Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique

Infrastructure, Intra-African Trade and Economic Development in Africa

Malick Sané

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5793>

DOI : [10.4000/interventionseconomiques.5793](https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.5793)

ISSN : 1710-7377

Éditeur

Association d'Économie Politique

Référence électronique

Malick Sané, « Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique », *Revue Interventions économiques* [En ligne], Hors-série. Transformations | 2017, mis en ligne le 01 mars 2017, consulté le 21 mars 2023. URL : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5793> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/interventionseconomiques.5793>

Creative Commons - Attribution 4.0 International - CC BY 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Infrastructures, commerce intra-africain et développement économique en Afrique

Malick Sané

Enseignant, Faculté des Sciences Economiques et de Gestion
Université Cheikh Anta DIOP, Dakar

La gestion de la crise infrastructurelle sera l'un des plus grands défis et l'une des plus grandes opportunités de développement pour l'Afrique dans les décennies à venir

Le commerce intra-africain se situe à environ 12%, très en deçà du commerce intra-régional en Europe, en Amérique du Nord et dans les pays de l'Asean avec respectivement 60%, 40% et 30% (CNUCED, 2013). Même si plusieurs raisons expliquent la faiblesse du commerce intra-régional en Afrique, la carence en infrastructure occupe une importante place dans cet état de fait. L'Afrique souffre d'un énorme déficit d'infrastructures (routes, électricité, chemins de fer, ports, aéroports). Selon la Banque africaine de développement (BAD, 2012), moins du tiers de la population africaine a accès à une route praticable en toute saison, tandis que les coûts de transport et les délais d'acheminement des marchandises le long des corridors routiers sont deux à trois fois supérieurs à ceux des autres régions du monde. Dans les pages qui suivent, il s'agira tout d'abord de mieux comprendre comment le déficit structurel en infrastructure constitue un blocage à l'expansion du commerce en Afrique avant de considérer la relation entre développement des infrastructures, croissance économique et approfondissement de l'intégration régionale sur le continent africain.

Déficit en infrastructure, un frein au développement du commerce en Afrique

Le déficit en matière d'infrastructures est l'un des facteurs clés qui empêchent l'Afrique de réaliser son plein potentiel de croissance économique, son pouvoir concurrentiel sur les marchés mondiaux et l'atteinte de ses objectifs de développement, notamment la réduction de la pauvreté.

Déficit en infrastructures modernes

La partie la plus pauvre de la population des pays africains, en particulier la grande majorité de la population rurale qui représente 60% de la population du continent (UA, 2009), n'a générale-

ment pas accès à des services d'infrastructures modernes de transport, de distribution d'énergie électrique, de communication, d'assainissement.

Seuls 32 % des foyers africains ont accès à l'électricité, 61 % à l'eau et 31 % à un assainissement de base (OMS-UNICEF, 2014). La longueur des routes par habitant baisse à cause de l'augmentation de la population ces dernières années et l'absence d'investissements connexes nécessaires en infrastructures des transports. Bien que les télécommunications mobiles aient bénéficié d'une croissance énorme depuis dix ans, l'accès aux services large bande demeure très limité. Les niveaux actuels d'utilisation de l'eau sont bas, avec uniquement 3,8 % des ressources en eau développées pour l'approvisionnement d'eau et la production hydroélectrique, et 18 % du potentiel d'irrigation exploité (UA, 2009).

Cette absence d'infrastructures est particulièrement notable quand on compare l'Afrique aux autres régions du monde développé. Par exemple, alors que l'accès à l'électricité en Afrique est égal à environ 30 %, ce pourcentage dans les autres zones géographiques majeures du monde en développement va de 70 % à 90 %. Pour ces zones, l'accès aux services d'eau est égal à 80 % et à ceux d'assainissement à 90 %, contre 58 % et 31 % en Afrique (UA, 2009).

Le déficit d'infrastructure concerne non seulement les infrastructures entre pays mais également les routes de desserte reliant les zones de production et les centres de transformation des produits agricoles ainsi que l'accès limité à l'électricité, entre autre.

