'imposer une « taxe d'ajustement » sur une liste de produits importés. D'autre part, les orientations nationales ne convergent pas nécessairement en matière de commerce, ne permettant pas l'alignement des politiques économiques communautaires. La signature en 2016 d'un Accord de partenariat économique intérimaire (APEI) entre l'UE et la Côte d'Ivoire d'une part et entre l'UE et le Ghana d'autre part met en avant la volonté politique d'ouverture aux échanges de ces pays. Parallèlement, le Nigéria n'a pas encore signé l'APE, retardant sa ratification au niveau régional (celui-ci ayant vocation à remplacer les APEI).

À moyen terme, des perspectives significatives de renforcement de l'intégration

La CEDEAO bénéficie déjà d'atouts certains dans son processus d'intégration régionale, comme une politique aboutie de libre circulation des personnes, ainsi qu'une organisation institutionnelle étoffée⁴. Ainsi, depuis 2004, elle bénéficie d'un accord de coopération et de partenariat avec l'UEMOA relatif à l'accélération du processus d'intégration en Afrique de l'Ouest. Par ailleurs, la CEDEAO s'est également dotée la même année – à l'image de l'UEMOA avec la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) – d'une Banque d'investissement et de développement (BIDC) détenue à 70% par les États membres, qui vise à financer des projets de développement dans les pays de la sous-région. Depuis sa création, la BIDC a multiplié par vingt ses engagements nets, portés à près de 3,0 Md EUR en 2023 pour 185 projets actifs,

³ ZMOA : Zone monétaire ouest-africaine, regroupe les pays membres de la CEDEAO n'utilisant pas le franc CFA.

⁴ Cour de justice régionale, parlement régional, force armée d'intervention ECOMOG notamment.

majoritairement dans les infrastructures (47 % des sommes engagées). Elle est en outre fréquemment utilisée comme intermédiaire ou délégataire de fonds par les bailleurs bilatéraux : ainsi en mai 2023, l'Agence française de développement (AFD) s'est associée à la BIDC pour l'octroi d'un crédit de 19 M EUR pour la sécurité alimentaire dans la sous-région.

Plusieurs programmes allant dans le sens du renforcement de la coopération et la complémentarité des économies des pays membres de la CEDEAO ont été mis en place. En matière douanière, la CEDEAO, avec le soutien de la Banque mondiale, a entrepris une action de renforcement de coopération, déployant sur certaines routes commerciales d'Afrique de l'Ouest son programme « Sigmat » (2019), qui consiste à améliorer le partage des informations en amont entre les pays. En outre, une politique industrielle commune d'Afrique de l'Ouest, lancée dès 2010, se donnait déjà pour but de coordonner et de renforcer les politiques nationales à destination du secteur privé. Depuis 2019, cette initiative est complétée par le Programme de compétitivité de l'Afrique de l'Ouest (WACOMP), financé par l'Union européenne (UE, 120 M EUR) et mis en œuvre par le Centre du commerce international (ITC), afin de renforcer les chaînes de valeurs nationales et régionales pour faciliter les échanges entre pays de la zone.

Le financement des infrastructures d'intérêt régional est au cœur du projet de la CEDEAO et de ses membres, avec l'appui des banques de développement⁵. Des infrastructures d'envergure facilitant l'intégration entre membres devraient voir le jour à moyen terme tels l'autoroute Dakar-Lagos, qui devrait permettre un accroissement notable des échanges – accord trouvé sur la conception de la portion Abidjan-Lagos trouvé en septembre 2024 (coût de 15 Md USD) – ou le projet d'interconnexion électrique « Dorsale Nord » (570 M USD), dont les travaux devraient s'achever prochainement, permettant le transport d'électricité à moindre coût dans le cadre du Système d'échanges d'énergie électrique ouest-africain (EEEOA)⁶.

Alors que la CEDEAO atteindra prochainement le cap des 50 ans d'existence, l'objectif d'intégration régionale espérée ne semble pas pleinement atteint à ce stade. La région a néanmoins réalisé des avancées perceptibles, en matière de structuration de ses institutions, de libre circulation des personnes, de même que le lancement d'infrastructures clés pour développement du commerce intrarégional. De nombreux défis persistent cependant, concernant la libre circulation des biens, l'intégration des chaînes de valeurs, mais aussi et surtout de l'intégration politique de la sous-région, dans un contexte instable. La CEDEAO a récemment réaffirmé une volonté forte d'intégration régionale à travers sa Vision 2050. Du succès face à ces défis dépendra la réalisation de la volonté affichée de passer d'une CEDEAO des États à une « CEDEAO des peuples », offrant « paix et prospérité pour tous ».

[Carole Lebreton](#) et [Florent Danion](#)
Conseillers financiers aux SER d'Abuja et d'Abidjan

⁵ La BAfD est engagée à fin 2023 à 2,8 Md EUR (national et régional) en Afrique de l'Ouest, soit 28 % de son portefeuille.

⁶ Les pays concernés par le projet sont le Bénin, le Burkina Faso, le Niger, le Nigeria et le Togo.

Le commerce transfrontalier et régional du Nigéria : une intégration commerciale inaboutie

Si la théorie économique de la gravité voudrait que le commerce soit plus développé entre pays proches, le Nigéria semble échapper à la règle en échangeant très peu avec son voisinage. Alors que la taille du marché nigérian le rend particulièrement convoité et pourrait être un atout favorisant les échanges, le Nigéria a jusque-là été enclin à l'isoler par des mesures protectionnistes. Le commerce du Nigéria avec la région souffre également d'une très forte informalité, favorisée par la proximité culturelle des populations tout en étant le résultat de la politique économique des Etats concernés. Les infrastructures, qui auraient pu devenir une force créatrice d'échanges, deviennent rapidement un défi : leur mauvais état et leur gestion sous-optimale rendent le transport des marchandises long et coûteux dans toute la région. Enfin, la fluctuation du commerce a aussi suivi le rythme des relations diplomatiques entre le Nigéria et ses voisins.

Les parts des échanges transfrontaliers, régionaux et intra-africains du Nigéria sont relativement faibles dans le commerce du pays⁷.

La balance commerciale du Nigéria est globalement excédentaire avec son voisinage entre 1986 et 2022, à l'exception du Niger où elle reste proche de l'équilibre. Le Cameroun est le pays transfrontalier avec lequel le Nigéria affiche l'excédent commercial le plus élevé. Il est structurellement au-dessus de 200 M USD entre 2003 et 2014 avec des pics qui dépassent la barre de 800 M USD en 2008 et 2012. Avec le Tchad, la balance commerciale est excédentaire depuis 1988 et jusqu'à 2022, avec cependant des montants nettement plus faibles que ceux du Cameroun. A titre indicatif, elle atteint une valeur maximale de seulement 25 M USD en 1990, 2008 puis 2011. Les échanges avec le Bénin ont quant à eux été historiquement plus prônes aux fluctuations. Le niveau de déficit le plus élevé est atteint en 2001 à 150 M USD, puis la balance commerciale devient excédentaire sur presque toute la période entre 2002 et 2022, à l'exception de brefs épisodes. Le Niger paraît être un cas singulier dans la mesure où la balance commerciale reste quasi nulle, voire légèrement négative, sur presque toute la période.

Cet excédent commercial résulte en grande partie du fait des importations très limitées du Nigéria en provenance de son voisinage. A l'exception des importations depuis le Bénin en 2001, les importations depuis le voisinage proche ne dépassent jamais la barre des 60 M USD sur l'ensemble de la période. Depuis 2003, le montant des importations en provenance du Niger, du Cameroun ou du Tchad ne dépasse pas 10 M USD par an et reste très faible en règle générale. Le Bénin semble se distinguer en matière d'importation lorsqu'il est comparé aux autres pays frontaliers, mais, là encore, les montants échangés demeurent relativement limités, surtout si l'on exclut la valeur maximale atteinte en 2001 qui n'est pas représentative de la

⁷ Les données utilisées pour cette partie sont issues du FMI, sauf mention contraire.

tendance générale des échanges. Les importations en provenance du Bénin ne dépassent pas la barre des 50 M USD entre 2002 et 2022, et deviennent quasi nulles depuis 2020.

Le Cameroun fait figure d'exception parmi les pays transfrontaliers en matière d'exportations, qui sont autrement faibles en termes de montant. Alors que les exportations vers le reste du voisinage ne dépassent pas les 65 M USD sur toute la période, les exportations du Nigéria vers le Cameroun – constituées essentiellement de pétrole – franchissent quant à elles le seuil de 100 M entre 1995 et 2022, soit presque toute la période couverte par les données. Par ailleurs, la comparaison des montants totaux ainsi que le classement des partenaires commerciaux africains du Nigéria sur le volet des exportations entre 1986 et 2023 est révélatrice de cette différence catégorique entre le Cameroun et le reste du voisinage proche : si le Cameroun est la 5^{ème} destination privilégiée des exportations du Nigéria en Afrique sur la période (10 Md USD), il reçoit près de 13 fois plus d'exportations nigérianes, en valeur, que le Bénin qui occupe la 6^{ème} position (780 M USD).

Les principaux partenaires commerciaux africains du Nigéria entre 1986 et 2022 sont l'Afrique du Sud ainsi que les grandes économies de la CEDEAO. Sur cette période, en matière d'exportations, les quatre premières destinations des biens et services nigériens sur le continent africain sont tout d'abord l'Afrique du Sud (54,5 Md USD en cumulé sur la période), devançant de très loin la Côte d'Ivoire en 2^{ème} position (29,2 Md USD en cumulé). Arrive en 3^{ème} position le Ghana (20,2 Md USD en cumulé), puis le Sénégal en 4^{ème} place (16 Md USD en cumulé). La composition des importations en provenance du continent est relativement similaire en matière de partenaires commerciaux, avec l'Afrique du Sud en tête du classement (13,1 Md USD en cumulé sur la période), suivie du Ghana (9 Md USD) et du Togo (5,1 Md USD en cumulé) puis de la Côte d'Ivoire (1,6 Md USD en cumulé).

Plus globalement, les échanges régionaux au sein de la CEDEAO ne progressent pas au rythme attendu depuis la mise en place de l'accord de libre-échange régional. En 2023, selon le Bureau national des statistiques nigérian (NBS), à l'échelle de la CEDEAO, les échanges du Nigéria se limitent à 0,5 % de ses importations et à 6,2 % de ses exportations. Ce constat s'affirme depuis longtemps et est déjà vrai depuis le début du millénaire : en 2000, les exportations du Nigéria à destination de la CEDEAO ne représentent que 6 % des exportations totales du pays et 2 % de ses importations. De manière générale, le commerce intrarégional est fondamentalement faible sur l'ensemble de la période 1995-2010, et ne dépasse jamais la barre de 10 % des exportations et importations des pays membres.

Le commerce intra-africain du Nigéria reste nettement inférieur comparé aux échanges avec l'Union européenne, les Etats-Unis ou encore la Chine. Pour l'année 2023, selon le Bureau national des statistiques nigérian (NBS), les échanges intra-africains du Nigéria ne totalisent que 6,4 % de son commerce extérieur, alors que la Chine, les Etats-Unis et l'Europe représentent respectivement 18,4 % des importations, 6,2 % et 34,1 %, sans oublier que l'Europe est le principal client du Nigéria avec 45,5 % des exportations du pays.

Le modèle gravitationnel des échanges, clé dans l'étude du commerce international, suggère une faible propension aux échanges entre le Nigéria et son voisinage.

La méthodologie utilisée par cette étude vise à comparer les déterminants macroéconomiques des échanges entre le Nigéria et son voisinage avec ceux des échanges mondiaux du pays. Elle reprend le modèle gravitationnel des échanges dont le postulat essentiel consiste à

présupposer que les échanges entre deux pays sont déterminés par la taille de leurs économies respectives et leur proximité (Bachetta et al., 2012). Afin de pouvoir obtenir une image représentative de l'état relatif du commerce du Nigéria avec son voisinage, chaque variable du modèle est affectée d'un coefficient qui retrace les échanges mondiaux du Nigéria, doublé d'un coefficient propre à son voisinage pour assurer la comparaison. Dans l'optique d'étudier le commerce du Nigéria dans la région, nous avons retenu dix pays qui constituent l'entourage proche du Nigéria : le Bénin, le Cameroun, le Niger, le Tchad, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Burkina Faso, le Mali et le Sénégal. La méthode employée utilise une régression linéaire généralisée avec une distribution Poisson, un estimateur Huber-White et des effets fixes pour se rapprocher des résultats d'un modèle *Pseudo-poisson maximum likelihood estimator* (PPML), en corrigeant également le problème de surdispersion des données.

Les déterminants classiques du commerce selon la théorie économique ne semblent pas pleinement fonctionner dans le cas du Nigéria et de son voisinage. La première observation qui s'impose est celle du coefficient négatif et significatif dans les deux modèles pour la variable binaire du voisinage. En effet, la simple appartenance à l'échantillon de voisinage entraînerait une baisse de 1,0 % à 2,1 % des exportations en provenance du Nigéria selon les estimations des modèles. Par ailleurs, alors que l'augmentation du ratio du PIB génèrerait selon les résultats des modèles un surplus entre 0,1 % et 0,2 % d'exportations nigériennes à l'échelle mondiale, le coefficient devient négatif pour le premier modèle et non significatif pour le second lorsque le partenaire appartient aux dix pays voisins. La taille ou la croissance des économies régionales ne se traduisent donc pas nécessairement par un effet important sur les exportations nigériennes. Le constat est le même pour le ratio des populations, qui est non significatif pour le voisinage dans les deux modèles, alors qu'il augmenterait les exportations du Nigéria d'environ 0,1 % à l'international. Enfin, la variable indiquant la présence d'une frontière commune est non significative dans les deux modèles, ne permettant donc pas de conclure que le Nigéria exporterait plus vers les pays limitrophes, malgré leur proximité.

Le commerce du Nigéria dans la région semble s'orienter vers les grandes économies, avec un effet particulièrement prononcé du Ghana dans le modèle. Un constat intéressant du modèle concerne la variable de la distance qui augmenterait les exportations du Nigéria d'entre 0,2 % et 0,3 % avec chaque kilomètre de distance supplémentaire lorsqu'il s'agit d'un pays de l'échantillon voisinage, alors que le coefficient général est négatif dans les deux modèles. Ce coefficient va donc à rebours de la théorie de gravité sous-jacente du modèle qui présuppose un effet négatif de la distance, étant donné que l'éloignement compliquerait le commerce. Toutefois, cela pourrait refléter la préférence du Nigéria au commerce avec les grandes économies de la région qui, pour la plupart, ne font pas partie de son voisinage immédiat. Par exemple, la Côte d'Ivoire, le Sénégal et le Cameroun font partie des partenaires privilégiés du Nigéria en matière d'exportation, tout en étant parmi les plus éloignés (distance entre les villes les plus peuplées). Par ailleurs, si les exportations du Nigéria diminuent lorsque le partenaire est une ancienne colonie britannique, cela n'est pas le cas selon notre modèle lorsqu'il s'agit du Ghana pour qui le coefficient, au contraire, est positif dans les deux modèles.

La politique commerciale du Nigéria a historiquement été marquée par une tendance protectionniste, freinant particulièrement ses échanges avec son voisinage.

La politique tarifaire ainsi que les barrières non tarifaires dissuasives du pays compliquent l'accès au marché nigérian pour les importations. En effet, le FMI note en 2022 que les taux

réels effectifs appliqués au Nigéria excèdent les seuils déterminés par la CEDEAO, en raison de la multiplication d'impositions additionnelles sous la forme de droits d'accise, prélèvements et taxe sur la valeur ajoutée qui touchent de manière spécifique les importations (FMI, 2022). D'un autre côté, selon la même étude du Fonds, près de 4 000 produits sont sujets à une forme de barrière non tarifaire : cela représente 86 % de l'ensemble des produits échangés et 95 % de la valeur ajoutée totale des échanges d'après l'institution (FMI, 2022). La forme la plus commune est celle de l'inspection avant expédition qui touche 75 % des produits, par des mesures de contrôle de qualité, quantité, prix et termes financiers de l'échange ainsi que la classification douanière du produit. Au-delà des procédures administratives, les interdictions d'importation ont aussi eu leur part de responsabilité dans l'enclousonnement du marché national.

Les restrictions aux échanges imposées par les autorités sur plusieurs catégories de produits modèrent les incitations à l'exportation. À côté de certaines impositions additionnelles qui ont touché les produits destinés à l'étranger, ces restrictions ont de longue date constitué un point faible de la politique de soutien aux exportations du pays, de l'avis de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Encore aujourd'hui, une liste de produits dont l'exportation est prohibée existe sur le site internet du Services des douanes du Nigéria (NCS) qui inclut le maïs, le bois, le cuir, le ferraille, le latex de caoutchouc non transformé et les morceaux de caoutchouc, entre autres. En outre, les restrictions imposées sur les importations, discutées plus haut, pénalisent à leur tour l'exportation par le canal de l'approvisionnement qui devient plus compliqué. Par ailleurs, à l'image des difficultés rencontrées à l'importation, la lenteur et la multiplicité des formalités requises pour pouvoir exporter des biens et services pose un problème de coûts de transaction aux entreprises.

L'accord de la CEDEAO est intrinsèquement moins développé en matière d'intégration régionale que les autres accords régionaux de libre-échange. Le degré de coopération de ces accords commerciaux est mesuré par le FMI en analysant leurs provisions clés : les accords les plus développés incluent des clauses relatives à la gestion des litiges commerciaux (mesures compensatoires, droits antidumping, etc.), parmi d'autres mesures qui traitent de l'investissement, de la propriété intellectuelle ou encore du droit de la concurrence. C'est en ce sens que le FMI constate le manque de profondeur de l'accord commercial entre les pays de la CEDEAO comparé aux autres zones régionales (FMI, 2022), alors qu'une alliance plus étroite serait créatrice de commerce intrarégional selon la littérature empirique récente.

Le commerce informel occupe une place importante dans les échanges entre le Nigéria et son voisinage, entraînant ainsi une sous-estimation des échanges par les données officielles.

L'informalité résulte en partie de la difficulté d'accès au marché nigérian, alors que sa taille et son potentiel de profit le rendent incontournable. Une appréciation du lien entre les mesures douanières et l'informalité du commerce est conduite à partir des échanges du Bénin avec le Nigéria, qui montre qu'une hausse des tarifs douaniers de 10 pp pour un produit augmenterait de 12 % la probabilité que ce produit soit échangé par des biais informels (Bensassi & al., 2019). De surcroît, les coûts onéreux des procédures aux frontières forcent les micro-entrepreneurs et petites entreprises, segments les plus vulnérables financièrement au sein du tissu industriel, à passer par l'informalité (Hoffmann, L.K. & P. Melly, 2018).

Les proximités culturelles et ethniques aux frontières facilitent également la création de réseaux de commerce informel. Cela est particulièrement vrai du Nigéria et de son voisinage : dans le Nord du pays, l'espace culturel Hausa ayant existé pendant des siècles a favorisé des

liens étroits entre des villes comme Kano et Katsina avec la région adjacente de Maradi au Niger, dans une zone où les échanges commerciaux ont une longue histoire partagée entre ces communautés (Miles, 2015). De même, la culture Yoruba, qui domine au Sud du pays est particulièrement prégnante à la frontière avec le Bénin, du fait d'une histoire remontant encore une fois à plusieurs siècles, nourrit les liens entre les populations, et de la même occasion l'informalité (Omoyini, 2004). Enfin, le constat est très similaire pour ce qui est de la frontière avec le Cameroun où la culture, les habitudes, ainsi que les modes de consommation sont très proches entre les communautés.

La multiplicité des axes de connexion transfrontaliers rend possible le transport informel des biens, avec une difficulté pour les autorités d'assurer une protection intégrale des frontières. Le Nigéria opérait 84 postes de contrôle aux frontières en 2018 visant à contrôler les principaux points d'accès au territoire, notamment sur l'autoroute Cotonou-Lagos à la frontière Sud-Ouest avec le Bénin, ou encore à Ilela/Birnin N'Konni sur la route séparant Sokoto de la frontière nigérienne au Nord-Ouest du pays. Pour autant, malgré les efforts des autorités, cela n'a pas permis de couvrir les 1 499 routes illégales et non autorisées qui permettent d'accéder de manière informelle au pays (Hoffmann, L.K. & P. Melly, 2018). Par ailleurs, un problème identique se pose à la frontière camerounaise où l'essentiel du commerce informel est concentré autour des dix corridors liant les deux pays, dont les axes reliant Maiduguri à Kousséri et Maroua, entre autres (Nkafu Policy Institute, 2022).

Les échanges entre le Nigéria et son voisinage, et plus généralement au sein de la CEDEAO, sont pénalisés par un déficit d'infrastructure et une gestion sous-optimale des réseaux de connexion transfrontaliers.

Le mauvais état des infrastructures routières fait obstacle aux échanges, et souffre de l'héritage colonial d'un réseau fragmenté. Un des problèmes fondamentaux que rencontrent les infrastructures routières en Afrique de l'Ouest remonte à la période coloniale, avec un réseau de transport fortement segmenté qui accentue l'enclavement de certaines régions (BAD/OCDE/PNUD, 2015). Par ailleurs, le souci de structure du réseau est doublé d'un problème relatif à sa qualité : par exemple, en 2009, une étude de la Banque mondiale relève que seulement la moitié du trajet sur les axes Abidjan-Lagos, Dakar-Bamako, Lomé-Niamey et Cotonou-Niamey peut être considérée comme étant de bonne qualité (Foster et Briceño-Garmendia, 2009). Ce constat est renouvelé par l'institution en 2021 qui note toujours un état détérioré des routes, parmi d'autres facteurs qui participent à la création de barrières à l'échange (Lebrand, 2021).

Les possibles pratiques corruptives et la prolifération des points d'inspection renchérissent les coûts de transport et ralentissent le trafic des échanges. Les éventuelles pratiques corruptives renchérissent directement le coût du commerce entre les pays de la région ainsi que les délais de transport (Barka, 2012). La prolifération des points d'inspection et barrages routiers installés par les différentes autorités contribue également à augmenter de manière considérable le temps de transport entre les différentes destinations. Un total de 481 postes de contrôle a été recensé en 2017, couvrant les principaux axes de commerce qui traversent les grandes villes du Sahel pour les relier au golfe de Guinée, dont Conakry, Abidjan, Accra et Lagos (OCDE, 2019). Enfin, la densité de peuplement de ces régions génère aussi des congestions routières et donc une mobilité à vitesse réduite, surtout pour l'axe Abidjan-Lagos qui traverse des régions parmi les plus densément peuplées de la zone.

L'état des ports nigériens ainsi que leur gestion nuisent enfin au transit commercial par le pays. Malgré une connectivité maritime en moyenne meilleure au Nigéria que dans les autres pays, le mauvais état des infrastructures portuaires et les coûts élevés de transport réduisent cet avantage comparatif et rendent la logistique des échanges via le pays plus complexe (FMI, 2022). Au niveau des importations, le problème de congestion auquel font face les ports nigériens entraîne souvent des reports sur des ports voisins, notamment au Togo ou au Bénin. Un conteneur à Apapa restait en moyenne immobilisé environ 30 jours contre seulement 12 à Cotonou. Le port de Lagos, le plus grand du pays, illustre les difficultés liées aux infrastructures portuaires sur le territoire : malgré le triplement de la population de la ville depuis 1997, la capacité du port n'a pas été augmentée, et il présente le coût de déplacement des marchandises vers les entrepôts le plus élevé de la région (World Bank, 2023).

Les relations diplomatiques et leurs évolutions exercent une influence sur les échanges commerciaux entre le Nigéria et ses principaux voisins.

Longtemps pays-entrepôt au sein de la région, le Bénin a été dépendant de son voisin nigérien sur lequel il continue de miser pour s'industrialiser, alors que leur relation a connu plusieurs crises. Si le qualificatif d'« État-entrepôt » a beaucoup été utilisé dans la littérature pour décrire le statut commercial du Bénin, force est de constater que la stratégie du pays a été conçue depuis longtemps autour du transit et de la réexportation de marchandises dans la région, dans une logique d'obtention d'une rente économique à partir du négoce en l'absence de production domestique. Depuis les années 1990 et jusqu'en 2005, une succession de crises contrarie toutefois la relation économique entre les deux pays, avec notamment la mise en place de plans d'ajustement structurels dans les deux économies et un contexte macroéconomique morose. Si la période entre 2005 et 2014 acte une détente entre les deux États, la crise économique et les ajustements monétaires opérés au Nigéria qui s'en suivent influenceront négativement les échanges, surtout avec la décision de fermeture des frontières en 2019. Sous la présidence actuelle de Patrice Talon, le Bénin cherche désormais à s'industrialiser et favoriser une valeur ajoutée locale. En ce sens, son voisin nigérien est dorénavant perçu comme une destination clé de cette production potentielle.

Le Cameroun est le principal partenaire commercial transfrontalier du Nigéria, malgré les freins que peuvent être l'appartenance à des zones différentes de libre-échange ainsi que la multiplicité des menaces sécuritaires. En effet, la libéralisation des échanges au Cameroun depuis les années 1980 a accéléré les échanges commerciaux entre les deux pays, dont l'essor coïncide également avec l'apaisement politique des années 2000, culminant en 2014 avec la signature d'un accord commercial qui ouvre le marché nigérien à plusieurs produits en provenance du Cameroun. Pour autant, l'appartenance à deux zones de libre-échange différentes, la CEDEAO pour le Nigéria et la CEMAC pour le Cameroun, demeure un obstacle au commerce entre les deux pays. La réalité des faits montre que des barrières au commerce ont été maintenues des deux côtés de la frontière, avec l'exemple de l'arrêt de l'exportation des céréales promulgué en 2020 au Cameroun (Nkafu Policy Institute, 2022). Enfin, La question sécuritaire reste un irritant important dans la relation entre les deux États, avec la multiplication des incidents aux frontières depuis les années 2010.

L'importance de l'économie du Ghana et le passé colonial partagé en font un partenaire de premier rang pour le Nigéria, malgré les épisodes de tensions ayant sillonné la relation entre les deux pays. Les relations économiques et politiques entre le Nigéria et le Ghana s'intensifient

depuis les années 1980 jusqu'aux années 2010, avec une coopération de plus en plus étroite entre les deux Etats et, bien que la relation entre les gouvernements et les populations subisse des crises périodiques, les échanges commerciaux depuis 2010 ont continué de dépendre des fondamentaux économiques. En utilisant des données depuis cette date, Abasimi et Salim (2022) analysent les échanges de marchandises entre les deux pays à l'aide d'un modèle gravitationnel des échanges et trouvent des coefficients positifs et significatifs pour leurs PIB respectifs, montrant de toute évidence une croissance du commerce alignée avec la croissance des économies. Le résultat est similaire pour les variables des populations, indiquant donc une potentielle attractivité de leurs marchés respectifs en matière de taille (Abasimi et Salim, 2022).

L'administration Tinubu, bien qu'elle n'ait pas opéré de changement radical à la politique commerciale du Nigéria, semble vouloir se rapprocher de son voisinage.

En dépit des objectifs liés à libéralisation des échanges que s'est assignée l'administration Tinubu, sa doctrine commerciale semble maintenir une orientation protectionniste. La prédominance des constantes protectionnistes précédemment détaillées est notable dans la doctrine commerciale de l'administration, suggérant une faible propension à changer les anciennes pratiques en matière de commerce extérieur (Bakare, 2024). Malgré cela, il faut tout de même souligner que certaines mesures prises par le gouvernement ont pour objectif – et devraient permettre – la facilitation du commerce, avec en chef de file la création en avril 2024 d'un Guichet unique national (NSWI) pour les procédures d'importation et d'exportation qui sont désormais centralisées sur une plateforme digitale. Cependant, l'essentiel de la politique commerciale nigériane ne semble pas avoir changé en profondeur sous la nouvelle administration.

Le discours de l'administration envers son voisinage affiche une volonté de coopération doublée d'une logique de développement régional, mais des mesures concrètes sont toujours attendues. Avec le Bénin, la volonté de rapprochement culmine avec le moment symbolique de la réouverture du poste frontière de Segbana qui marque une nouvelle ère dans la relation commerciale transfrontalière, alors que du côté du Cameroun la décision de ne pas avoir recours aux procédures de la Cour internationale de justice (ICJ) pour régler leurs litiges frontaliers reflète une disposition à coopérer plus étroitement sur ces questions. A l'échelle régionale, le président Tinubu réitère à plusieurs reprises l'importance de revitaliser les zones de libre-échange régionales ainsi que leurs institutions. Si le discours politique du Nigéria envers son voisinage adopte une tonalité positive depuis l'arrivée de la nouvelle administration, peu de mesures concrètes ont pour l'instant été prises, et les initiatives de coopération restent encore sporadiques et ancrées localement, à l'image d'une politique commerciale dont l'orientation n'a pas structurellement changé.

Hormis l'accélération du projet régional de l'axe Abidjan-Lagos, l'administration Tinubu n'a pas annoncé de nouveaux projets d'infrastructures de liaison avec les pays voisins. L'essentiel des projets d'envergure en matière d'infrastructures ont été entrepris à l'échelle nationale, sans nouvelles annonces relatives à des projets d'infrastructure liant le Nigéria et son voisinage. L'administration Tinubu sera toutefois essentiellement chargée de poursuivre l'exécution des projets déjà entamés avec les pays transfrontaliers. Au niveau régional, le projet phare de l'axe autoroutier Abidjan-Lagos a reçu une impulsion sous la nouvelle présidence Tinubu. Ce corridor long de 1 081 km a pour objectif de relier les centres économiques et les grandes agglomérations de l'Afrique de l'Ouest. Si ce projet de taille peut favoriser la dynamique

d'intégration régionale, le regain d'intérêt pour les projets d'infrastructures assurant une meilleure connectivité au voisinage est encore peu visible chez la nouvelle administration.

A l'heure où l'Afrique tente d'avancer dans la mise en œuvre du projet de zone de libre-échange continentale, un regard sur l'histoire montre que sa plus grande économie accuse un retard important en la matière. La faiblesse des échanges du Nigéria avec sa région, si elle relève d'une logique qui a pendant longtemps été celle de la priorité nationale, traduit aussi vraisemblablement une vision politique focalisée sur l'asymétrie entre l'apport du Nigéria à sa région comparé au potentiel qu'il peut en tirer. Alors qu'il ne fait pas doute que le marché nigérian est convoité dans la zone, il demeure très difficile d'accès et souffre de restrictions internes à l'échange – souvent en conséquence de la politique commerciale – et externes – puisque les infrastructures nationales et régionales ne sont pas encore à la hauteur. L'espoir réside dans l'administration Tinubu qui affiche jusque-là une bonne volonté vis-à-vis du voisinage.

Mohamed El Guindi
Chargé d'études économiques au SER d'Abuja

Le commerce extérieur de biens de l'UEMOA en 2022

Les échanges commerciaux de biens de l'ensemble des pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) marquent une nette augmentation (+22,7 %) et s'élèvent à près de 78,8 Md EUR en 2022 contre 64,2 Md EUR en 2021. Après s'être résorbé, le déficit commercial des biens de la zone UEMOA s'est creusé de 2,2 points de pourcentage, passant de 1,1 % du PIB (1,7 Md EUR) en 2021 à 3,3 % du PIB (5,6 Md EUR) en 2022. Cette évolution s'explique par une hausse des importations de biens de 25,4 % en 2022, qui se situent à 42 Md EUR. Elle reflète l'alourdissement de la facture énergétique (+73,4 % en g.a.) et la hausse des approvisionnements en produits alimentaires (+40,0 % en g.a.). Les exportations de biens ont également augmenté de 14,5 % pour atteindre 36,6 Md EUR, principalement en raison de la hausse des cours internationaux de certaines matières premières, qui a entraîné la hausse des ventes de produits pétroliers (+50,9 %), de coton (+55,1 %), de caoutchouc (+37,3 %) et de cacao (+4,2 %). Comme en 2021, les principaux clients de la zone sont la Suisse (19,9 % du total des ventes), suivie du Nigeria (12,5 %) et de l'Inde (6,9 %), tandis que les principaux fournisseurs est la Chine (15,6 % du total des achats), suivie de la France (9,7 %) et du Nigeria (7,2 %).