Le transport routier est le mode de transport motorisé dominant en Afrique, représentant 80% du trafic de marchandises et 90% du trafic de passagers sur le continent. La densité routière reste très faible environ 7 km/100 km² avec 40% des routes en mauvais état.

Le réseau ferroviaire continental est composé de 80.000 km de rail ; ce qui correspond à une densité de 2.7 km/1000 Km². La plupart des lignes ferroviaires datent de l'époque coloniale et n'ont pas fait l'objet de renouvellement, une vingtaine de pays africains ne disposent pas de réseau ferroviaire.

Le faible niveau de service est l'un des freins au développement du commerce interafricain et à la compétitivité du continent. Le transport représente 12% des valeurs d'importation et 25% pour les exportations contre 5,4% et 8,8% à l'échelle mondiale (CEA, 2013). Pour un poids démographique correspondant à 15% de la population mondiale, l'Afrique consomme moins de 3% de la production mondiale d'énergie à laquelle elle participe pour 7% (CEA, 2013).

Le manque d'accès à l'électricité en Afrique reste l'un des freins les plus importants au développement de la région et à sa prospérité, et continue à enfermer des millions de personnes dans le cercle vicieux de l'extrême pauvreté. S'attaquer à ce problème sera l'un des plus grands défis et l'une des plus grandes opportunités de développement pour l'Afrique dans les décennies à venir.

Faiblesse du commerce intra africain

Le commerce intra-régional en Afrique reste faible par rapport aux volumes des échanges dans d'autres régions du monde. En 2000, il représentait 10 % du total des échanges de l'Afrique alors qu'en 2014, cette part est ressortie à 16 % contre 63% en Europe et 40% en Amérique du Nord. A l'intérieur même du continent, il faut également tenir compte des différences entre régions : à seulement 2.1 % en 2014, la CEMAC a la plus faible proportion de commerce intra-régional alors que les deux communautés régionales d'Afrique les mieux intégrées que sont la CAE et la SADC avaient respectivement 18.4% et 19.3 % de commerce intra-régional dans leurs échanges totaux. Quant à l'UEMOA et la SACU, les chiffres ressortent à respectivement 15.3% et 15.7 %. (OCDE, 2016).

Les économies africaines pourront ouvrir la voie à une intégration plus profonde pour autant que des réseaux d'infrastructure relient les centres de production aux pôles de distribution du continent. Ces infrastructures permettront à l'Afrique de s'imposer comme un concurrent sérieux, d'exploiter ses marchés régionaux, de profiter de la mondialisation à travers l'investissement et le commerce et, par conséquent, de réaliser la convergence de revenus (BAD, 2013a; 2013b). Selon le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), l'Afrique devra consacrer jusqu'à 68 milliards USD par an jusqu'en 2020 aux investissements en capital et à la maintenance.

Si ce défi est relevé, le commerce intra-régional peut contribuer à une croissance et à un développement soutenu de l'Afrique en la rendant moins vulnérable aux chocs mondiaux, en l'aidant à diversifier son économie, en améliorant la compétitivité de ses exportations et en créant des emplois. Pour ce faire, il convient d'accorder plus d'attention au renforcement des capacités productives, l'expansion du secteur privé ainsi qu'à l'élimination des obstacles au commerce. Dans cette perspective, les gouvernements africains ont essayé à plusieurs reprises de mettre ce potentiel de commerce régional au service du développement (Sommet de l'Union africaine en 2012) en prenant la décision de dynamiser le commerce intra-régional en Afrique et d'accélérer la création d'une zone de libre-échange panafricaine.

La littérature sur le lien entre infrastructure et développement du commerce

Le développement des infrastructures permet de promouvoir différents types d'activités économiques, notamment parce qu'elles constituent un intrant dans la production. En outre, leur développement améliore le produit marginal des autres capitaux utilisés dans le processus de production. La présente section passe en revue les travaux théoriques et empiriques publiés sur les liens entre les infrastructures et le développement, en s'arrêtant en particulier sur les effets sur le commerce, la croissance, la réduction de la pauvreté et des inégalités dans les régions intégrées.