Une progression marquée des exportations en 2022 dans un contexte de hausse des cours du caoutchouc, du pétrole, du coton et du cacao, et de spéculation sur les marchés de l'anacarde et de l'or

Des exportations composées essentiellement de matières premières ou de produits faiblement transformés

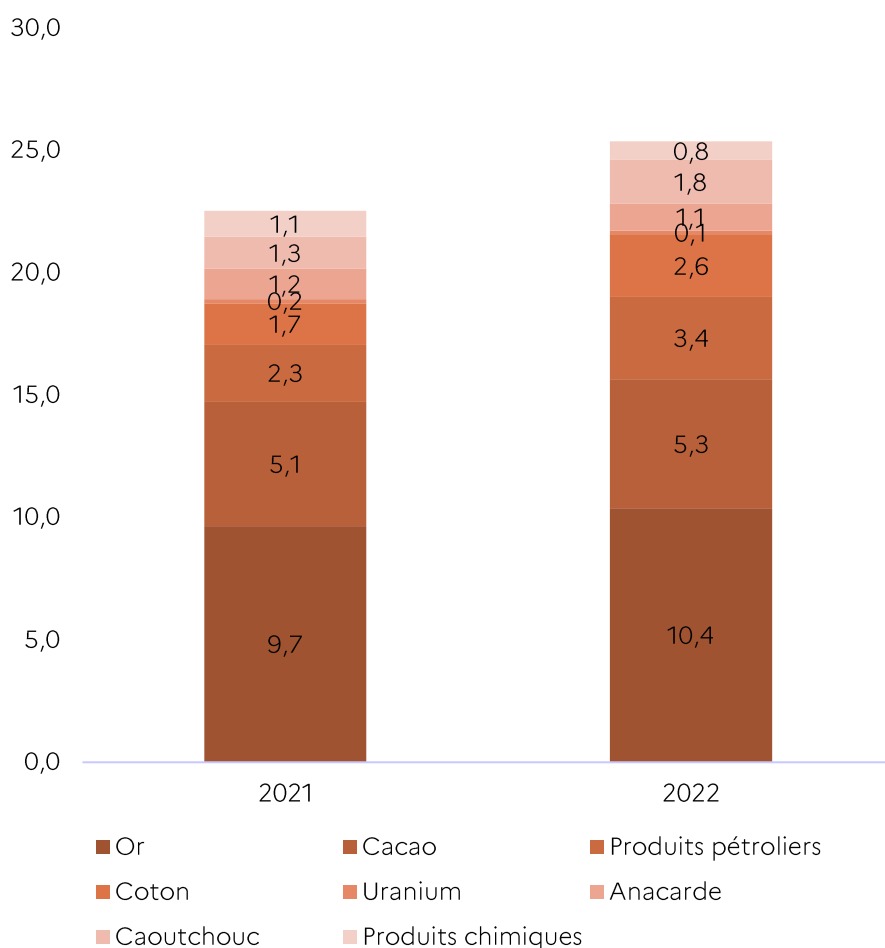
En 2022, les exportations de biens des pays de l'UEMOA étaient de 36,6 Md EUR, en hausse de 14,5 % par rapport à l'an passé. Elles sont composées essentiellement de matières premières ou de produits faiblement transformés, au premier rang desquels l'or (28,3 %), le cacao (14,4 %), les produits pétroliers (9,2 %), le coton (7,0 %), le caoutchouc (4,9 %) et l'anacarde (3,0 %). L'analyse de l'indicateur de diversification des exportations (indice de Theil⁸) diffère selon les pays de l'Union. Elle témoigne en 2022 d'une dégradation du degré de diversification des produits exportés par la Guinée-Bissau, dont les exportations sont de manière croissante concentrées autour de la noix de cajou, ainsi que par le Burkina Faso et le Mali (autour de l'or), tandis qu'il est quasi-stable pour les autres pays, la Côte d'Ivoire et le Sénégal étant structurellement les pays les plus diversifiés.

La progression des exportations est largement imputable à la hausse cours internationaux qui a entraîné la hausse des ventes de produits pétroliers (+50,9 % à 3,4 Md EUR), de coton (+55,1 % à 2,6 Md EUR), de caoutchouc (+37,3 % à 1,8 Md EUR au total) et de cacao (+4,2 % à 5,3 Md EUR). La progression des exportations d'or et de métaux précieux (+11,1 % à 10,4 Md EUR)

⁸ L'indice de Theil prend en compte le nombre de produits exportés par un pays et le degré de concentration de la structure des exportations sur quelques produits. Il est compris entre 0 et 1.

s'explique quant à elle principalement par une hausse en volume reflétant la croissance de l'activité du secteur aurifère, notamment en Côte d'Ivoire, intervenant en outre dans un contexte de hausse des cours internationaux. Il en va de même pour la légère hausse des ventes d'anacarde (+0,6 % à 1,1 Md EUR).

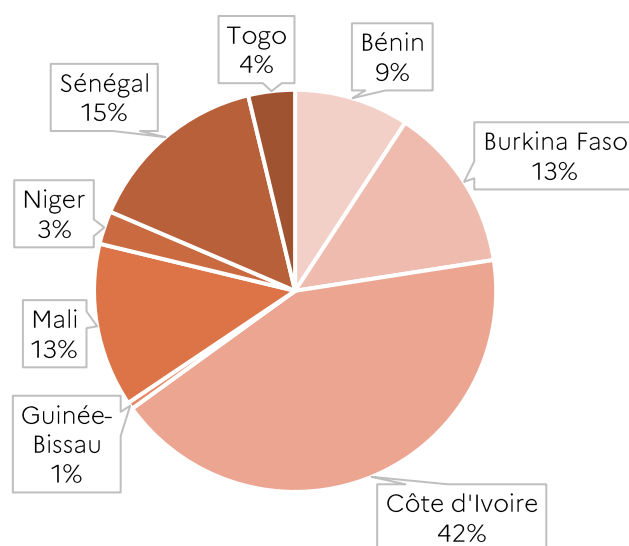
Structure des exportations de l'UEMOA en 2022 (Md EUR) - BCEAO



Des exportations originaires de Côte d'Ivoire à plus de 42 %

L'analyse des parts des exportations par pays fait ressortir la prédominance de la Côte d'Ivoire, qui représente 42,2 % des ventes extérieures de l'UEMOA en 2022 – une part en légère hausse (40,6 % en 2021). Elle est suivie du Sénégal (14,7 %), du Burkina Faso (13,2 %) et du Mali (13,1 %). A noter que les principaux contributeurs à la croissance des exportations ont été la Côte d'Ivoire (+8,1 points) et le Sénégal (+2,4 points).

Part des pays membres dans les exportations de l'UEMOA en 2022 - Source BCEAO



Des ventes toujours principalement destinées à l'Europe malgré l'augmentation du poids des géants asiatiques

Les produits exportés depuis l'UEMOA sont principalement destinés à l'Europe (43,4 %, contre toutefois 48,9 % en 2020), dont 21 % vers l'Union européenne, suivie de l'Afrique (25,6 %, contre 24,9 % en 2021), en lien avec les exportations d'or en Afrique du Sud (6,6 %) et de produits pétroliers au Nigeria (12,5 %), ainsi que de l'Asie (20,8 %, en légère hausse sur un an – 20,7 % en 2021) dont l'Inde et la Chine comptent respectivement pour 6,9 % (contre 5,3 % en 2021) et 3,3 % du total (contre 3,5 % en 2021) des ventes de l'Union. Les exportations à destination de l'Amérique restent marginales à 5,8 %. Enfin, par pays, les principaux clients de la région en 2022 sont la Suisse (19,9 % du total des ventes), le Nigeria (12,5 % contre 9 % en 2020, en hausse tendancielle), l'Inde (6,9 %), suivis de l'Afrique du Sud (6,6 %), des Pays-Bas (5,0 %) et de la France (4,1 %).

Une hausse des importations essentiellement en raison de l'alourdissement de la facture énergétique et alimentaire, et dans une moindre mesure de la hausse des importations de biens d'équipement et intermédiaires

Des pays largement importateurs de biens de consommation finale et intermédiaires

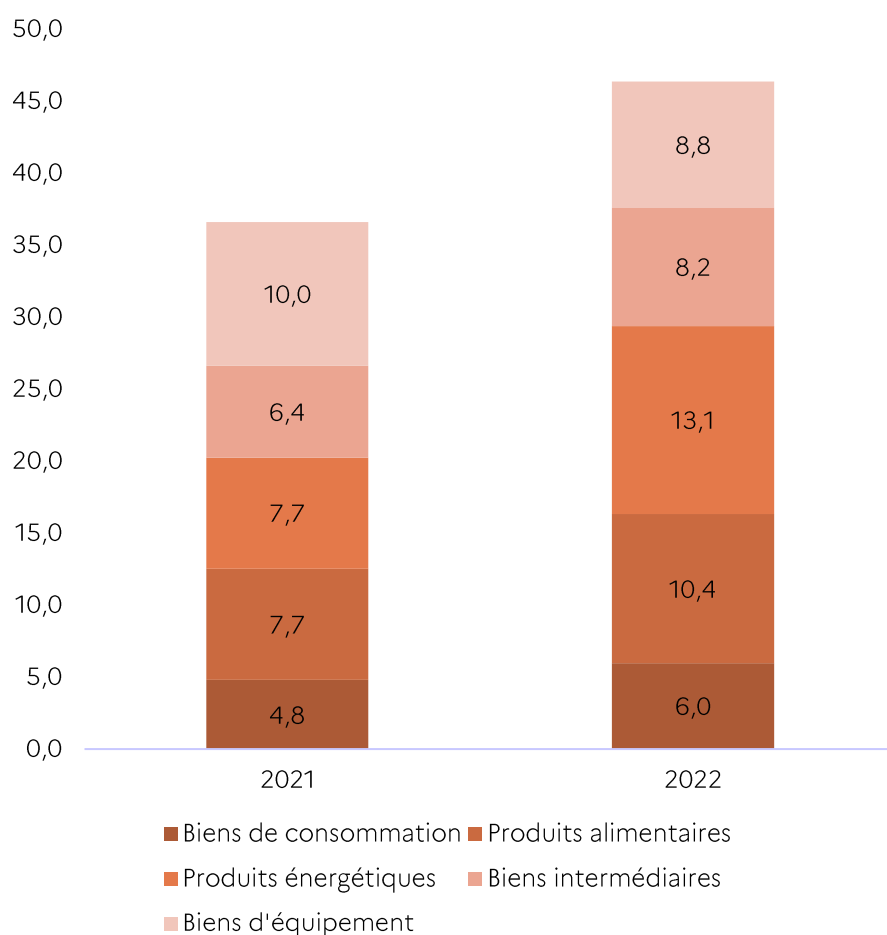
Les importations de biens des pays de l'UEMOA sont ressorties à 42 Md EUR en 2022, en hausse de 25,4 % en g.a. Cette hausse est principalement imputable à l'alourdissement de la facture énergétique (+73,4 % en g.a.), à la hausse des approvisionnements en produits alimentaires

(+40,0 % en g.a.) ainsi que, dans une moindre mesure, à la hausse des importations de biens d'équipement et intermédiaires (+9,4 % en g.a.).

Le premier poste d'importation est constitué par les biens de consommation (33,8 % des importations totales, dont les produits alimentaires, qui représentent à eux seuls 21,1 % des importations), que les pays de la région produisent encore en faible quantité du fait de la faible diversification de leurs tissus productifs, et par conséquent contraints d'importer dans leur majorité. Les produits énergétiques représentent ensuite 26,6 % des importations totales, suivi des biens d'équipements (17,9 %) et des biens intermédiaires (16,7 %).

L'analyse des parts des pays dans les importations de l'Union fait ressortir la prédominance de la Côte d'Ivoire (34,1 % du total des achats, contre 31,1 % en 2021) et du Sénégal (20,9 %) qui concentrent à eux deux plus de la moitié des achats de la zone. Ils sont suivis du Mali (12,0 %), du Burkina Faso (10,7 %). Tous les pays ont contribué à la croissance des importations, la Côte d'Ivoire (+11,3 points en g.a.) ayant été le principal contributeur.

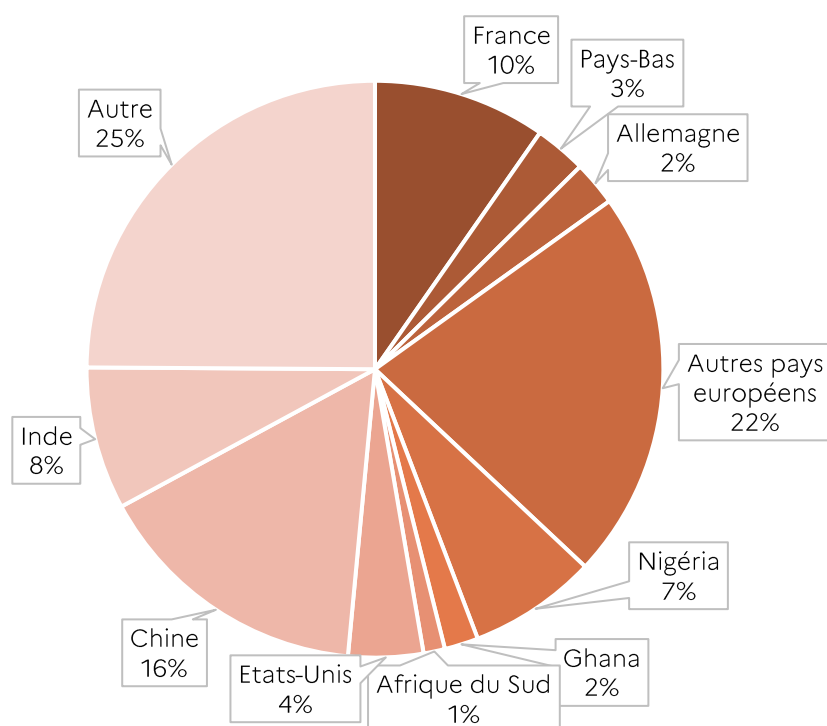
Structure des importations de l'UEMOA en 2022 (Md EUR) - BCEAO



Depuis 2016, un maintien de la Chine au rang de 1^{er} fournisseur de la zone

Les achats de la zone UEMOA proviennent principalement du continent asiatique (37,5 %, contre 37,2 % en 2021), qui devient le premier fournisseur en 2022, devant le continent européen (37,0 % contre 39,3 % en 2021). Les deux continents représentent ainsi plus de trois quarts des importations. Les pays de la région s'approvisionnent principalement en Chine (15,6 % des importations totales, en légère diminution de 0,6 point en g.a.) et en France (9,7 %, en baisse de 1,9 points en g.a.), devant l'Inde (8,0 %, en hausse de 0,2 point en g.a.) et le Nigeria (7,2 %, en hausse de 1,6 point en g.a.). La part des importations en provenance des autres pays de la CEDEAO a à nouveau augmenté en 2022, passant à 9,8 % contre 8,2 % en 2021. A noter que les achats extérieurs de l'Union en produits énergétiques proviennent majoritairement des continents européen (43,4 %) et africain (32,2 % du total, dont 19,8 % pour le seul Nigeria).

Principaux fournisseurs de l'UEMOA - Source BCEAO



Une détérioration du déficit commercial de l'UEMOA en 2022

Après s'être résorbé en 2019 et 2020, le déficit commercial des biens se dégrade significativement depuis 2021. Il s'est ainsi aggravé de 2,2 points de PIB, passant de 1,1 % du PIB (1,7 Md EUR) en 2021 à 3,3 % du PIB (5,6 Md EUR) en 2022.

Alors qu'en 2020, parmi les pays excédentaires, à la Côte d'Ivoire (2,6 Md EUR en 2020) s'ajoutaient le Burkina Faso (1,2 Md EUR en 2020) et le Mali (442 M EUR en 2020), seule la Côte d'Ivoire présente un excédent depuis 2021 et contribue à hauteur de 0,7 point de PIB au solde

commercial de l'Union, quand le Sénégal enregistre pour sa part le plus important déficit de la région et contribue négativement de 2 points de PIB au déficit.

La part des échanges de l'Union avec la France par rapport à l'année précédente a fortement diminué en 2022 (-0,9 p.p. sur un an, à 7,4%), ce qui la place en quatrième position derrière la Chine (10,5 %), le Nigéria (9,4 %) et la Suisse (7,7 %). Toutefois, l'accession de la Chine au premier rang reflète l'augmentation croissante des échanges de l'UEMOA avec ses partenaires asiatiques depuis une dizaine d'années (+10,5 p.p. depuis 2010), notamment chinois (+4 p.p. depuis 2012) et indiens (+5,1 p.p. depuis 2010), au détriment des pays de l'UE (-10,1 p.p. depuis 2010), au premier rang desquels la France (-5,8 p.p. depuis 2009).

A noter que les chiffres ne retracent que partiellement les échanges réels des pays de la zone, du fait de la porosité des frontières, de la traçabilité imparfaite des flux au niveau des douanes mais aussi de la faiblesse des appareils statistiques pour retraiter les données. Les écarts entre les chiffres publiés par la BCEAO fin 2021 et avril 2022 pour le commerce extérieur en 2020 sont par exemple de près de 15 % pour les exportations et de 18 % pour les importations. Les échanges intracommunautaires, faibles, sont d'autant plus difficiles à appréhender.

Les exportations de la zone demeurent quasi intégralement composées de matières premières, tributaires de facto de facteurs exogènes (aléas climatiques, variation des cours, demande mondiale, entre autres). A ce titre, l'amélioration de l'indicateur de diversification des exportations de l'Union par rapport à l'année précédente, liée à la hausse de la part des produits agricoles couplée à une baisse du poids des produits miniers, n'augure pas pour autant une résorption prochaine de cette fragilité structurelle qui fait peser des risques sur : (i) les dynamiques de croissance, (ii) les finances publiques de ces Etats qui demeurent encore tributaires de la fiscalité de porte ; (iii) le développement des échanges intra-communautaires.

Cette distorsion des exportations à la faveur des hydrocarbures, bien qu'elle freine les velléités de diversification des économies, pourrait être amenée à s'accroître dans les prochaines années, reflétant la montée en charge de grands projets extractifs. Ainsi, dès 2024, le Sénégal prévoit la mise en exploitation des champs pétroliers et gaziers Sangomar (réserves de 630 M barils et 70 Md m³) et Grande Tortue (réserves de 560 Md m³), dont une grande partie sera dédiée à l'export. De la même manière, la mise en fonctionnement de l'oléoduc Niger-Bénin pourrait permettre au Niger de commercialiser le pétrole d'Agadem (réserves de 953 M de barils et 24 Md m³). Enfin, la Côte d'Ivoire a commencé en 2023 l'exploitation du champ Baleine (réserves de 2,5 Md de barils et 93 Md m³).

Ce mouvement contraste toutefois avec des politiques de développement des chaînes de valeur locales empruntant des stratégies diverses, qui pourraient elles aussi avoir un effet sur la structure des exportations. En effet, que ce soit par la création de zones économiques spéciales (à l'image des zones de transformation agricole de Glo Djigbé au Bénin ou de Korhogo en Côte d'Ivoire dédiée à l'anacarde), par des lois sur le contenu local (notamment dans le secteur extractif en Côte d'Ivoire, au Mali et au Burkina Faso) ou encore par diverses mesures favorisant les unités de transformation locales (financements, prix des matières premières et droits de douanes favorables aux producteurs locaux...), les filières industrielles pourraient être amenées à se développer – bien que les changements structurels reposent sur un horizon encore probablement lointain.

Enfin, les perspectives du marché commun se dessinent encore timidement à des échelons régionaux supérieurs et se résument : (i) au niveau de la CEDEAO, depuis 2015, à l'application du

Tarif extérieur commun (TEC) et (ii) au niveau continental au traité sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2021.

Pôle Macroéconomie du SER d'Abidjan

L'intégration régionale des Etats Membres de la CEDEAO dans la ZLECAf

Initiée en 2012, la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) est un projet majeur de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA). Elle vise à créer un marché intégré pour le commerce des biens et services, ainsi qu'à assurer la libre circulation des personnes et des capitaux, tout en abordant des sujets peu traités, tels que les droits de propriété intellectuelle, la concurrence, le commerce électronique ou les questions relatives aux femmes et aux jeunes. A ce jour, 54 pays ont signé l'accord et 47 l'ont ratifié. Dans une démarche de construction par bloc, les 8 Communautés économiques régionales (CER) existantes jouent un rôle clef dans l'implémentation de la ZLECAf, en particulier la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui a établi une zone de libre-échange, une union douanière et la libre circulation des personnes pour ses quinze membres.

La ZLECAf doit toutefois relever les défis existants de la CEDEAO, marquée par une forte hétérogénéité entre ses membres et des frontières encore insuffisamment préparées à la libre circulation des biens, sans compter les volontés d'émancipation de la Communauté.

La ZLECAf comme catalyseur de l'intégration économique africaine

Sur le plan économique, trois priorités de la ZLECAf sont identifiées :

1. Créer la zone de libre-échange la plus large au monde avec 1,3 milliard de personnes représentant un PIB de 3 000 Md USD et renforcer la voix de l'Afrique dans les négociations internationales ;
2. Stimuler le commerce intra-africain, de 14 % en 2020 à potentiellement 26 % en 2045, et permettre aux entreprises africaines de bénéficier d'un marché continental dynamique ;
3. Soutenir l'industrialisation et le développement économique durable de l'Afrique en encourageant la diversification du commerce et la réduction progressive de la place accordée aux ressources extractives, avec effort sur les petites et moyennes entreprises (PME).

La phase de négociation portant sur les sept différents protocoles⁹ est désormais achevée, un accord ayant été trouvé par les Etats membres de l'UA.

Les protocoles commerciaux visent à stimuler le commerce intra-africain en éliminant 97 % des lignes tarifaires sur les biens et les services (3 % de produits volontairement exclus à la discrétion de chaque Etat). A date, 92,3 % des règles d'origine ont fait l'objet d'un accord. Le projet pilote

⁹ Protocoles sur 1) échanges de biens 2) les services 3) les investissements 4) la propriété intellectuelle 5) la politique de concurrence 6) le commerce numérique et 7) les femmes et jeunes dans le commerce.

« Initiative du commerce guidé » (GTI) de libéralisation des échanges a été étendu de 8 à 31 pays en 2024.

Les protocoles investissements, propriété intellectuelle et concurrence, commerce numérique, et celui portant sur les femmes et les jeunes dans le commerce sont également finalisés. Néanmoins, seuls les protocoles sur le commerce des marchandises et celui des services et le mécanisme de règlement des différends sont entrés en vigueur, les cinq autres protocoles devant être ratifiés par les pays.

La ZLECAf introduit également un Système de paiement et de règlement panafricain (PAPSS), permettant des économies estimées à 5 Md USD par an en coûts de transactions de paiement, tout en réduisant la dépendance des pays aux devises fortes telles que le dollar américain, l'euro et la livre sterling.

Le rôle coordinateur de la CEDEAO en tant que bloc sous-régional de libre circulation des marchandises

La ZLECAf repose sur une démarche de construction par blocs et corridors routiers¹⁰ capitalisant sur les acquis des CER existantes. L'accord prévoit que les CER ayant déjà réalisé une intégration plus poussée – comme c'est le cas pour la CEDEAO – continuent d'appliquer leurs régimes commerciaux régionaux pour le commerce intrarégional. La CEDEAO est en effet déjà organisée en zone de libre circulation des biens et des personnes en Afrique de l'Ouest, avec notamment un tarif extérieur commun (TEC) – qui a servi de base aux négociations tarifaires des États membres de la CEDEAO dans le cadre de la ZLECAf – et l'existence d'un Accord de partenariat économique avec l'Union Européenne – en attente de ratification par tous les États membres. La CEDEAO pourra capitaliser sur l'intégration régionale existante dans la région et désigner le Programme de facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest (FEAO) comme programme central pour répondre à tous les besoins de facilitation.

Compte tenu de son rôle clef, la Commission de la CEDEAO développe une stratégie régionale de mise en œuvre de la ZLECAf pour aider les États membres à atteindre les objectifs de l'accord et cherche des positions communes pour ses États membres dans les négociations menées par le Secrétariat de la ZLECAf. Au 30 septembre 2024, chacun des 15 États membres de la CEDEAO a signé l'accord établissant la ZLECAf, et tous à l'exception du Bénin et du Libéria ont déposé leurs instruments de ratification, rendant la zone juridiquement contraignante dans leurs lois nationales. En revanche, malgré la mise en œuvre d'accords de libre-échange régionaux, plusieurs États membres, motivés par divers intérêts nationaux, n'ont pas pleinement mis en œuvre les accords qu'ils ont signés, maintenant plusieurs barrières tarifaires et non tarifaires qui entravent le commerce régional et continental (Bénin, Nigeria).

Plusieurs États membres de la CEDEAO ont installé des Comités nationaux de mise en œuvre (NIC) de la ZLECAf : Côte d'Ivoire, Ghana, Nigéria, Sénégal. Leur rôle est crucial car ils assurent la coordination entre les ministères, collaborent avec le secteur privé et fournissent un cadre pour le suivi et l'évaluation de l'impact de la zone de libre-échange sur le commerce et le développement. Les NIC participent également à l'élaboration des stratégies nationales et servent d'interface avec le Secrétariat de la ZLECAf basé à Accra.

¹⁰ Les 9 corridors routiers en Afrique sont 1) Cairo-Dakar 2) Alger-Lagos 3) Tripoli-Windhoek-Cape Town 4) Cairo-Gaborone-Cape Town 5) Dakar-Ndjamena 6) Ndjamena-Djibouti 7) Dakar-Lagos 8) Lagos-Mombasa 9) Beira-Lobito.

Les priorités attribuées aux Comités nationaux varient selon les pays, chacun établissant ses propres missions et modalités de fonctionnement. Par exemple, le Ghana en tant qu'hôte du Secrétariat de la ZLECAf, se concentre sur la mise en œuvre de la zone par le biais de son Comité, tandis que le Nigéria a eu recours au NIC et à d'autres mécanismes pour appuyer la signature et la ratification de la ZLECAf. La Côte d'Ivoire a rapidement mis en place son Comité national de la ZLECAf, qui se montre assez actif dans la promotion et la coordination de la zone grâce à des campagnes de sensibilisation et des rencontres avec les différentes parties prenantes. D'autres pays de la CEDEAO sont encore en réflexion pour établir leurs comités nationaux et élaborer leurs stratégies de mise en œuvre.

Afin d'accélérer le processus d'intégration régionale, l'Initiative du commerce guidée (ICG) est un projet pilote de mise en œuvre de la ZLECAf permettant d'en tester l'environnement opérationnel, institutionnel, juridique et commercial. Elle a débuté dès 2022 avec huit pays, dont le Ghana pour l'Afrique de l'Ouest, où les premiers échanges commerciaux dans le cadre de la ZLECAf ont permis d'identifier les points bloquants, par exemple un régime de taxes commerciales lourd et à plusieurs niveaux pour le Ghana. En 2024, l'ICG s'étend désormais à 33 pays, incluant le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, le Nigéria, le Sénégal et le Togo au sein de la CEDEAO. La récente décision du Nigéria de prendre part à cette initiative s'inscrit dans la volonté affichée de la nouvelle administration d'accentuer le commerce régional et continental du pays.

Une intégration régionale qui progresse lentement car sans réelle impulsion du secteur privé

Le commerce dans le cadre de la ZLECAf peut permettre aux États membres de la CEDEAO de diversifier leurs produits d'exportation, d'autant que la majorité des États membres de la CEDEAO ont un portefeuille d'exportation limité, généralement des matières premières avec une faible valeur ajoutée (pétrole, cacao, or). La ZLECAf doit pouvoir constituer un important levier d'industrialisation au sein des États membres de la CEDEAO pour bénéficier des réductions tarifaires pour les produits « fabriqués en Afrique », conformément aux règles d'origine établies.

Sur le terrain, les procédures administratives aux frontières sont souvent longues, et les règles d'origines et certificats souvent méconnus. Bien que les produits d'origine communautaire aient vocation à circuler librement dans l'espace CEDEAO, les marchandises peuvent être soumises à de nouvelles taxes et formalités aux points d'entrée du territoire. Les corridors commerciaux de la région font ainsi face à des obstacles administratifs tels que des processus de dédouanement lourds, des points de contrôle formels et informels, ainsi que des barrages routiers, entraînant des immobilisations prolongées des marchandises. Les NIC pour la ZLECAf devraient aider à simplifier ces procédures de dédouanement aux frontières, tels que les portails d'e-information. La numérisation des procédures douanières via des guichets uniques électroniques est déjà en cours dans plusieurs pays (Ghana, Côte d'Ivoire, Sénégal), mais de nombreux autres pays n'ont pas encore franchi cette étape.

La participation du secteur privé et la bonne connaissance des dispositions de la zone de libre-échange par les entreprises sera essentielle, et devrait notamment passer par les Comités nationaux de mise en œuvre. Au Ghana par exemple, les entreprises ont des difficultés à appréhender les règles d'origine, indiquant la nécessité d'une simplification et d'un soutien accru aux entreprises. Les processus d'enregistrement et de certification pourront alors être simplifiés, des formations pratiques aux exportateurs pourront être proposées concernant l'enregistrement et la demande de certificat d'origine. De plus, décentraliser le processus d'enregistrement et de certification de la ZLECAf permettrait de faciliter l'accès pour les

micros, petites et moyennes entreprises et les entreprises dirigées par des femmes. La mise en réseau des entreprises sera importante pour consolider les bénéfices du commerce.

Pour l'instant, la ZLECAf n'apparaît pas comme un sujet d'intérêt pour les entreprises à court terme et il leur est difficile d'identifier les bénéfices possibles pour les accords de libre-échange existants. Après des décennies de mise en place d'une zone de libre-échange, la CEDEAO peine toujours à stimuler le commerce intrarégional avec des échanges commerciaux intra-CEDEAO de l'ordre de 12 %. Le PAPSS pourrait toutefois faciliter les transactions entre entreprises utilisant des devises régionales, ce qui permettraient de réduire significativement les délais de transaction et les coûts associés.

L'accueil de la ZLECAf semble au global mitigé en Afrique de l'Ouest, entre les pays côtiers qui voient l'opportunité d'une hausse de l'activité portuaire, et ceux qui ont une économie plus limitée ou peu exportatrice qui voient la menace de la concurrence de marchés plus importants.

Les déficiences en matière d'infrastructures et l'inadéquation des réseaux de transport et des installations frontalières demeurent des défis qui entravent la mise en œuvre rapide de la ZLECAf dans la CEDEAO. Les disparités économiques entre les pays membres et l'hétérogénéité des infrastructures, des capacités industrielles et des niveaux de développement sont autant d'éléments qui ralentissent la mise en œuvre d'une pleine libéralisation des échanges.

Enfin, l'intégration de l'Alliance des pays du Sahel dans la ZLECAf pourrait pâtir de relations amenées à se complexifier avec la CEDEAO, en créant possiblement un bloc régional supplémentaire.

Compte tenu du défi que représente la ZLECAF, des progrès notables ont été réalisés par les pays membres de la CEDEAO depuis son lancement en 2019 sous l'égide du Secrétariat situé à Accra. L'année 2024 devait permettre aux Etats membres d'inclure pleinement la stratégie de la ZLECAF dans leur plan national de développement pour rendre opérationnels les accords signés. Des disparités fortes demeurent toutefois et la CEDEAO est un point d'appui aujourd'hui fragilisé.

Les infrastructures, la logistique, la digitalisation et l'interopérabilité des systèmes douaniers demeurent les principaux points de difficulté au regard des investissements de grande ampleur requis pour fluidifier le commerce intrarégional aux frontières entre pays.

L'inclusion du secteur privé dans la dynamique de libre échange est une condition du succès de la libéralisation des échanges. Force est de constater que la dynamique n'est pas aujourd'hui entièrement partagée, ni par les Etats membres soucieux de leur souveraineté, ni par le secteur privé insuffisamment informé, très informel et donc peu intéressé ou essentiellement tourné vers l'export en dehors du continent.

[Elodie Manet](#)

Adjointe au Chef du SE d'Accra

Les pays africains appellent à l'unité et à un accès simplifié aux financements climatiques lors des Conférences d'Abidjan sur le climat et l'environnement

Du 30 août au 6 septembre 2024, Abidjan a accueilli la douzième Conférence annuelle sur le changement climatique et le développement en Afrique (CCDA) et la dixième session extraordinaire de la Conférence ministérielle africaine sur l'environnement (AMCEN), où les pays africains ont abordé les enjeux liés au financement climatique, à la gestion des ressources naturelles, à l'accès aux marchés du carbone, et à la pollution plastique.

Problèmes identifiés par les participants

Financements climatiques insuffisants : L'Afrique reçoit seulement 30 Md USD par an pour s'adapter au climat, alors que les besoins s'élèveraient à 277 Md USD, entraînant un déficit de financement majeur. Actuellement, l'Afrique ne capte que 20 % des financements climatiques mondiaux, et les pays ont mobilisé environ 250 Md USD, soit 10 % des 2 800 Md USD nécessaires entre 2020 et 2030 pour réaliser leurs Contributions déterminées au niveau national (CDN).

Sous-exploitation des ressources naturelles : Malgré la part significative de l'Afrique dans les réserves minérales mondiales (40 % de l'or, 30 % des minerais et 12 % du pétrole), le continent ne tire que 40 % des recettes potentielles de ses ressources naturelles, en raison de capacités institutionnelles et d'infrastructures limitées.

Défis et opportunités des marchés du carbone en Afrique de l'Ouest : L'Afrique ne réalise que 2 % de son potentiel annuel de crédits carbone en raison d'un manque d'architecture réglementaire adéquate pour certifier et contrôler les projets qui échappent aux CDN. Des préoccupations émergent concernant l'exploitation des ressources et les conséquences sur les communautés locales, souvent négligées dans les projets de compensation carbone. Le développement de marchés du carbone crédibles en Afrique pourrait présenter d'importantes opportunités permettant de lever des fonds pour l'action climatique et préserver les écosystèmes.

Dégradation des terres : Environ 65 % des terres en Afrique sont dégradées, affectant plus de 400 millions de personnes, avec une perte annuelle de 4,4 millions d'hectares de terres productives.

Pollution plastique : Environ 6,9 millions de tonnes de déchets plastiques sont rejetées chaque année par les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest. Moins de 10 % des déchets plastiques sont recyclés et environ 80 % des déchets plastiques mal gérés se retrouvent dans les océans.

Faible participation du secteur privé : Le secteur privé ne contribue qu'à 30 % des financements climatiques, en raison de plusieurs obstacles financiers et structurels. De plus, les incertitudes concernant les risques associés aux investissements climatiques, ainsi que le manque de mécanismes d'incitation et de soutien de la part des gouvernements, limitent l'engagement du secteur privé.