Les développements théoriques sur les effets des infrastructures

La prise en compte des infrastructures physiques (routes, ponts, aéroports et les télécommunications) est déterminante dans le développement des rapports commerciaux. En effet, l'infrastructure de transport est nécessaire à la circulation des biens et des personnes et son développement est indispensable pour assurer une croissance (Limao et Venables, 2001 ; Eustache, 2007 ; Combes, 2008a ; Semedo, 2013). Ceci est corroboré par les conclusions de Longo et Sekkat (2001) selon lesquelles 1% d'accroissement du stock de l'infrastructure de transport et des télécommunications dans le pays d'exportation, augmente ses exportations vers d'autres pays africains d'environ 3%.

De nombreux travaux portant sur les théories de la croissance endogène (Romer, 1986 ; Lucas, 1988 ; Barro, 1990) ont montré le rôle catalyseur que peuvent jouer certaines activités dont celles liées aux infrastructures de transport sur la croissance

économique. Celles-ci dégagent des externalités dans leur propre domaine mais aussi pour l'ensemble de l'économie. Ces externalités jouent un rôle dans le développement des territoires si elles sont positives. Une bonne infrastructure stimule la croissance économique et, inversement, la croissance entraîne l'augmentation de la demande d'infrastructures (Eustace et Fay, 2007). Le système de transport permet de déplacer les biens et les personnes pour promouvoir la production et les échanges ; les systèmes de communication permettent de déplacer les connaissances et les finances à travers les frontières à des fins de production et de commerce ; et l'énergie est nécessaire pour la production et le transport de la main-d'œuvre et des biens aux points de production et de commerce. Ces éléments infrastructurels constituent un élément essentiel de la structure des coûts du commerce, de la compétitivité internationale du pays et donc de ses perspectives de développement.

L'analyse du cadre institutionnel (North, 1994) a également apporté des éclairages. En effet, les interrelations entre développement économique et infrastructures de transport font objet de vif débat car de nombreux autres travaux ont affirmé qu'une infrastructure de transport ne peut à elle seule faciliter les flux des échanges et favoriser le développement. Des installations aux frontières, telles que les douanes, les bureaux de l'immigration, etc. se traduisant par des déficiences administratives et réglementaires créent des goulets d'étranglement et empêchent les actifs infrastructurels de fournir les services appropriés et cela constitue les obstacles aux échanges commerciaux (Teravaninthorn et Raballand, 2008). C'est pourquoi dans les théories modernes du développement (Acemoglu et Robinson, 2008 ; Tabellini, 2007) le cadre institutionnel est crucial aux échanges et pour assurer une croissance économique car il exerce une fonction incitative et positive sur les comportements économiques.

L'analyse du cadre institutionnel débouche également sur la matérialisation des accords de coopération entre les pays. Il s'agit là d'une intégration internationale qui a pour rôle de stimuler l'économie par la promotion des échanges et la mobilisation des ressources supplémentaires pour l'investissement. Les différents accords permettent de mettre en œuvre des actions communes dans de nombreux domaines (douanes, normes, politique fiscale, etc.).

Les études sur les coûts de transaction sont nombreuses à soulever l'importance de la facilitation des échanges et de la logistique et avancent que la création d'un environnement propice aux échanges est déterminante si l'on veut donner un coup de pouce au développement. À l'aide du

nouvel indice de performance logistique de la Banque mondiale, Portugal-Perez et Wilson (2012), par exemple, estiment que les pays qui obtiennent les meilleurs résultats dans le domaine de la logistique affichent un accroissement plus rapide des échanges, une croissance économique accélérée et une plus grande diversification des exportations.

L'existence des réseaux performants d'infrastructures de transport et de commerce a pour effet d'amplifier les échanges dans l'espace intégré. La baisse des coûts de transport, qui en résulte s'est traduite par un élargissement du marché et du volume des transactions conformément aux prédictions des modèles de gravité (Paul Krugman (1980). Les externalités qui en résultent vont procurer aux entreprises des gains hors prix. Cette dynamique crée des forces centrifuges, conduisant à des effets de diffusion provenant des externalités positives liées à la réduction des coûts de transport entre les territoires. Ce bouleversement du système productif soutenu par une demande élevée, induite par une gamme variée de produits localement fabriqués élargit le marché et suscite l'expansion des échanges inter-régionaux. Il crée un effet d'attractivité des entreprises attirées par des profits durables. Par contre, les infrastructures favorisant le commerce inter-régional donnent lieu aux forces centripètes pour amplifier les écarts liés aux différences d'intensité capitalistique (Abdo, 2014). Les infrastructures adaptées représentent ainsi le point de départ du succès de la régionalisation. Elles neutralisent les limitations imposées par la mauvaise géographie économique, stimulent les facteurs de mobilité en cycle de croissance, attirent les agents efficaces et facilitent les compétitions entre les territoires à travers les échanges inter-régionaux.

Les travaux empiriques sur les effets des infrastructures

Depuis le début des années 1990, plusieurs études empiriques ont établi que l'investissement public dans les infrastructures a des répercussions très fortes et très favorables sur la production. Dans son ouvrage fondateur, Aschauer (1989) part du principe que les infrastructures publiques produisent des rendements très élevés, le produit marginal des investissements publics se situant au voisinage de 100 % par an voire plus. Ainsi, chaque unité d'investissement public serait rentabilisée en termes d'augmentation de la production au maximum en un an. Même si les sensationnelles assertions initiales d'Aschauer quant à l'élasticité de ces investissements ont été depuis ajustées à la baisse, dans l'ensemble, il ressort des nombreuses études parues qu'un stock d'actifs d'infrastructures a un impact positif important sur le taux d'accroissement de la production (Agénor, 2011 ; et Straub, 2008).

Les infrastructures tendent à être particulièrement importantes au cours du processus de transformation structurelle, alors que les pays en développement passent du secteur économique primaire au secondaire et au tertiaire. Ainsi, dans le cas de l'Afrique, N'Guessan (2010) montre que les coûts de transport routier représentent 24% et 23% de l'ensemble des coûts de transport respectivement pour le Mali et le Niger. Ils obligent les entreprises à garder par-devers elles leurs stocks de marchandises, grevant ainsi à la hausse les coûts de production. Ceci réduit la compétitivité des firmes tout en limitant les possibilités d'exploitation des opportunités.

La Banque mondiale, (2010) va dans le même sens en montrant que le coût de service d'infrastructure est deux fois plus élevé en Afrique de l'Ouest que partout ailleurs, reflétant ainsi à la fois le déficit d'économies d'échelle au niveau de la production et les marges bénéficiaires élevées résultant d'une situation de rente due au manque de compétition. D'après Teravanithorn et Raballand (2008) les prix élevés du transport routier sont plus dus à de grosses marges bénéficiaires qu'à des coûts importants. Dans la structure des prix pratiqués par les transporteurs routiers, les marges bénéficiaires représentent 60% à 160 % en Afrique de l'Ouest (Foster et Briceño-Garmendia, 2010).

Pour Limao et Vénables (2001), les coûts médians du transport pour un pays sans littoral sont d'environ 46% plus élevés que les coûts médians équivalents dans une économie côtière médiane, la distance ne représentant que 10% dans l'évolution des coûts de transport. Une médiocre infrastructure routière représente 40% des coûts de transport dans les pays côtiers et 60% pour les pays sans littoral. Pour ces derniers pays en particulier, les coûts de transport expliquaient largement la faiblesse relative de la part d'importations moyenne dans le PIB (11%), contre 28% en moyenne pour les économies côtières. De même, Ackah et Morrissey (2005) ont noté que les coûts de transport constituent environ 15% (environ 20% pour les pays sans littoral) de la valeur unitaire des exportations en Afrique, ce qui est considérablement plus élevé que dans d'autres régions telles que l'Asie (environ 8%) et l'Europe occidentale (environ 5%).