Engagements pris par les représentants des Etats Africains

Mobilisation des ressources : Les pays se sont engagés à développer des partenariats public-privé pour soutenir les efforts d'adaptation au changement climatique.

Neutralité en matière de dégradation des terres : Élaboration de plans d'action nationaux pour restaurer les terres dégradées, avec des objectifs de restauration de 100 millions d'hectares et de séquestration de 250 millions de tonnes de carbone d'ici 2030 grâce à l'initiative de la Grande muraille verte.

Promotion de l'économie bleue : Reconnaissance du potentiel du secteur de la pêche, qui emploie plus de 12 millions de personnes et génère une valeur ajoutée de 24 Md USD. L'accès aux marchés du carbone, en particulier au carbone bleu, est une autre attente significative.

Révision des CDN : Les États membres ont convenu de réviser leurs CDN d'ici 2025 pour intégrer des objectifs plus ambitieux.

Lutte contre la pollution plastique : Les attentes africaines incluent des engagements internationaux pour réduire la production et l'utilisation de plastiques à usage unique comme au Rwanda, ainsi que des initiatives pour nettoyer les océans et sensibiliser les communautés locales aux dangers de la pollution.

Renforcer la coopération régionale : Les pays africains souhaitent renforcer leur coopération régionale sur les questions environnementales, y compris la gestion des ressources en eau, le développement de l'hydrogène, l'accès aux marchés du carbone (avec le projet du marché carbone de la CEDEAO) et la lutte contre la pollution plastique.

L'Afrique aborde les prochaines conférences des parties sur la biodiversité, le climat et la lutte contre la désertification avec des attentes fortes et pressantes. Les pays africains demandent un accès accru et prévisible aux financements climatiques, notamment en réclamant entre 200 et 400 Md USD par an pour compenser les pertes et dommages liés aux impacts du changement climatique, ainsi que 400 Md USD pour l'adaptation d'ici 2030. Ils insistent sur une opérationnalisation effective du Fonds pour les pertes et dommages. L'Afrique s'intéresse fortement à l'accès aux marchés du carbone, vu comme un levier de financement innovant, tout en déplorant la complexité des mécanismes de l'article 6 de l'accord de Paris sur le climat. Pour les Etats africains, la prochaine COP 29 à Bakou sera « financière », d'où la nécessité pour ces pays d'adopter une position commune.

[Leïla Vallée-Mellouk](#) et [Blanche Gaffinel](#)

Conseillère régionale Développement durable au SER d'Abidjan

Attachée sectorielle au SER d'Abidjan

Présence économique indienne en Afrique de l'Ouest francophone

La relation commerciale entre l'Inde et la région s'est considérablement développée au cours des deux dernières décennies, devenant notamment le 3^{ème} fournisseur des pays de l'UEMOA depuis 2021 (céréales, produits pharmaceutiques pour l'essentiel, mais aussi véhicules et hydrocarbures). Si ce partenaire demeure un créancier mineur des pays de l'UEMOA, l'Inde – par sa coopération, son Exim Bank India comme ses entreprises privées – avance en prenant de nouvelles positions ciblées (agriculture, TIC, etc.).

L'Inde est devenue un partenaire commercial notable des pays de l'UEMOA¹¹.

D'après les données TradeMap les échanges commerciaux entre l'Inde et les pays de l'UEMOA ont atteint 5,9 Md USD en 2022, soient 2,9 fois plus qu'en 2012. L'Inde est en effet devenue un fournisseur important des pays de la région, représentant 7,0 % des importations totales des pays de l'UEMOA en 2022, pour un total de 3,7 Md USD d'importations. L'Inde demeure ainsi depuis 2021 le 3^{ème} fournisseur des pays de la sous-région, derrière la Chine et la France. L'Inde est également apparue comme le 2^{ème} client des pays de l'UEMOA en 2022, à l'origine de 6,6 % des exportations totales de ces derniers, soit plus de 2,2 Md USD.

Les importations de produits indiens sont en forte hausse depuis 15 ans, avec un taux d'évolution annuel moyen de +15,4 % depuis 2010, contre +5,6 % pour les importations globales des pays de l'UEMOA. Parmi les pays d'Afrique de l'Ouest (hors Nigéria et Ghana), les principaux clients de l'Inde sont la Côte d'Ivoire (23,0 % des importations de l'UEMOA en produits indiens en 2022), le Sénégal (22,5 %) et le Bénin (13,2 %). En 2022, les produits indiens les plus importés par les pays de la zone sont les céréales, à hauteur de 44,0 %, les produits pharmaceutiques à hauteur de 11,2 %, les hydrocarbures à hauteur de 10,4 % et les véhicules à hauteur de 4,6 %.

L'Inde s'impose comme un client majeur des pays de la région, se présentant comme la 2^{ème} destination des exportations des pays de l'UEMOA en 2022. Les exportations vers l'Inde ont été multipliées par 3,9 en valeur depuis 2010. L'Inde est ainsi devenue le 1^{er} client du Togo (22,5 % des exportations togolaises en 2023) ainsi que de la Guinée-Bissau (selon la BCEAO), le 2^{ème} client du Sénégal (15,0 % des exportations sénégalaises en 2022) et du Bénin (15,4 % des exportations béninoises en 2023). En valeur, le Sénégal (54^{ème} fournisseur de l'Inde en 2022, à hauteur de 1,4 Md USD) et la Côte d'Ivoire (68^{ème}, 804 M USD) sont les principaux pays fournisseurs de l'Inde. En 2022, les produits des pays de l'UEMOA exportés vers l'Inde sont principalement le phosphore (1,2 Md USD), l'anacarde (1,1 Md USD) et le phosphate (260 M USD).

¹¹ Les données commerciales avec l'Inde n'étant pas disponibles ou parcellaires pour certains des pays la région (Libéria, Sierra Leone, etc.), l'analyse se concentrera sur la zone UEMOA – qui en constitue par ailleurs l'essentiel du partenariat commercial en Afrique de l'Ouest (hors Nigéria-Ghana) en plus de la Guinée.

L'Inde demeure un créancier mineur des pays d'Afrique de l'Ouest francophone.

Bien que le stock de dette extérieure des pays d'Afrique de l'Ouest (hors Cap-Vert, Ghana et Nigéria) détenu par l'Inde ait doublé entre 2011 et 2022, l'Inde demeure un créancier relativement mineur pour les pays de la région. En effet, en 2022, pour l'ensemble des pays d'Afrique de l'Ouest (hors Ghana, Nigéria et Cap-Vert), le stock de dette extérieure détenu par l'Inde s'élevait à 916 M USD d'après les données de la Banque mondiale, soit 0,8 % du stock total de dette extérieure de ces pays, contre 1,0 % en 2011. Notons que si le stock de dette extérieure détenu par l'Inde a nettement augmenté entre 2015 et 2017 (+326 M USD, soit +31,0 %), son niveau n'a pas sensiblement évolué depuis 2017, diminuant même de 2,6 % entre 2020 et 2022.

Parmi l'ensemble des pays de la région (hors Nigéria, Ghana et Cap-Vert), la Côte d'Ivoire et le Sénégal sont, en valeur, les pays avec le plus haut niveau de créances indiennes. Ainsi en 2022, parmi l'ensemble des stocks de créances indiennes associées à la région, 20,2 % étaient en faveur de la Côte d'Ivoire et 19,5 % en faveur du Sénégal. L'Inde se présente toutefois comme un créancier plus important en Gambie, en Mauritanie et au Mali, détenant respectivement 5,7 %, 2,4 % et 2,1 % de la dette extérieures de ces pays en 2022, bien que les montants en valeur soient eux assez faibles.

La présence indienne en Afrique de l'Ouest francophone se manifeste aussi par les programmes de financement et les assurances et les garanties fournies par l'Export-Import Bank of India (Exim Bank India) afin de soutenir et de promouvoir le commerce et les investissements internationaux indiens. Afin de soutenir le développement dans la région, EximBank India propose des lignes de crédit pour des projets dans des secteurs clefs comme les transports, l'énergie et les télécommunications. La banque propose aussi aux entreprises indiennes des garanties bancaires afin de faciliter le déploiement de projets. Enfin, dans le cadre du programme BC-NEIA, lancé en 2011, l'Exim Bank India cherche à stimuler l'exportation de projets indiens à grande échelle vers l'Afrique de l'Ouest, en proposant des facilités de crédit à l'acheteur avec des conditions de paiement différé.

Tanguy Simeon
Chargé d'études économiques au SER d'Abidjan

COTE D'IVOIRE

Le dynamisme renouvelé du secteur du tourisme

Alors que la destination Côte d'Ivoire était autrefois prisée par le tourisme (avec notamment l'emblématique Club Med d'Assouindé), les crises survenues ces vingt dernières années (guerre civile en 2002, crise post-électorale en 2021-2011, attentat de Grand-Bassam en 2016), sans oublier l'impact de la Covid-19, ont beaucoup terni l'image du pays et son attractivité. Conscient des potentialités de ce secteur, qui ont été particulièrement mises en lumière à l'occasion de la Coupe d'Afrique des nations de football (CAN) 2023, le gouvernement ivoirien a lancé en 2018 une ambitieuse stratégie nationale ayant pour objectif, à l'horizon 2025, de doubler le nombre de visiteurs internationaux annuels (actuellement 2 millions), de faire entrer la Côte d'Ivoire par les cinq principales destinations touristiques en Afrique (actuellement 8^{ème}), tout en développant l'offre touristique locale.

Un potentiel indéniable et une feuille de route claire

La Côte d'Ivoire est actuellement la troisième destination de tourisme d'affaires en Afrique après le Nigéria et le Maroc et est, de façon globale (tourisme d'affaires, culturel, religieux, de loisirs, etc.) la huitième destination touristique en Afrique. D'après le Trésor ivoirien, 2 millions de touristes viennent ainsi en Côte d'Ivoire en moyenne depuis 2020. Il s'agit d'une baisse notable par rapport au pic des 4 millions atteint en 2019 – le secteur ayant fortement pâti de l'impact d'événements exogènes (covid, guerre en Ukraine, etc.). Le secteur n'aurait ainsi généré que 1 900 Md USD de recettes en 2021 (contre 3 500 Md USD en 2019).

Afin de dynamiser le secteur, le gouvernement ivoirien s'est doté en 2018 d'une stratégie pour la période 2018-2025. Cofinancée par l'État à hauteur de 1 500 Md FCFA (2,3 Md EUR) et le secteur privé à hauteur de 1 700 Md FCFA (2,6 Md EUR), la stratégie « Sublime Côte d'Ivoire » ambitionne de faire de l'industrie touristique et hôtelière le 3^{ème} pôle économique du pays, hisser la Côte d'Ivoire parmi les cinq principales destinations touristiques africaines, tout en développant une offre à destination de la population locale.

Si la CAN 2023 a représenté une belle opportunité pour développer les infrastructures...

La CAN organisée en Côte d'Ivoire a été la plus regardée des CAN et a ainsi donné une grande visibilité à la Côte d'Ivoire. En amont de la compétition, de nombreux chantiers structurants se sont accélérés pour construire et/ou rénover des infrastructures sportives, routières et hôtelières, afin de transformer l'image du pays et désengorger le trafic routier. Ce sont près de 1,5 Md EUR, dont plus de 760 M EUR sur fonds publics, qui ont été investis pour assurer l'accueil

et le déplacement des supporters, des officiels et des équipes. Ils ont notamment permis la rénovation des hôtels Sofitel Ivoire et Président à Abidjan, du Parlementaire à Yamoussoukro ainsi que le RAN Hôtel de Bouaké. De nouvelles offres d'hébergement ont également été construites en amont de la compétition, telles que l'hôtel de la CAN à Korhogo et les cités CAN (complexes de 32 villas) dans les villes de San Pédro, Bouaké et Korhogo. La question de leur exploitation post-CAN est en cours de discussion, et pourrait être confiée à une structure étatique *ad hoc*.

...de nombreux défis sont encore à relever par les acteurs publics et privés du secteur.

Une formation encore lacunaire. L'université de San Pédro est la seule université du pays à proposer des cursus dans le domaine de l'hôtellerie. Conscient de cette lacune, le ministère du Tourisme a créé en son sein la Direction de la Professionnalisation qui supervise la construction de nouveaux établissements de formation à Daoukro et Yamoussoukro. Aucun partenaire n'a encore été identifié pour ce projet pour lequel le gouvernement souhaite lancer les études avant la fin de l'année 2024. Le groupe Vatel est implanté à Abidjan depuis septembre 2024.

Des infrastructures insuffisantes. L'amélioration du réseau routier et autoroutier ainsi que de l'offre de transport public en autocar sur des longues distances sont à l'étude, de même que la diversification de l'offre aérienne afin de faire baisser les prix des billets d'avion pour les vols intérieurs. Plusieurs compagnies se seraient récemment positionnées pour concurrencer l'offre d'Air Côte d'Ivoire.

Une numérisation en cours. En ce sens, le gouvernement ivoirien négocie la signature d'un accord de partenariat avec l'entreprise américaine Cybastion afin de mettre en place un projet d'e-tourisme permettant aux opérateurs extérieurs de consulter l'offre touristique de la Côte d'Ivoire et d'effectuer des réservations et des paiements en ligne (hébergements, activités, transports, etc.). Le projet s'inscrit dans la continuité des actions entreprises pendant la CAN afin de maintenir le flux touristique en Côte d'Ivoire. Le projet comprend également un volet e-administration permettant la délivrance des licences d'exploitations aux établissements touristiques et qui serait chapeauté par une agence étatique spécialisée.

D'autres leviers sont à l'étude pour promouvoir les activités touristiques en Côte d'Ivoire pour la population ivoirienne : mise en place de tarifs préférentiels pour les touristes locaux, financement d'actions de sensibilisation par le ministère, organisation d'événements mettant en valeur les folklores régionaux dans des zones touristiques pour y favoriser le déplacement des populations, élaboration et diffusion de circuits touristiques, etc. Sur ce dernier volet, un projet est actuellement en cours par le ministère du Tourisme, en collaboration avec des agences de tourisme nationales et internationales.

La question cruciale de l'accès aux financements

De manière générale, le secteur demeure très attractif pour les investisseurs, comme l'illustre les ouvertures récentes de nouveaux établissements : le Noom (groupe Mangalis), hôtel cinq étoiles en septembre 2021 (34 Mds FCFA, 53 M EUR) ; Novotel Adagio et le Aichti Hôtel en 2024 (groupe Accor). Il existe aussi des initiatives privées de moindre ampleur, qui développent le

concept de maisons d'hôtes à Abidjan, telles que la Villa Lépici, la Maison Sopi ou encore la Villa Moboutou. Si le groupe PFO Africa a des velléités de s'insérer dans le secteur touristique, son projet de réhabilitation de l'ancien Club Med d'Assinie, en bordure de mer à 80 km d'Abidjan, n'a, pour l'heure, jamais vu le jour.

Cependant, le financement de l'industrie hôtelière demeure complexe pour plusieurs raisons (hausse des taux d'intérêt, prudence des fonds en capital-investissement, volatilité des taux de change). Les banques et institutions financières essaient de mettre en place des structurations innovantes pour financer des projets touristiques (hybrider les ressources, réunir une compétence foncière de construction et une compétence d'exploitation, capter l'épargne de la diaspora, étirer les durées de financement, bâtir des projets sur des schémas de long terme etc.). Dans ce contexte, Porteo S.A et le groupe hôtelier français Centaurus ont créé en 2023 le fonds Dalia Hospitality. Avec une enveloppe de 500 M EUR, il vise à investir dans des projets touristiques structurants, tout en créant près de 1 000 emplois d'ici 2028.

La Côte d'Ivoire est bien décidée à renouer avec son passé de destination touristique incontournable en Afrique en capitalisant sur la bonne image renvoyée par le pays durant la dernière CAN. Si la stratégie est claire, les nombreux défis – qui ne concernent du reste pas que le secteur du tourisme – pourraient entraver cette ambition. Dans ce contexte, les groupes français, déjà bien implantés et à l'expérience reconnue en matière d'hôtellerie-restauration, ont une carte à jouer dans le domaine de la formation, mais également dans la mise en œuvre de solutions de financements innovantes.

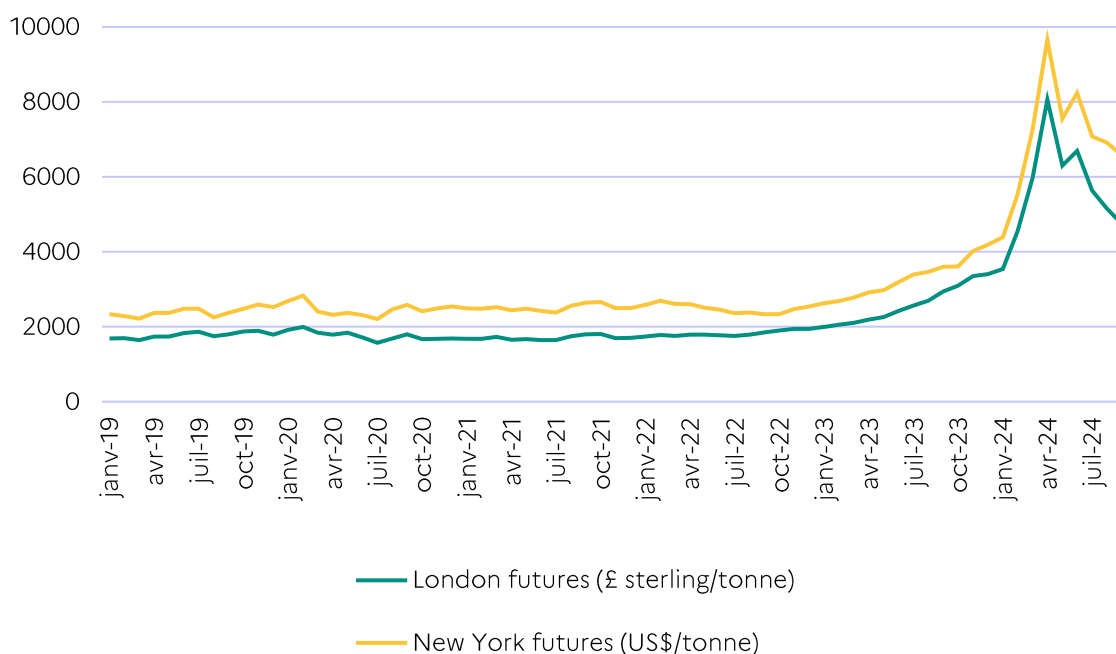
Priscille Ducrocq
Attachée sectorielle au SER d'Abidjan

Envolée des cours internationaux du cacao : quelles retombées pour la Côte d'Ivoire, 1^{er} producteur mondial ?

La baisse de l'offre mondiale de cacao est à l'origine de la flambée des cours internationaux.

La flambée des cours internationaux du cacao a débuté au dernier trimestre 2023 et ceux-ci ont atteint des pics historiques au cours du mois d'avril 2024, avec des niveaux au-delà de 9 000 GBP / tonne à Londres et 10 000 USD / tonne à New-York. Les prix ont certes régressé les mois suivants, mais ceux-ci se maintiennent à des niveaux relativement soutenus. En effet, selon les données de l'Organisation internationale du cacao (ICCO), la moyenne mensuelle des cours du cacao s'est établie à 4 749 GBP / tonne à Londres et 6 572 USD / tonne à New-York en septembre 2024, soit des hausses respectives de 61 % et 83 % par rapport à septembre 2023, ainsi que de 156 % et 181 % par rapport à deux ans plus tôt. La hausse des cours internationaux trouve son origine dans la baisse de l'offre mondiale de cacao pour la campagne 2023-2024 (liée principalement à de mauvaises récoltes en Côte d'Ivoire et au Ghana qui représentent environ 60 % de la production mondiale), par ailleurs exacerbée par la spéculation. Les cours pourraient se maintenir à des niveaux encore soutenus jusqu'en 2025.

Evolution des cours du cacao (moyenne mensuelle, source : ICCO)



La Côte d'Ivoire bénéficierait de cette tendance positive à travers les recettes d'exportation et les recettes publiques.

La Côte d'Ivoire est le premier producteur mondial de cacao, avec en moyenne 2 M t par an, soit environ 40 % de l'offre mondiale. Le pays a bâti tout un écosystème autour du cacao qui assure d'importantes rentes pour son économie. En effet, le cacao et ses dérivés contribuent en moyenne à environ 14 % du PIB, 30 % des recettes d'exportation et, de façon directe, à environ 8 % des recettes fiscales. En outre, il faut souligner que l'exploitation du cacao occupe environ 1 million de producteurs et constitue ainsi la principale source de revenus pour plus de 3 millions d'individus, soit 10 % de la population de la Côte d'Ivoire. La filière cacao englobe tout un ensemble d'entreprises et d'individus tout au long de la chaîne de commercialisation et de transformation, générant ainsi plusieurs autres milliers d'emplois indirects.

Dans un rapport publié en juillet dernier¹², le FMI indiquait la production cacaoyère en 2023 aurait baissé de 23 % pour se situer à 1,8 M t. Toutefois, la production devrait rebondir en 2024 à 2 M t. Le prix moyen à l'export du cacao en 2023 n'a augmenté que d'environ 14 %, mais devrait augmenter de près de 50 % en 2024 et de 30 % supplémentaires en 2025 d'après les projections du FMI. Par conséquent, les exportations de cacao sont attendues en hausse, de 7 % du PIB en 2023 à 11,1 % en 2025, tandis que les recettes fiscales directes liées au cacao devraient progresser de 1,1 % du PIB en 2023 à 1,8 % du PIB en 2025. Il convient toutefois de souligner que ces projections reposent sur des hypothèses plutôt conservatrices et pourraient être réévaluées à la hausse, notamment à partir de 2025 si les prix se maintiennent à des niveaux soutenus.

Avec l'embellie des cours, le prix d'achat au producteur a connu deux hausses successives en 2024.

Le système de commercialisation du cacao en Côte d'Ivoire est tel qu'à chaque début de campagne, les autorités déterminent un prix CAF (coût, assurance, fret) de référence qui représente la moyenne du prix des volumes vendus par anticipation aux exportateurs et aux broyeurs (environ 80 % de la récolte cédée sur un horizon d'un à douze mois avant le début de la campagne ; les 20 % restant faisant l'objet de vente *spot*). Sur cette base, les autorités fixent, pour chaque campagne, le prix d'achat au producteur (dit « prix bord-champ ») qui représente environ 60 % de ce prix CAF de référence.

Du fait de la forte progression des cours internationaux, qui a notamment impacté à la hausse les prix de vente par anticipation au niveau local, le gouvernement ivoirien a décidé d'augmenter le prix d'achat au producteur de 50 %, soit 1 500 FCFA (2,3 EUR) le kg, pour la campagne intermédiaire de commercialisation 2023-2024 qui s'étend d'avril à septembre 2024. S'en est suivie une deuxième augmentation de 20 %, soit 1800 FCFA (2,7 EUR) le kg, cette fois pour la campagne 2024-2025 qui a débuté le 1^{er} octobre de cette année.

Même si, au regard du niveau actuel des cours internationaux, ce prix aurait pu être plus élevé selon certains acteurs, il faut souligner qu'il est quasiment aligné sur celui du Ghana (48 GHS, soit 1795 FCFA, le kg) et devrait limiter la contrebande de fèves entre les deux pays,

¹² <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2024/07/15/Cte-d-Ivoire-Second-Reviews-Under-Extended-Arrangement-Under-the-Extended-Fund-Facility-and-551877>

conformément au souhait des autorités dans le cadre de l'Initiative cacao Côte d'Ivoire - Ghana. Toutefois, il est possible que la contrebande s'accroisse vers d'autres pays frontaliers (Guinée, Libéria, Togo, etc.) qui ont des systèmes de commercialisation plus libéraux et où les prix d'achat au producteur sont actuellement nettement plus élevés (par exemple, entre 3 000 FCFA et 4 000 FCFA le kg en septembre dernier en Guinée).

Pôle Macroéconomie du SER d'Abidjan

NIGERIA

L'industrie pétrolière au Nigéria

La NNPC a publié des résultats contrastés dans un contexte de production stagnante et de pénurie d'essence. Son endettement, alimenté par le maintien implicite d'une subvention à l'essence, complique sa relation avec ses fournisseurs d'essence raffinée, et accentue la pénurie, ainsi que la flambée du prix du litre. Quant aux compagnies pétrolières internationales, la vente de leurs actifs à terre se poursuit. Le groupe Dangote est également au cœur de l'actualité en écoulant ses premiers litres d'essence sur le marché nigérian.

La NNPC publie des résultats contrastés dans un contexte de production stagnante et de pénurie d'essence.

La production pétrolière nigériane continue de stagner. Elle a atteint une moyenne de 1,28 mbj en juin, 1,31 mbj en juillet, 1,35 en août et 1,32 en septembre 2024 selon l'OPEP. Mensuellement, elle oscille entre 1,43 mbj et 1,17 mbj depuis janvier, en deçà du quota de l'OPEP pour le Nigéria de 1,5 mbj et de l'objectif gouvernemental de 1,78 mbj. Pour rappel, d'après le Document de stratégie fiscale 2024-2026 du gouvernement, les recettes publiques pétrolières devraient en 2024 représenter 50,8 % (19 400 Md NGN) des recettes publiques totales. Cet objectif, malgré la stagnation de la production, devrait être atteint selon le Service fédéral des impôts (FIRS), notamment grâce à l'amélioration de l'efficacité de l'administration fiscale concernant la perception des taxes.

A la fin du mois d'août, la NNPC a publié des résultats contrastés pour l'année 2023. Le bénéfice net de la compagnie nationale a atteint un niveau record pour l'année 2023, 3 300 Md NGN, soit une augmentation de 29 % en glissement annuel (2 600 Md NGN de bénéfices en 2022). Il s'agit des bénéfices les plus élevés jamais enregistrés par la NNPC. L'augmentation des bénéfices en naira est liée à plusieurs facteurs :

- La hausse des revenus grâce à la fin de la pratique de l'échange de pétrole brut contre de l'essence en juin 2023 et à la hausse de la production en 2023 par rapport à 2022 du fait de l'amélioration de la sécurité dans le Delta ;
- La dépréciation de la monnaie ;
- Les nouvelles règles fiscales prévues par le *Petroleum Industry Act* (PIA) de 2021 qui ont permis à la NNPC de bénéficier de taux d'imposition réduits par rapport à l'ancien cadre réglementaire.

Néanmoins, malgré des revenus records en nairas, le bénéfice net de la NNPC a baissé en dollars entre 2022 et 2023, passant de 5,8 Md USD à 5,1 Md USD, du fait principalement du contexte monétaire.

L'endettement de la NNPC, alimenté par une subvention à l'essence qui n'aurait pas été levée, accentue finalement la pénurie d'essence, laquelle engendre une nouvelle flambée des prix à la pompe. Le 1^{er} septembre, la NNPC, jusqu'à il y a quelques semaines seul importateur effectif

d'essence au Nigéria, a admis que sa dette de 6 Md USD à l'égard des fournisseurs internationaux affectait sa capacité à approvisionner le pays en produits raffinés. Ainsi, depuis fin août, le pays connaît une grave pénurie d'essence. Dans ce contexte, le 3 septembre, la NNPC a augmenté de 617 NGN à 897 NGN (0,57 EUR au taux de change du 3 septembre) le prix du litre à la pompe (+45,4 %), un prix qui resterait pourtant inférieur au prix réel de marché. Cette nouvelle augmentation après le triplement du prix du litre en 2023 fait peser des risques socio-économiques conséquents sur le pays. Celle-ci a déjà entraîné une augmentation de 50 % du coût des transports. Le coût final d'importation de l'essence qui inclut le prix international, le transport, et d'autres frais, a augmenté à près de 1 200 NGN / litre selon l'Association des négociants en énergie du Nigéria (MEMAN), contre 720 NGN / litre en octobre 2023. Ce coût n'inclut pas certains frais additionnels. Ainsi, sans subvention de la NNPC, le prix devrait se situer entre 1 300 et 1 350 NGN / litre. La NNPC ayant été jusqu'à il y a peu le seul importateur effectif au Nigéria, la baisse de production pétrolière du pays a compliqué d'autant les importations de produits raffinés. Le maintien furtif de cette subvention est un obstacle à la concurrence entre importateurs d'essence.

La NNPC connaîtrait des difficultés financières du fait du maintien, sous une autre forme, d'un système de subvention au prix à la pompe. Pour rappel, fin août, ces difficultés financières ont amené l'Etat fédéral à renoncer aux dividendes de la NNPC qui lui étaient dus et cette dernière aurait également indiqué au Président Tinubu qu'elle ne serait pas en mesure de lui verser ses taxes et redevances. Bien que le Président ait annoncé la suppression des subventions aux carburants en 2023, la NNPC continuerait de dépenser des milliards de naira en faveur d'une forme de subvention. En juin 2023, l'annonce de Bola Tinubu avait entraîné une augmentation significative du prix du carburant de 197 NGN à 570 NGN. Toutefois, depuis juillet 2024, des observateurs, dont le FMI et la Banque mondiale, craignent que le gouvernement ait réintroduit indirectement une subvention à l'essence en ayant maintenu artificiellement les prix à la pompe aux alentours de 600 NGN malgré la dépréciation du naira et l'évolution des cours du brut. Pour cela, la NNPC utiliserait un « taux de change dérivé » pour acheter du pétrole raffiné qui entraîne un « déficit de subvention ». Le mécanisme en vigueur impacterait ainsi négativement la performance financière de l'entreprise nationale.

La vente des actifs *onshore* des compagnies pétrolières internationales se poursuit.

Début 2024, Shell International Plc avait annoncé son intention de vendre la totalité de ses actifs pétroliers et gaziers *onshore* au consortium Renaissance pour un montant qui est passé de 2,4 Md USD à 1,3 Md USD entre janvier et août 2024. Néanmoins, fin août, le gouvernement nigérian, par l'intermédiaire de la Commission nigériane de la production *upstream* (NUPRC) et en vertu du PIA, a rejeté la proposition de Shell International Plc de vendre sa filiale Petroleum Development Company of Nigeria Limited (SPDC) à Renaissance. Ce refus de vente fait suite à la plainte de l'opérateur local Global Gas and Refining Ltd contre Shell concernant des désaccords relatifs aux obligations contractuelles sur les actifs en question. En outre, un groupe de 40 ONG, dont Amnesty International, a publié une « déclaration d'objection » à la transaction, demandant à ce que la vente ne soit pas autorisée « tant que la pollution causée par la SPDC n'a pas été évaluée ». La vente est donc en suspens.

En août, l'entreprise nigériane Oando PLC a acquis la filiale Nigerian Agip Oil Company (NAOC) auprès du groupe italien Eni pour un montant de 783 M USD. La transaction, approuvée par la NUPRC, comprend le remboursement et la contrepartie de l'actif. NAOC se concentrait sur l'exploration et la production de pétrole et de gaz *onshore*. Les standards d'Oando étant en deçà de ceux des grandes compagnies internationales, cette acquisition pourrait ne pas être

une bonne nouvelle pour le respect d'un certain nombre de critères environnementaux et sociaux dans le processus de production. Certaines entreprises françaises telles que Spie refusent d'ailleurs de travailler avec Oando pour cette raison.

En octobre, le gouvernement a approuvé la vente des actifs onshore d'ExxonMobil à Seplat Energy, plus de deux ans après l'accord initial de 1,3 Md USD. La vente, annoncée pour la première fois en février 2022, avait été retardée dans l'attente d'une approbation réglementaire.

Quant à TotalEnergies, le groupe confirme sa stratégie de se concentrer sur le gaz et les actifs offshore. Le 17 juillet, il a annoncé céder sa participation, à hauteur de 10 %, dans SPDC à Chappal Energies pour 860 M USD. Selon l'accord, le groupe français revend ses parts dans quinze licences de production de SPDC. Sous réserve des autorisations réglementaires, la transaction devrait être finalisée d'ici la fin de l'année. Fin juin, TotalEnergies, opérateur du bloc onshore OML 58 avec une participation de 40 % (60 % de la NNPC) ont pris la décision finale d'investissement pour développer le champ gazier d'Ubeta. Le montant de l'investissement est estimé à 550 M USD. Situé à environ 80 km de Port Harcourt, le bloc OML 58 comprend déjà deux champs en production. Également situé sur le bloc OML 58, le champ de gaz à condensats d'Ubeta sera développé à partir d'un nouveau cluster de six puits, relié aux installations existantes de l'usine de traitement de gaz d'Obite par un gazoduc. La production, dont le démarrage est prévu en 2027, devrait atteindre un plateau de 300 millions de pieds cubes par jour, soit environ 70 000 bpj en incluant les condensats. Le gaz d'Ubeta alimentera l'usine de liquéfaction NLNG de Bonny, dont la capacité est actuellement portée de 22 Mt/an à 30 Mt/an et dans laquelle TotalEnergies détient une participation de 15 %. Ce nouveau projet est rendu possible par les trois décrets présidentiels de mars 2024 qui visaient à promouvoir les incitations fiscales pour les projets d'utilisation du gaz, à renforcer la compétitivité du contenu local et à rationaliser les coûts des contrats pour les aligner sur les normes mondiales. De tels décrets pour le pétrole sont attendus au mois de décembre 2024.

Le groupe Dangote est au cœur de l'actualité.