Conséquences sur le commerce intra-africain et réponse de l'intégration

Divers éléments participent à l'élévation des coûts des marchandises avant leur mise à disposition sur le marché. Ainsi, les coûts des transports en Afrique subsaharienne restent élevés malgré les investissements dans les infrastructures réalisées au cours des dernières années. Ils dépendent de nombreux facteurs tels que les coûts d'équipement, de main d'œuvre, de carburant et de services d'entretien.

Le coût des marchandises

Dans l'optique de la compétitivité commerciale d'un pays, la facilité d'accès à des réseaux de transport fiables et performants à un prix abordable demeure un défi majeur à relever dans bien des pays en développement. La participation de ces pays au commerce mondial est fonction en grande partie du coût de la production des marchandises et de leur mise sur le marché en temps voulu. Le coût élevé du transport, autre conséquence du déficit infrastructurel, freine le développement des exportations en limitant la gamme des produits et le nombre des marchés sur lesquels les marchandises peuvent être écoulées de façon compétitive et rentable.

Il ne suffit pas uniquement pour les États de combler le déficit infrastructurel par la construction, la réhabilitation des routes régionales mais aussi d'avoir un regard sur les services de transport. Les infrastructures sont à l'origine d'un manque à gagner pour la croissance économique en Afrique, notamment de l'Ouest, en raison non seulement des insuffisances d'investissements, mais aussi et surtout des défaillances de gestion. Des difficultés subsistent aussi bien en « hard » (accès routiers et ferroviaires, approvisionnement en électricité) qu'en « soft » (politiques, procédures et institutions) infrastructures et imposent de trouver des solutions pour les composantes matérielles et immatérielles qui correspondent, l'une et l'autre, à la notion d'infrastructure économique et sociale.

En Afrique sub-saharienne, ce n'est pas la qualité des routes qui détermine la performance dans les corridors internationaux, mais plutôt les structures de la réglementation et du marché de l'industrie du transport routier des marchandises. Dans cette perspective, l'UA a adopté en 2012 le Plan d'Action Prioritaire (PAP) du PIDA (PAP-PIDA) dans le but de privilégier les programmes et les projets continentiels d'infrastructure en vue de résorber le déficit infrastructurel qui entrave considérablement la compétitivité de l'Afrique.

Dans la même direction, la BAD a réaffirmé sa position stratégique d'ensemble sur l'intégration régionale qui est de « créer des marchés plus vastes et plus attractifs, de relier les pays enclavés aux marchés internationaux et de soutenir le commerce intra-africain » (BAD 2013) en s'appuyant sur deux piliers qui se renforcent mutuellement : le soutien au développement de l'infrastructure régionale et le renforcement de l'industrialisation et du commerce.

Les efforts des gouvernements devraient tourner aussi autour des mesures visant à éliminer les distorsions structurelles du marché du transport à défaut de voir annihilés tous les investissements visant à réduire les coûts du transport routier, les cartels pouvant tirer profit des coûts réduits tout en gardant les prix inchangés (Teravaninthorn et Raballand, 2008).

Les problèmes relatifs à l'environnement des affaires

L'environnement des affaires constitue de nos jours un élément déterminant des économies modernes dans leurs performances dans l'économie mondiale, la compétitivité nationale relevant à bien des égards de l'environnement des affaires. La subsistance dans les faits de barrières tarifaires et non tarifaires aux échanges intra zone constitue encore aujourd'hui un obstacle au commerce comme le montrent les rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) de l'UEMOA (2013).

L'enquête de l'International Trade Center (ITC, 2014) sur les Mesures Non Tarifaires (MNT) menée au Sénégal révèle, à ce propos, qu'un nombre important d'entreprises ayant répondu à l'enquête déclarent faire face à de tels problèmes que ce soit au Sénégal ou dans les pays partenaires et de transit. Une entreprise peut faire face à plusieurs problèmes à différents endroits. L'enquête montre que le type de Problèmes relatifs à l'Environnement des Affaires (PEA) le plus fréquemment rencontré porte sur les retards, le deuxième type de PEA a trait aux problèmes avec l'alimentation en électricité ainsi que le transport aérien limité ou extrêmement coûteux. L'inadaptation du système de transport et son coût constituent également des obstacles importants pour les entreprises, tout comme le manque d'installations de stockage.