Au début de l'été, le groupe Dangote a accusé dans la presse les compagnies pétrolières internationales (IOCs) opérant au Nigéria – dont TotalEnergies – et la NNPC de tout faire pour ne pas vendre à sa raffinerie le brut qu'elles produisent localement et de continuer à faire importer le brut par leurs branches commerciales étrangères. Ces accusations publiques visaient à faire pression sur les IOCs afin que ces dernières vendent en naira le brut produit localement à la raffinerie. L'approvisionnement en brut de la raffinerie Dangote est en effet un enjeu pour le groupe, d'autant que les contrats d'export de brut nigérian ont déjà été signés par les IOCs pour les années à venir. La raffinerie a ainsi été obligée d'importer son brut de l'étranger (Etats-Unis notamment) depuis le début de l'année. En réponse aux accusations de blocage d'approvisionnement et afin de réduire la pression sur les recettes en devises et de faciliter le mode de transaction, tant pour Dangote que pour le gouvernement, ce dernier a récemment approuvé les ventes de pétrole brut à la raffinerie en monnaie locale. Par ailleurs, les régulateurs ont déclaré qu'ils s'efforceraient de veiller à ce que les IOCs fournissent le brut nécessaire à la raffinerie conformément au PIA. Dans ce contexte, le 5 septembre, la NNPC a annoncé la fourniture à la raffinerie de 17,6 mb de pétrole brut entre septembre et octobre.

Pendant l'été, le groupe Dangote a également accusé l'Autorité de régulation du secteur pétrolier nigérian *midstream* et *downstream* (NMDPRA) d'aider à l'importation de diesel et de carburacteur « sales » dans le pays, attaquant notamment en public l'importateur nigérian Matrix Energy, et même TotalEnergies. Si la raffinerie Dangote, qui a commencé la production de diesel et de carburacteur en avril, arrive maintenant à sortir de bons produits comparativement à certains produits importés, ces déclarations visait sans doute à faire de

l'ombre aux concurrents. Cela étant, la production de la raffinerie Dangote va effectivement obliger le régulateur à regarder de plus près certains produits importés, notamment sur la quantité de soufre.

Début septembre, la raffinerie Dangote a commencé à produire de l'essence et écouler ses premiers volumes d'essence sur le marché. La raffinerie devrait produire environ 90 000 barils d'essence par jour au quatrième trimestre 2024, avant d'atteindre près de 250 000 barils au second semestre 2025. A plein régime, elle devrait produire environ 330 000 bpj, pour une capacité de production de 650 000 bpj tous produits pétroliers raffinés confondus. Pour rappel, la production de l'essence de la raffinerie Dangote avait été repoussée à plusieurs reprises par l'entreprise qui prévoyait initialement de livrer ses premiers volumes en juin 2024, il convient donc d'être prudent dans les projections faites. Le 16 septembre, alors seul acheteur du pétrole raffiné de la raffinerie Dangote, la NNPC a annoncé qu'elle vendrait l'essence provenant de la raffinerie à un prix allant de 950 NGN / litre à Lagos à plus de 1 000 NGN / litre dans certaines régions du nord. Le secrétaire national de l'Association indépendante des négociants en pétrole du Nigeria (IPMAN), James Tor, a déclaré en octobre que les prix de l'essence pourraient baisser après que le gouvernement a récemment autorisé les négociants à s'approvisionner directement auprès de la raffinerie Dangote et à importer d'autres sources, soulignant que la demande et l'offre détermineraient le prix du PMS au fil du temps. Le fait que la NNPC ne soit plus le seul acheteur de produits pétroliers de la raffinerie Dangote et qu'elle permette aux négociants d'acheter directement marque une étape importante du gouvernement fédéral vers la déréglementation de l'industrie pétrolière.

Ainsi, il semble que la raffinerie Dangote puisse finalement être sur le point de répondre à l'un des défis les plus pressants auxquels le Nigéria est confronté depuis des décennies : la dépendance à l'égard des importations de carburant qui a pesé sur ses réserves de change et entravé son potentiel d'autosuffisance énergétique. En effet, les expéditions d'essence vers le Nigéria ont fortement chuté au cours des deux premières semaines d'octobre, selon les données de suivi des navires de S&P Global Commodity Insights, seuls 280 400 barils d'essence et de produits de base ont été expédiés au Nigeria au cours de la première semaine du mois, qui s'est achevée le 6 octobre, contre une moyenne hebdomadaire de 1,3 mb en août.

Le secteur pétrolier nigérian connaît une actualité particulièrement fournie ces derniers mois et est cœur de l'attention, le prix du pétrole au Nigéria ayant un impact majeur sur la stabilité socio-économique du pays. En effet le prix de l'essence raffinée a augmenté de près de 50 %, dans un contexte de dette de la NNPC et de pénurie d'essence. Cette hausse des prix s'explique sans doute par une volonté de rapprocher le prix de vente du raffiné du prix réel de marché, et ainsi de mettre réellement fin à une forme de subvention de l'essence qui demeurerait malgré sa suppression officielle en 2023. De plus, la production de pétrole nigérian continue de stagner, conséquence de sous-investissements chroniques dans le secteur pendant des années et des problèmes sécuritaires dans le Delta, continuant de priver le pays de son plein potentiel de recettes. C'est d'ailleurs ce contexte sécuritaire qui pousse plusieurs compagnies pétrolières internationales à se désengager des champs onshore et en eau peu profonde. Le lancement de la commercialisation du pétrole raffiné nigérian produit par la raffinerie Dangote est un pas en avant important vers l'autonomie d'approvisionnement du pays en produits raffinés. Le pays dépendait jusque-là d'importations qui alimentaient la sortie de devises alors que le naira se déprécie face au dollar depuis plus d'un an.

Ambroise Gouze

Attaché sectoriel à l'antenne de Lagos du SER d'Abuja

Diaspora bonds : une idée qui refait surface au Nigéria

Le gouvernement nigérian a lancé entre le 19 et le 30 août derniers une émission de 500 M USD à 5 ans sur le marché domestique, une première dans l'histoire du pays, avec un taux d'intérêt à 9,75 % et une maturité de cinq ans. Selon les résultats de l'adjudication l'émission a été un succès : 900 M USD ont été souscrits, soit une sursouscription de 180 %. Cette émission d'un « *diaspora bond* » avait été évoquée par le Ministre des Finances, Wale Edun, à l'issue du sommet annuel FMI-Banque mondiale. Instrument financier dont la définition demeure nébuleuse, son acception large englobe les émissions destinées aux investisseurs de détail et commercialisées auprès de la diaspora. C'est dans cet esprit que, quatre mois après cette annonce, le ministre avait lancé un programme d'émission de 2 Md USD d'obligations en devises sur le marché local, ouvert à souscription à la fois pour les résidents mais aussi les ressortissants du pays à l'étranger. Si le projet intervient dans un contexte de marché troublé, il présente d'indéniables avantages, notamment en matière de coût. L'histoire de ce type d'émissions a néanmoins mis en évidence son risque d'exécution, qui est d'autant plus important lorsqu'il s'agit du droit local.

Dans un contexte de difficile accès aux marchés internationaux, le gouvernement a émis une obligation domestique en devise, destinée en partie à mobiliser les ressources de la diaspora.

Face à un besoin de financement important, le gouvernement a jusque-là fortement sollicité les bailleurs de fonds internationaux ainsi que les marchés domestiques. C'est d'abord la Banque mondiale qui a acté, en juin dernier, deux programmes de financement pour le Nigéria dont la somme cumulée atteint 2,25 Md USD. Un mois plus tard, la Banque Africaine de développement (BAfD) approuve à son tour un prêt à hauteur 500 M USD d'aide budgétaire au pays. Auparavant, en décembre 2023, le gouvernement avait sollicité Afreximbank pour une facilité de prépaiement syndiquée de 3,3 Md USD. Octroyée en contrepartie de pétrole brut fourni par la NNPC. L'Etat fédéral a aussi été contraint de solliciter les marchés domestiques, avec des émissions obligataires en forte hausse depuis le dernier trimestre de 2023. Elles ont été complétées par un recours croissant à la titrisation des emprunts au titre des avances de la Banque centrale du Nigéria (CBN), appelées « *ways and means* ».

Dans l'optique de se financer à faible coût en devises étrangères, tout en capitalisant sur l'épargne importante des Nigériens, l'idée de faire appel à la diaspora a refait surface. Toujours en quête d'entrées de devises dans les circuits de liquidité bancaire, le gouvernement a opté pour une émission sur le marché local. Une première dans l'histoire du pays, la souscription au produit a été ouverte aux résidents, aux Nigériens de la diaspora, ainsi qu'à d'autres investisseurs institutionnels qualifiés. Présentée dans la presse comme un « *diaspora bond* », le ministre des Finances recherchait par cette manœuvre un engagement de la diaspora qui puisse y canaliser les transferts de fonds, doublé d'une mobilisation de l'épargne des résidents. En effet, les Nigériens disposeraient d'une épargne de l'ordre de 30 Md USD sur leurs comptes

locaux en devises. Pour leur part, les transferts de fond ont été estimés à hauteur de 19,5 Md USD en 2023 par la Banque mondiale, faisant du Nigéria la première destination d'Afrique subsaharienne de ces flux (35 %). Néanmoins, selon Taiwo Oyedele, président du Comité présidentiel sur la politique budgétaire et les réformes fiscales, seulement 10 % de ces transferts auraient réellement atteint le pays.

Le succès, à relativiser, de l'émission d'un diaspora bond cette année, comme en 2017 ne permet toutefois pas de prédire des réussites futures. Pour la première fois sur les marchés publics, le Nigéria avait levé 300 M USD sous le format de *diaspora bond* en 2017, à un taux de 5,625 %. Malgré une souscription de 130 %, l'obligation ne serait pas parvenue à obtenir la « décote patriotique » attendue de ce type d'instrument : plusieurs banques voyaient une prime de nouvelle émission de 12,5 pdb, alors que Whitney Deberoise, associé de la firme Arnold & Porter qui a accompagné le Nigéria sur cette exécution, considère que le prix final de l'émission dépassait de peu la courbe secondaire du pays. Par ailleurs, les nouvelles émissions envisagées par le gouvernement sur le marché domestique sont plus risquées étant donné le droit local qui les gouverne, contrairement à l'émission de 2017 qui s'échangeait sur la bourse de Londres et était enregistrée auprès de l'Autorité des marchés financiers américaine (SEC), gage de confiance pour les investisseurs. Le succès de l'émission de cette année, avec une sursouscription de 180 %, est réel mais ne doit pas être surestimé. Un tel niveau de sursouscription reste en effet habituel pour des émissions d'obligations (90 % des souscriptions seraient du fait des institutions financières qualifiées) et la décote patriotique obtenue semble marginale – les taux secondaires pour les eurobonds à 5 ans sont autour de 9,3 %. Par ailleurs, le succès de l'émission ne permet pas de préjuger de l'avenir. Le succès initial de l'émission d'août pourrait accentuer la pression sur le naira dans les mois à venir : les investisseurs pourraient ainsi souhaiter thésauriser des dollars américains en vue d'une prochaine émission – un risque identifié par le FMI dès mai 2024.

Un tel outil de financement, malgré ses avantages, semble compliqué à pérenniser au regard de sa nature risquée, et exigera d'importantes réformes pour engager la diaspora de manière récurrente.

Pouvant être émis de manière régulière ou en réponse à des crises sporadiques, les *diasporas bonds* offrent en théorie plusieurs avantages à l'émetteur. Alors que ce type d'obligation pourrait renvoyer l'image d'une solution de dernier recours, leur émission n'est pas nécessairement réservée aux contextes de crises. Si les émissions de l'Inde vers sa diaspora sont intervenues à des moments de difficultés de balance des paiements (1991, 2000) couplée en 1998 à une rétrogradation de la note de crédit, Israël offre l'exemple inverse où les « *Israel bonds* » sont devenus un outil standard dans le financement du gouvernement (12 % du portefeuille de dette internationale du pays au premier trimestre 2024). De l'avis de la Banque mondiale, la possibilité d'émettre une obligation moins coûteuse est le principal avantage recherché par les Etats qui tentent de solliciter la diaspora pour leurs émissions. Ce format pourrait également diversifier la base d'investisseurs du pays, et, s'il devient une source régulière de fonds, participer à l'amélioration de la notation de crédit souveraine. Si le patriotisme explique en grande partie la volonté de investisseurs d'accepter un rendement moindre en prêtant à leur Etat d'origine, d'autres facteurs tels que la volonté de diversification du portefeuille d'investissement et une moindre aversion au risque du taux de change peuvent aussi justifier l'engouement de la diaspora pour ce produit financier.

Pour autant, la classe d'actif n'est pas sans risques et peine à se développer sur le continent africain. Au global, l'histoire de cet instrument en Afrique est rythmée par les échecs successifs, à commencer par les « *Golden Jubilee Savings Bond* » lancés au Ghana en 2007 à destination des résidents et de la diaspora sans succès (60 % de souscription). Un an après, l'Éthiopie offre son « *Millennium Corporate Bond* » ciblant explicitement sa diaspora, projet qui échoue principalement sous l'effet du manque de confiance. La seconde tentative du pays en 2011 avec son obligation du barrage de la Renaissance connaît une meilleure réussite en matière d'attractivité des investisseurs, pour autant la participation de la diaspora y demeure limitée. Le Kenya est, avec le Nigéria, le seul autre pays africain étant à ce jour parvenu à réussir une exécution essentiellement dédiée à sa diaspora. Si l'émission en 2011 d'une obligation infrastructures par la banque centrale à destination des nationaux et ressortissants kenyans à l'étranger a bel et bien permis de lever près de 200 M USD, ce montant final reste largement en dessous des 600 M USD visés.

Seul Israël et l'Inde sont parvenus à émettre des diasporas bonds à plusieurs reprises, signal d'une longue marche qui attend le Nigéria pour en faire une source de financement régulière. Le succès israélien tient à plusieurs facteurs dont le plus important est le lien étroit avec sa diaspora. C'est aussi la crédibilité de l'Etat auprès des marchés financiers, cautionnée par une notation de crédit favorable et sa réussite en matière de politique économique, qui ont permis le retour fréquent de ses diaspora bonds. Ces dernières sont aussi enregistrées auprès de l'Autorité des marchés financiers américaine (SEC), ce qui ne manque pas de rassurer les investisseurs. Ailleurs, la réussite indienne se distingue par son usage des marchés domestiques et son appui sur des banques commerciales indiennes. Les obligations indiennes ne sont pas passées par les marchés internationaux, et ont pris la forme de titres de dettes exclusivement distribués à la diaspora du pays via un réseau de banques indiennes et étrangères qui servent étroitement la communauté à l'étranger. Force est donc de constater, comme l'analyse le Brookings Institute, que le Nigéria devra conduire nombre de réformes dans l'espoir de parvenir à ce stade dont des mesures permettant une meilleure gouvernance des obligations, une plus forte transparence et des améliorations de crédit, aux côtés de politiques de rapprochement avec la diaspora ainsi que des collectes de données plus systématiques.

La diversification des sources de financement est bienvenue afin de tempérer les aléas des marchés internationaux, qui n'ont que récemment réouverts leurs portes aux souverains africains. Pour autant, la stratégie du gouvernement visant à solliciter la diaspora semble risquée et, même dans un scénario optimiste de quelques succès à court terme, nécessitera des réformes de long terme pour assurer sa viabilité. Au-delà du besoin de financement immédiat, ces initiatives ne doivent pas distraire des problèmes budgétaires structurels du pays : sans redressement des recettes pétrolières et augmentation de la mobilisation fiscale, toute idée, aussi bonne soit-elle, répondra à un faux sujet.

Martin Folliasson et **Mohamed El Guindi**
Attaché financier au SER d'Abuja
Chargé d'études économiques au SER d'Abuja

TOGO

Une présence économique chinoise encore importante

La présence chinoise dans l'économie togolaise est importante. Premier fournisseur du Togo, la Chine concentre près de 20 % des achats du pays. Les entreprises chinoises réalisent les plus grands projets d'infrastructures du Togo, financés en grande partie par des dons de la Chine ou des prêts de banques commerciales chinoises. Depuis quelques années, le contexte d'endettement togolais est propice aux bailleurs chinois, au point que la Chine est aujourd'hui le premier créancier commercial du Togo.

La Chine, un partenaire commercial clé pour le Togo en raison de son statut pérenne de premier fournisseur du pays.

La Chine reste le premier fournisseur du Togo.

Après avoir atteint un pic de 28,5 % en 2016, la part de marché de la Chine au Togo a légèrement diminué et oscille désormais autour de 20 %. En valeur, les statistiques douanières togolaises ont enregistré 536 M EUR d'importations chinoises en 2023, le niveau le plus élevé de l'histoire des échanges sino-togolais, représentant 19,6 % des achats extérieurs du pays. Il s'agit, aux deux tiers, de biens de consommation et d'équipement des ménages (textiles, motos, téléphones mobiles, etc.) et de matériaux à destination de l'industrie (fer, acier, etc.) pour le tiers restant.

Ainsi, la Chine est le premier fournisseur du Togo, loin devant la France (9,3 % de part de marché) et l'Inde (8,2 %).

Toutefois, la concurrence indienne s'intensifie.

En dix ans, le pays a quasiment quadruplé sa part de marché, passant de 2,3 % en 2013 à 8,2 % en 2023. Sur certains produits (machines, équipements pour véhicule, ouvrages en fer, fonte ou acier, etc.), l'Inde et la Chine fournissent au Togo des biens relativement similaires, notamment en matière de qualité et de prix.

Les exportations togolaises vers la Chine sont historiquement très faibles.

La Chine est un client marginal pour le Togo : en 2023, les ventes de produits togolais à la Chine se sont limitées à 10,8 M EUR. Elles sont composées essentiellement de coton et de soja. Sur les dix dernières années, la présence togolaise sur le marché chinois est quasiment inexistante, comparée à sa pénétration sur les marchés indien (1^{er} client du Togo) ou français (6^{ème} client).

Les investissements chinois sont importants dans les grands projets d'infrastructures, mais connaissent une baisse générale depuis 10 ans.

Les investissements directs chinois reculent depuis 2013.

Les investissements directs à l'étranger (IDE) chinois au Togo sont en baisse depuis 10 ans. Après un pic en 2013, à 23,6 M USD, ils ne représentent plus que 8,6 M USD en 2022.

La Chine reste toutefois leader dans les grands projets d'infrastructures au Togo.

Depuis les débuts de la coopération sino-togolaise en 1972, la Chine occupe une place importante dans le secteur des infrastructures au Togo. Les entreprises chinoises remportent une grande partie des appels d'offres (obligatoires au Togo pour des montants de plus de 1 Md FCFA, soit 1,52 M EUR), grâce aux coûts compétitifs qu'elles proposent.

Les faibles montants des offres chinoises s'expliquent par des marges deux à trois fois inférieures aux entreprises européennes concurrentes et une main d'œuvre chinoise à faible coût. Les entreprises de l'Union européenne (UE) sont quant à elles soumises à des obligations en matière de normes de travail et d'environnement, ainsi que de formation du personnel local.

On notera parmi leurs principales opérations récentes, le contournement de Lomé par la China Road Bridge Corporation (CRBC), le nouveau terminal de l'aéroport de Lomé par les entreprises chinoises Weiha International Economic Technical Cooperative Co. et la China Airport Construction Group Corporation (CACC), ainsi que la réhabilitation en cours du stade de Lomé.

Par ailleurs, le Port autonome de Lomé, premier port d'Afrique de l'Ouest, concentre d'importants investissements chinois. En 2012, China Merchants a investi à hauteur de 35 % dans la construction du terminal de transbordement « *Lomé Container Terminal* », porté par MSC (Mediterranean Shipping Company).

Les projets réalisés par des entreprises chinoises sont financés soit par des dons chinois (comme pour le nouveau centre administratif inauguré en 2019, l'Assemblée nationale terminée en 2018 ou le lycée de Tokoin), soit grâce à des prêts, en grande partie d'EXIM Bank China (extension de l'aéroport de Lomé, péage de Davié).

L'impact social de ces projets est assez nuancé, les entreprises chinoises ayant recours à des ouvriers en grande partie d'origine chinoise. Si les compétences locales sont disponibles, elles emploient des ouvriers togolais et réservent aux employés chinois les postes d'encadrement.

Outre l'impact limité de ces chantiers sur le marché de l'emploi, leur qualité est parfois aussi critiquée, car l'accent est mis sur le moindre coût des ouvrages. Les arrêts et retards importants pris sur les chantiers chinois (ex : RN34 Lomé-Vogan-Enfouin, réhabilitation de la route d'Aného) font aussi partie des griefs.

Les activités industrielles et commerciales concentrent peu d'investissements chinois.

Dans le secteur industriel, seules trois structures chinoises d'envergure sont implantées au Togo :

- Dayang, commercialisant les motos Leopard, qui exploite depuis 2016 une usine d'une capacité d'assemblage de 3 000 motos par mois, dont 70 % sont destinés à l'exportation ;

- Tongmei, fournisseur des grossistes et répartiteurs pharmaceutiques, disposant d'une usine avec trois lignes de production de médicaments. Il s'agit néanmoins d'un fournisseur mineur, dont certaines pratiques sont décriées ;
- BBI Group, de l'entrepreneur Yuan Li, qui confectionne des uniformes militaires et des tenues de sécurité.

Aucune de ces entreprises chinoises n'est présente sur la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA, zone économique spéciale installée sur 400 ha au nord de Lomé, axée sur la transformation de matières premières). Cependant, des entreprises chinoises du secteur des produits électroniques et pharmaceutiques ont manifesté, début 2024, un intérêt pour investir sur la PIA.

La Chine a fait son entrée dans le secteur togolais de la grande distribution en mars 2024, avec l'ouverture du « China Mall », qui offre une très grande variété de produits (de la décoration intérieure à l'ameublement en passant par le petit outillage), à des prix concurrentiels.

Les investissements chinois dans le secteur agricole sont modestes.

La sucrerie de la Société sino-togolaise (SINTO), construite en 1987 à Anié (région des Plateaux) après la signature d'un accord de coopération agricole entre le Togo et la Chine, produit environ 7 000 t de sucre blanc par an, extrait de la canne à sucre (2 000 ha de plantations produisant 80 000 t de cannes par an).

Par ailleurs, un centre pilote des techniques agricoles a été financé par la Chine à Zanguéra (Nord de Lomé) en 2012, pour transférer aux agriculteurs togolais l'expertise chinoise en matière de production de riz et de maïs.

La Chine valorise son expertise dans les télécoms.

Concernant les télécoms, deux sociétés chinoises sont actives au Togo :

- La filiale chinoise de Nokia (Nokia Shanghai Bell, anciennement Alcatel Lucent), qui a signé un contrat fin 2020 pour déployer la 5G dans le pays ;
- Huawei, qui fournit du matériel de couverture téléphonique à son client Togocom, sur un financement de 165 M USD d'EXIM Bank China en 2009. De plus, depuis 2015, l'entreprise accompagne également la transition du pays vers la fibre optique (installation d'un réseau de 250 km de fibre).

L'EXIM Bank China, premier créancier commercial du Togo.

Un contexte d'endettement togolais propice aux bailleurs chinois.

La dette publique totale du Togo est passée de 62,2 % du PIB en 2020 à 67,4 % en 2023, soit 10 points de plus que le ratio moyen en Afrique subsaharienne. Cette dette se compose à 62 % de dette domestique constituée de titres d'État en Francs CFA émis sur le marché sous-régional, plus coûteuse que la dette externe.

C'est pourquoi, l'Etat togolais s'efforce de rééquilibrer le portefeuille de sa dette externe : celle-ci est en constante augmentation depuis plus de 10 ans : de 15 % du PIB en 2013 à 37 % en 2022.

La Chine a su profiter de cette stratégie pour devenir le premier créancier commercial du Togo.

Dans la dette extérieure togolaise, la dette commerciale est le deuxième poste le plus important après celle contractée auprès des bailleurs multilatéraux. Parmi celle-ci, l'EXIM Bank China est le premier créancier commercial du Togo, et détient 20,9 % de la dette totale du pays. Le montant de la dette togolaise détenue par la Chine s'élevait à 444 M USD en 2022, selon la Banque Mondiale. Ce montant a connu une augmentation de 127,4 % entre 2013 et 2022.

Si la Chine reste un partenaire de premier plan dans plusieurs secteurs de l'économie togolaise, son intervention tend à se concentrer sur l'endettement extérieur du Togo. En effet, la présence chinoise dans les investissements a atteint son apogée en 2013, et les importations togolaises de produits chinois sont depuis fortement concurrencées par ceux en provenance d'Inde, de qualité et de prix similaires.

Du point de vue des entreprises françaises, elles ne sont concurrentes qu'à la marge avec les entreprises chinoises, l'offre française n'étant pas adaptée à l'essentiel de la demande togolaise, notamment sur les biens de consommation courante hors agroalimentaire, les motos et les petites machines.

Par ailleurs, la Chine déploie son influence au Togo dans le domaine de l'éducation (cofinancement du lycée de Tokoin) et de la culture à travers l'Institut Confucius (situé au sein de l'Université de Lomé et à Kara) qui propose des cours de mandarin, des activités culturelles et une licence professionnelle chinoise inaugurée en 2019.

[Laura Cléophas](#)

Adjointe au chef du SE de Lomé

SENEGAL

Le réseau électrique sénégalais face aux défis de l'accès universel et de l'intégration des énergies renouvelables

L'accès à l'électricité, bien qu'élevé comparativement aux autres pays d'Afrique sub-saharienne, n'est pas encore un acquis pour toute la population sénégalaise, notamment en zone rurale. Le Sénégal, qui vise l'accès universel à l'électricité d'ici à 2030 (après un objectif fixé à 2025 par l'ancien gouvernement), a mené des actions pour développer la production et améliorer le transport et la distribution d'électricité en s'appuyant sur son opérateur national d'électricité et en contractant avec des producteurs indépendants, dont plusieurs français. En parallèle à la stratégie de *gas-to-power* portée par le gouvernement à la suite des découvertes importantes de gisements d'hydrocarbures, le Sénégal affiche une réelle volonté de verdir son mix énergétique et de tirer parti de l'abondance de ses ressources naturelles.

Malgré des progrès importants, les populations rurales restent en marge de l'électrification universelle.

Un accès à l'électricité marqué par des disparités géographies importantes

En 2022, le taux d'accès à l'électricité était de 75 % au Sénégal contre 58 % dix auparavant selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), un des plus élevés d'Afrique sub-saharienne. L'objectif pour le pays, inscrit dans le Projet pour un Sénégal souverain, juste et prospère qui définit la vision du nouveau gouvernement et succède au Plan Sénégal Emergent (PSE), est de parvenir à l'accès universel d'ici 2030. L'échéance de 2025, auparavant inscrite dans le PSE, semble en effet hors d'atteinte malgré les améliorations observées ces dernières années.

Cependant, seulement 55 % de la population a accès à l'électricité en zone rurale, contre 97 % en zone urbaine d'après l'AIE. Sur les 4,3 millions de Sénégalais n'ayant pas accès à l'électricité, 4 millions vivent ainsi en zone rurale. Le développement de l'électrification rurale s'inscrit donc comme une priorité du gouvernement.

L'accès à l'électricité n'est pas seulement quantitativement mais également qualitativement moindre en milieu rural. D'après une enquête d'Afrobarometer menée en 2022, seuls 41 % des ménages ruraux raccordés au réseau électrique public indiquaient disposer d'un approvisionnement fiable, contre 73 % en milieu urbain.

Une hausse continue de la demande portée par des facteurs démographiques et économiques

La demande en électricité a augmenté de 10 % en moyenne annuelle entre 2005 et 2021, contre 7 % pour la production d'électricité. Sur la même période, le PIB du Sénégal a augmenté de 93 % et sa population de 54 %.

Elle devrait doubler entre 2013 et 2030, passant de 5 459 à 11 370 GWh selon les projections de la Société nationale d'électricité du Sénégal (Senelec), l'opérateur national d'électricité.

Un renforcement des capacités de production, de transport et distribution du réseau électrique

Un parc de production en expansion

La puissance totale installée était de 1 789 MW en 2022, soit une hausse de 9,6 % en glissement annuel (g.a) d'après la Senelec. Elle est répartie entre l'énergie thermique (71 %), solaire (14 %), éolienne (9 %) et hydraulique (7 %).

Le fioul lourd constitue la source principale de production totale d'électricité, qui s'est établie à 5 908 GWh au total en 2022, soit une hausse de 14 % en g.a. L'énergie produite provenait principalement du thermique (4 646 GWh ; 79 %), de l'hydraulique (486 GWh ; 8 %), de l'éolien (396 GWh ; 7 %) et du solaire (381 GWh ; 6 %).

Le renforcement du parc de production de la Senelec est notamment passé par le recours aux producteurs indépendants d'électricité (IPP). En 2022, seuls 28 % de l'électricité étaient produits par la Senelec, le reste étant fourni par les achats d'énergie, renouvelable et non renouvelable, aux producteurs indépendants.

En juin 2024, le Sénégal a produit son premier baril de pétrole. L'exploitation du champ pétrolifère de Sangomar aujourd'hui et de Grand Tortue Ahmeyim (GTA) à la fin de l'année devrait permettre au pays de réduire dans une certaine mesure sa dépendance aux importations, qui l'expose aujourd'hui aux fluctuations de leurs prix.

Une consolidation des infrastructures de transport et de distribution

En 2022, le réseau de transport chargé de transporter l'électricité à haute tension s'étendait sur 1 041 km, soit 385 km de plus que l'année passée. Il était composé de 277 km de lignes 90 kV et 764 km de lignes 225 kV.

Près de 1 674 nouveaux postes HTA/BT (haute tension alimentée / basse tension) sont venus enrichir le réseau de distribution de la Senelec, qui permet de distribuer l'électricité à moyenne et basse tension depuis les sous-stations ou postes de transformation jusqu'aux clients finaux. Il était ainsi constitué de 10 388 postes HTA/BT (6,6 kV ou 30 kV / 380 V).

Le renforcement des réseaux de transport et de distribution de la Senelec est porté par des entreprises françaises, notamment Vinci Énergies. L'entreprise a réalisé un premier projet entre 2018 et 2021 pour développer et moderniser les réseaux de la Senelec, et déploie aujourd'hui dans le cadre d'un second projet des lignes de transport d'électricité aériennes et souterraines en haute et très haute tension (THT), ainsi que des postes de transformation en THT.

Le rôle des énergies renouvelables dans le renforcement de la capacité énergétique du Sénégal

Une part des énergies renouvelables dans la capacité électrique installée qui ne cesse de croître...

Les énergies renouvelables représentaient 35 % de la consommation totale d'énergie finale en 2021, 23 % de l'électricité produite et 30 % de la capacité électrique installée en 2022 selon l'AIE. L'augmentation de la capacité installée en énergie renouvelable est récente, s'étant développée depuis 2016 pour l'énergie solaire et 2019 pour l'éolien avec l'achèvement du plus grand parc éolien d'Afrique de l'Ouest (159 MW) à Taiba N'Diaye.

À elles seules, trois sociétés françaises (Meridiam, Innovent, Africa REN) opèrent six centrales solaires, représentant 65 % de la capacité solaire installée du pays. La plupart ont bénéficié de financements de Proparco.

...grâce à d'importants projets financés par les bailleurs et exécutés par des entreprises françaises.

- Le programme *Scaling Solar* de la Banque mondiale a financé les centrales solaires de Kael (25 MW) et de Kahone (35 MW) qui offrent une énergie à bas coût, en moyenne 25 FCFA/kWh contre un prix moyen global du kWh de 110 FCFA en 2022. La société de projet qui exploite les deux concessions est détenue par Meridiam (40 %), Engie (40 %) et le Fonds souverain sénégalais d'investissements stratégiques (FONSIS, 20%).
- Un Partenariat pour une transition énergétique juste (JETP) a été conclu en 2023 avec plusieurs partenaires clefs (France, Allemagne, UE, Royaume-Uni, Canada). Dans ce cadre, 2,5 Md EUR de financement sous 3 à 5 ans devraient être mobilisés.
- Des projets de modernisation et renforcement de réseau de la Senelec devant permettre une meilleure intégration des énergies renouvelables sont menés par l'Agence française de développement (AFD) dans le cadre de son programme *smart grid* qui mobilise un prêt et une subvention de l'UE déléguée ainsi que par la *Millennium Challenge Corporation* (MCC) via son « *Compact* » *Energie* qui comprend un don américain de 550 M USD. Sofreco occupe le rôle d'appui technique à la maîtrise d'ouvrage pour le projet de l'AFD, Ineo réalisera des postes tout comme Eiffage Énergie qui a également remporté deux lots de construction de postes électriques pour le Compact. L'entreprise Vinci Énergies réalisera des infrastructures d'électrification pour le projet Accès du *Millennium Challenge Account Senegal II* (MCA).

[Iris Guiberteau](#)

Attachée sectorielle au SE de Dakar

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :

www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Directeurs de la publication : [Florent Mangin](#) et [Daniel Gallissaires](#).

Rédaction : SER d'Abuja, SER d'Abidjan.

Abonnez-vous : martin.folliasson@dgtresor.gouv.fr (Abuja) ou clara.delmotte@dgtresor.gouv.fr (Abidjan)

Les Services économiques s'efforcent de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigeront, dans la mesure du possible, les erreurs qui leur seront signalées. Toutefois, ils ne peuvent en aucun cas être tenus responsables de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.