Les obstacles à la mise en place d'une infrastructure régionale sont au niveau des financements à mobiliser ; mais ils sont aussi du côté de la « bonne gouvernance » sous-jacente à l'interconnexion. La capacité à mettre en place une réglementation efficace s'avère donc cruciale. Les solutions infrastructurelles sont donc dans les investissements à la fois matériels et immatériels, dans l'expertise et la

capacité à réguler des services sous une forme transparente et équitable, seule compatible avec l'esprit de la coopération régionale.

Conclusion

Les infrastructures participent de diverses manières à la dynamique d'intégration régionale, facilitent des courants d'échange sur des biens jusqu'ici considérés comme non échangeables. Pour réduire les difficultés qui font obstacle au développement du commerce intra-africain, les autorités des différentes CER ont lancé plusieurs projets d'amélioration des infrastructures de transport, de TIC, d'énergie, conscientes que les contraintes du côté de l'offre font partie des principaux facteurs limitant l'expansion du commerce des marchandises sur le continent. L'Africa Power Vision a été lancée en janvier 2015. Ce plan à long terme a pour objectif d'accroître l'accès à une énergie fiable et abordable en utilisant les ressources énergétiques diversifiées de l'Afrique d'une manière cohérente et équilibrée.

Le NEPAD a lancé l'initiative Move Africa en 2016 qui mise sur le soutien des projets visant à faciliter le commerce intra-africain, à travers le développement de corridors. L'initiative régionale de fibre optique reliant toutes les capitales des États membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est a été achevée et les cinq pays sont maintenant interconnectés via la fibre optique régionale.

Aussi, une politique volontariste de construction et de modernisation des infrastructures a été lancée pour faire face aux principaux problèmes infrastructurels. Les pays africains ont également compris l'importance de mettre en œuvre des politiques de facilitation des échanges à même de lever certains obstacles au commerce. Aujourd'hui, la mobilisation

politique sur les infrastructures a désormais une forte expression régionale et continentale. Les projets et programmes retenus dans le PIDA comme dans la plupart des CER constituent des réponses pertinentes, aussi bien pour l'interconnexion des systèmes électriques, le câblage aux réseaux de fibres optiques que la qualité des réseaux routiers à l'échelle du continent africain.

Références bibliographiques

Abdo H.M (2014). Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace ouest-africain.

Acemoglu, D. and Robinson, J. (2008). The Role of Institutions in Growth and Development, Working Paper N° 10, World Bank.

Ackah, C. and Morrissey, O. (2005). Trade policy and performance in sub-Saharan Africa since the 1980s, CREDIT Research Paper No 05/13, University of Nottingham.

Agénor, P. R. (2011). Infrastructure, public education and growth with congestion costs, School of Social Sciences, University of Manchester.

Aschauer, D. (1989). Is public expenditure productive ? *Journal of Monetary Economics*, Vol 23, N° 2, March, pp. 177-200.

Banque Africaine de Développement (2012). Rapport sur le développement en Afrique, Les principaux facteurs de performances économiques.

Banque Africaine de Développement (2013a). Ten Year Strategy: At the Centre of Africa's Transformation (Tunis, AfDB)

Banque Africaine de Développement (2013b). Comprendre les barrières à l'intégration du commerce régional en Afrique, Tunis.

Banque mondiale (2012). La défragmentation de l'Afrique : Approfondissement de l'intégration du commerce des biens et services, Préparé sous la direction de Brenton P. et G. Isik., Washington DC.

Banque mondiale (2010). Infrastructures africaines : une transformation impérative, Washington, DC.

Barro R.J (1990). Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth, *Journal of Political Economy*, 98, octobre.

Baumont C. (1998). Economie géographique et intégration régionale. Quels enseignements pour les Pays d'Europe Centrale et Orientale ? Document de travail n° 9811, octobre.

Centre du Commerce International (CCI) et Sane M., (2013). Sénégal : perspectives des entreprises – Série de l'ITC sur les mesures non tarifaires, Genève.

Combes, P.-P., G. Duranton and L. Gobillon (2008a). Spatial wage disparities : sorting matters ! *Journal of Urban Economics*, forthcoming.

Commission de l'Union africaine (CUA), Banque africaine de développement (BAD) et Commission économique pour l'Afrique (CEA) (2011). Programme de développement des infrastructures en Afrique : interconnecter, intégrer et transformer un continent, Addis-Abeba.

Commission de l'Union africaine (CUA, 2016). Rapport sur les résultats du NEPAD, 2013-2016.

Commission économique pour l'Afrique, CEA (2013). Facilitation des échanges dans une perspective africaine, Addis-Abeba.

Commission économique pour l'Afrique, CEA (2012). Rapport d'étude sur la prise en compte de l'intégration régionale dans les stratégies et les plans nationaux de développement, Addis-Abeba.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, CNUCED (2013). Le développement économique en Afrique, Commerce intra-africain: libérer le dynamisme du secteur privé, Genève, septembre.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) (2011). Rapport de la Réunion d'experts plurianuelle sur les transports et la facilitation du commerce sur sa quatrième session, Genève.

Eustace, A., and M. Fay (2007). Current debates on infrastructure policy, World Bank Policy Research Working paper 4410, November.

Foster, V., Garmendia, B. (2010). Africa's Infrastructure : A Time for Transformation, Africa Development Forum, World Bank.

Geourjon A.M., Guérineau S., Guillaumont P., Guillaumont-Jeaneney S. (2013). Intégration régionale pour le développement en Zone franc, Economica, Paris.

Krugman P., (1980). Scale economies, product differentiation, and the patterns of trade, in *American Economic Review*, vol. 70, n° 5.

Lima N. et Venables A.J (2001). Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs, Policy Research Working Papers.

Longo, R. and K. Sekkat (2001). Obstacles to expanding intra-African trade, OECD technical publication.

Lucas R.E (1988). On the Mechanics of Economic Development, *Journal of Monetary Economics*, p. 3-42.

N'Guessan N. (2010). Taux de fret maritime et surcharge : quelles incidences sur le commerce international et le développement des pays de l'Afrique subsaharienne ? 5ème journée du chargeur africain, Luanda, 29-30 novembre.

North, D. G. (1994). Economic Performance Through Time, *The American Economic Review*, June.

Organisation Mondiale de la Santé, OMS/ Fonds des Nations unies pour l'enfance, Unicef (2014). Progress on drinking water and sanitation: 2014 update, Genève.

Organisation pour la Coopération et le Développement Economique (OCDE) (2016). Perspectives de l'Economie en Afrique.

Portugal-Perez, A., Wilson, J. S. (2012). Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure, *World Development*, pp. (1295-1307).

Romer P. (1990). Endogenous Technical Change, *Journal of Political Economy*, p.71-102.

Semedo G., Bensaffa M. (2013). Les raisons d'être optimiste. Pourquoi le décollage de l'Afrique est-il possible, Actes du Colloque de Dakar de L'Union Africaine, *Revue Africaine de l'Intégration et du développement*, spécial, Mars.

Straub, S. (2008). Infrastructure and growth in developing countries : recent advances and research challenges, ESE Discussion Papers 179, Edinburgh School of Economics, University of Edinburgh.

Tabellini, G. (2007). Culture and institutions: economic development in the regions of Europe, IGIER, Bocconi University.

Teravanithorn S, Raballand G. (2008). Transport Price and Costs in Africa: A Review of the main international corridors, Working Paper 14, Africa infrastructure sector diagnostic, Banque Mondiale, Washington D.C.

Union africaine (2009). Le Plan d'Action pour l'Afrique de l'UA/NEPAD 2010-2015 : Promouvoir l'intégration régionale et continentale en Afrique, Addis Abeba.

Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) (2013). Rapport de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA).