



Faciliter le Commerce Régional : Les Leçons de L'UEMOA et de la CAE sur la Façon d'Accroître le Commerce dans la CEMAC

Nguenkwe Ronie Bertrand

Octobre 2023 / No.807

Résumé

Cette étude explore les moyens de faciliter et d'améliorer les échanges intra-communautaires de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), qui sont restés structurellement faibles pendant plus de vingt ans, en se concentrant sur la Communauté de l'Afrique de l'Est et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). L'étude s'appuie sur une analyse descriptive des échanges et des indicateurs de facilitation des échanges dans ces trois communautés. Une analyse économétrique des facteurs sous-jacents au niveau des échanges dans ces trois communautés est menée à l'aide

d'un modèle de gravité augmenté. Les résultats économétriques montrent que le nombre de documents et le nombre de jours nécessaires pour exporter ont un impact négatif et significatif sur le commerce dans la CAE et l'UEMOA, mais un impact positif dans la CEMAC. Les services d'infrastructure, notamment l'utilisation d'Internet, ont un impact négatif sur le commerce intra-zone en EAC.

Introduction

Le phénomène de l'intégration régionale est un processus par lequel des pays géographiquement proches décident de créer un espace économique où les échanges se font sans aucune barrière. Ces dernières années, l'intégration régionale a été présentée comme la voie du développement de l'Afrique et, en particulier, de la réduction des niveaux de pauvreté croissants sur le continent (PNUD, 2011 ; CEA, 2012). Toutefois, l'Afrique se caractérise par un ensemble d'organisations régionales qui ont été soit dissoutes, soit dépassées, soit remplacées (Abdoulahi, 2005). L'agenda de l'Union africaine a dû être déplacé de 2050 à 2063 en raison du retard pris dans l'intégration des communautés économiques régionales (CER), comme le prévoyait le traité d'Abuja de 1991.

L'Agenda 2063 de l'Union africaine, c'est-à-dire 50 ans de développement de l'Afrique de 2013 à 2063, repose sur une transformation structurelle des économies. Les économies africaines ont enregistré une croissance remarquable depuis la fin des années 1990, mais la transformation structurelle a été difficile à atteindre, avec une désindustrialisation observée dans 38 pays africains entre 1995 et 2012 (IAM, 2015). Selon les derniers rapports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, en moyenne seulement 10 à 12 % du commerce intracontinental a été réalisé dans les pays du continent, ce qui est l'un des plus faibles au monde. Le commerce intracontinental en Afrique connaîtra également une baisse substantielle à court terme au cours de la décennie actuelle en raison de la pandémie de COVID-19, qui a eu un impact sur les pays du monde entier avec une réduction du taux de croissance, et certains secteurs tels que le commerce en ont fait les frais. On peut également citer la guerre entre la Russie et l'Ukraine comme une crise supplémentaire qui ralentit les exportations vers ces pays et illustre la fragilité des pays africains, qui dépendent largement des importations en provenance de ces pays. Selon Kudzai et Faizel (2021), le COVID-19 a créé une crise commerciale en Afrique australe et a révélé les faiblesses et les lacunes dans la facilitation du régime commercial. La structure des exportations de plusieurs pays africains reste dominée par des produits primaires non transformés, et l'environnement commercial concernant le commerce transfrontalier n'est pas favorable. En effet, l'Afrique reste la région où les importateurs et les exportateurs se heurtent à des barrières commerciales plus importantes que partout ailleurs dans le monde. Selon Seck (2017), il faut en moyenne 31 jours pour envoyer un conteneur de l'Afrique vers le reste du monde et 38 jours du reste du monde vers l'Afrique, soit

plus de temps que dans toute autre région du monde. En outre, le franchissement des frontières africaines nécessite un plus grand nombre de documents, ce qui explique que le coût moyen des mouvements transfrontaliers de marchandises soit beaucoup plus élevé en Afrique, notamment 2,5 fois et 3,2 fois plus élevé que le coût des opérations en Asie de l'Est et dans le Pacifique, respectivement. Tous ces coûts entraînent non seulement des coûts plus élevés en Afrique, mais aussi des prix plus élevés pour les marchandises, ce qui tend à décourager les importations et les exportations, compromettant ainsi la compétitivité internationale des économies africaines (Arvis et al., 2013).

Pour Clarke (2005), les raisons pour lesquelles les pays africains n'exportent pas sont davantage liées aux réglementations commerciales et douanières, ainsi qu'à une mauvaise administration. En effet, la réduction des coûts des transactions commerciales de seulement 1 % grâce à la facilitation des échanges générerait des gains de bien-être de 40 milliards de dollars, dont les deux tiers proviendraient des pays en développement (NEPAD/OCDE, 2009).

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) définit la facilitation des échanges comme "la simplification et l'harmonisation des procédures du commerce international". Il s'agit des "activités, pratiques et formalités liées à la collecte, à la présentation, à la communication et au traitement des informations nécessaires aux échanges internationaux de marchandises". La facilitation des échanges est bénéfique pour les entreprises, les gouvernements et les consommateurs (CEA, 2012), essentielle au maintien des chaînes d'approvisionnement internationales (Eliason, 2015). Les mesures de facilitation ont été définies de deux manières principales : la dimension matérielle liée aux infrastructures tangibles telles que les ports, les routes et les télécommunications ; et la dimension immatérielle liée aux aspects institutionnels tels que les réglementations et l'environnement commercial (Portugal-Perez et Wilson, 2010).

La faiblesse des échanges intracontinentaux pourrait s'expliquer par des facteurs tels que la structure productive des pays de la zone, comme l'enclavement de certains pays, mais elle est surtout liée à des mesures de facilitation des échanges susmentionnés, notamment des routes non goudronnées, qui augmentent les coûts de transaction. Par exemple, il faut 116 jours pour qu'un conteneur soit dédouané d'une usine en République centrafricaine (RCA) (y compris toutes les formalités douanières, administratives et portuaires), alors qu'il ne faut que 5 jours pour qu'il arrive du Danemark. L'enclavement de la RCA n'est pas le seul facteur expliquant la différence de temps nécessaire (Eliason, 2015). Selon Guillaumont et al. (2012), le commerce continental intra-africain est confronté à de nombreux défis liés à des coûts de transaction élevés, notamment le manque d'infrastructures de communication et de transport, mais aussi l'insécurité et les conflits qui conduisent à détourner les marchandises de leur itinéraire initial. L'environnement institutionnel, notamment

la bureaucratie, la charge administrative et les difficultés à saisir les différents flux commerciaux transfrontaliers, soit en raison de procédures frauduleuses qui pourraient se développer aux frontières, soit en raison de conflits internes dans certains pays, empêchent la déclaration de certains flux commerciaux. Il faut également ajouter à cela les barrages routiers tout au long des corridors de transit, qui ralentissent le développement des relations commerciales. Des statistiques récentes montrent que les conflits internes dans certains pays ont un impact sur leurs exportations au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC). En 2012, les exportations de la RCA vers la CEMAC s'élevaient à 57 375 300 dollars, et ont considérablement chuté à 27 343 240 dollars en 2013, année du dernier coup d'État, soit une baisse de 52%. En 2014, ces exportations ont diminué à 895 600 dollars, soit une baisse de 84% par rapport à 2012. L'instabilité en RCA s'est étendue à d'autres pays de la CEMAC, notamment à l'est du Cameroun et au nord du Tchad, réduisant ainsi les échanges au sein de la région.

Les flux commerciaux informels entre pays expliquent également la faiblesse du commerce intracontinental en Afrique. Nkendah (2012 et 2013) confirme qu'il existe des flux commerciaux informels entre le Cameroun et ses voisins, et que ceux-ci représentent près de 38 milliards de francs CFA et 0,4 % du PIB du Cameroun. Il démontre également que le commerce informel et non enregistré représente 96% des statistiques officielles et qu'il s'agit principalement de produits agricoles et horticoles, et 49% du commerce total. Les défaillances institutionnelles intra-zone sont les principaux facteurs explicatifs du commerce informel dans la CEMAC.

Pourtant, la théorie économique est unanime sur le fait que le commerce international, notamment intra-continental, est un facteur important d'intégration et de développement d'un pays (Grossman et Helpman, 1994 ; Dollar et Kraay, 2002 ; Baldwin, 2003 ; Krugman et Obstfeld, 2006). Viner (1950) affirme que le libre-échange a des avantages dans un contexte régional, avec la possibilité de création ou de divergence des échanges au sein de la zone (Meade, 1955), et surtout dans le cas des unions douanières (Gbetnkom, 2004).

L'Afrique centrale, à travers la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), qui se trouve dans la région, est le maillon faible du processus d'intégration en Afrique, qui est principalement basé sur le commerce. La CEEAC est perçue comme la Communauté économique régionale (CER) la moins intégrée au monde (CEA, 2012). Les échanges intra-CEMAC étaient de 2,3% en 2015 et sont légèrement supérieurs à ceux de la CEEAC (2%) mais restent très inférieurs à ceux de l'Union monétaire ouest-africaine (UEMOA) (12,4%), qui présente pourtant plusieurs similitudes avec la CEMAC. La CEMAC et l'UEMOA sont des unions douanières, membres de la zone franc CFA, et utilisent la même monnaie, le franc CFA. La CEMAC et l'UEMOA ont été créées en 1994 et ont remplacé respectivement l'Union douanière et économique de

l'Afrique centrale (UDEAC) et l'Union monétaire ouest-africaine (UMOA). Des mesures similaires ont été mises en place dans les deux communautés pour permettre le développement du commerce intérieur. Ces deux groupements ont poursuivi au fil des ans la réalisation de divers objectifs tels que l'élimination des tarifs douaniers entre les pays membres, des droits de douane, des quotas d'entrée et de sortie ou des prélèvements d'effet équivalent et susceptibles de peser sur les échanges.

La Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), qui comprend cinq pays, a enregistré pendant plusieurs années le niveau le plus élevé de commerce intérieur en Afrique : 20,7 % en 2012, 18,0 % en 2015 et 20,5 % en 2018 (CNUCED, 2020). Il devient un exemple à suivre en Afrique. Le protocole d'Arusha, qui a créé la CAE, a permis la création d'un marché commun au vaste potentiel à partir de 2009, avec la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux (Nyombayire, 2011). Les exportations au sein de la zone comprennent principalement des produits agricoles et quelques produits de moyenne technologie avec un niveau de compétence moyen (WITS, 2020).

Deux raisons justifient le choix de comparer la CEMAC avec l'UEMOA et la CAE. Tout d'abord, des progrès visibles ont été constatés depuis plusieurs années dans la CAE, ce qui implique la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux, ainsi que la mise en place de mesures facilitant les échanges. Ensuite, la CEMAC et l'UEMOA ont plusieurs points communs. Un pays de l'UEMOA et un pays de la CEMAC, respectivement le Cameroun et la République de Côte d'Ivoire, ont signé des accords intérimaires dans le cadre des accords de partenariat économique (APE) avec l'Union européenne. En effet, dans le classement *doing business* qui démontre la facilité de faire des affaires en 2017, le pays le mieux classé d'Afrique est le Rwanda à la 56e place, le Kenya est catégorisé à la 92e et 6e place en Afrique, suivi de l'Ouganda à la 115e place, et de la Tanzanie à la 132e place. Le Mali (141e) est le pays de l'UEMOA le mieux classé, suivi de la Côte d'Ivoire (142e). Le Burkina Faso et le Sénégal sont respectivement 146e et 147e, le Niger 150e, et le Togo et le Bénin 154e et 155e. Les pays de la CEMAC les mieux classés sont le Gabon (164e) et le Cameroun (166e). La RCA, 185ème, est le dernier pays de notre échantillon. Le fait que les pays de l'EAC ne soient pas dans une union monétaire comme c'est le cas dans les pays de la CEMAC et de l'UEMOA nous permet de souligner les facteurs clés de l'intégration régionale.

L'objectif de cette étude est d'examiner les échanges intra-CEMAC en comparaison avec les échanges intra-UEMOA et intra-CEA, afin d'en tirer des enseignements permettant de dynamiser les échanges intra-CEMAC. Plus spécifiquement, il s'agit d'une analyse comparative qui examine tout d'abord les structures du commerce intérieur et extérieur (exportations et importations) des trois ensembles (CEMAC, EAC, UEMOA), examine ensuite l'élaboration d'indicateurs de facilitation des échanges dans les trois espaces pour enfin déterminer l'impact de ces indicateurs sur le niveau des échanges intra-régionaux dans les trois ensembles, de manière agrégée et désagrégée (produits agricoles, manufacturés et combustibles).

Sources de données

Comme nous l'avons indiqué précédemment, les cinq pays de la CAE, les six pays de la CEMAC et les huit pays de l'UEMOA sont échantillonnés dans cette étude. Les données relatives au PIB, à la population et à l'infrastructure économique (TIC) proviennent de la base de données de la Banque mondiale (WDI), les données relatives aux distances, à l'histoire coloniale, aux frontières, à la langue et à l'enclavement ou non d'un pays proviennent de la base de données GeoDist du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII), et enfin ceux qui traitent de la facilitation des échanges, notamment le nombre de jours requis pour exporter/importer, le nombre de documents nécessaires pour importer/exporter sont tirés de la base de données sur le climat des affaires (commerce transfrontalier) Doing Business, de la Banque mondiale et ceux qui traitent des importations bilatérales et multilatérales de la base de données de World Integrated Trade Solutions (WITS). Ng et Yeats (2000) et Nkendarh (2013) affirment que les données commerciales sur les pays d'Afrique subsaharienne ne sont pas fiables. En effet, Nkendarh (2013) estime que les flux commerciaux informels sont significatifs pour les pays de la CEMAC. Cependant, les données du WITS et de la Banque mondiale sur le commerce formel et de la CNUCED sont les plus utilisées. L'étude couvre la période 2005-2015.

Conclusion et Implications politiques

L'objet de cette étude est d'entreprendre une analyse comparative de l'impact des indicateurs de facilitation des échanges sur le commerce intra-régional entre l'EAC, l'UEMOA et la CEMAC afin de tirer des leçons sur l'intensification du commerce intra-CEMAC, qui est structurellement faible. Nous avons estimé trois modèles de gravité augmentés d'indicateurs de facilitation des échanges liés aux réglementations et aux services d'infrastructure. Les résultats économétriques montrent que le nombre de documents et le nombre de jours requis pour exporter ont un impact négatif dans l'UEMOA et la CAE, mais un impact positif dans la CEMAC lorsque les exportations sont agrégées ou désagrégées, et quel que soit l'estimateur utilisé. Les services d'infrastructure, notamment l'utilisation d'Internet, ont un impact négatif sur le commerce intra-zone en EAC.

Sur la base de ces résultats, des stratégies visant à réduire le délai d'attente et le nombre de documents requis pour exporter, grâce au développement dynamique des services administratifs utilisant la numérisation, permettraient de faciliter les transactions aux frontières et d'intensifier le commerce, qui reste soumis à des coûts supplémentaires dans la CEMAC. Pour ce faire, des politiques visant le développement des TIC, notamment l'Internet à haut débit, permettraient de réduire les délais d'attente, notamment en ce qui concerne le transfert d'informations dans

le cadre d'un guichet unique. Il est également nécessaire que les pays de la CEMAC diversifient leurs économies afin qu'elles se complètent au niveau régional, et qu'elles renforcent l'intégration par leur marché. En effet, la politique définie dans le Programme Economique Régional (PER) de 2009, visant à créer des centres de développement économique en fonction des dotations de chaque pays pour les rendre complémentaires, n'a pas encore été mise en œuvre et des mesures en ce sens devraient être prises.

Références

- Alaba, O,B (2006), « EU-ECOWAS EPA: Regional Integration, Trade Facilitation and Development in West Africa », GTAP conference, United Nations Economic Commission for Africa (UNECA), Addis Ababa, Ethiopia.
- Agbodji A.E. 2007. "Intégration et Échanges commerciaux Intra Sous-régionaux: le Cas de l'UEMOA". *Revue Africaine de l'Intégration*, V.1, no 1.
- Amoah, G.O.A. 2014. "Intra-African trade: Issues involved in improving Ghana's trade with the rest of Africa". *Developing Country Studies*, Vol. 4, No. 2.
- Arvis, J.F., Duval, Y., Shepherd, B and Utoktham, C. 2013. "Trade costs in the developing world: 1995-2010". World Bank Policy Research Working Paper 6309. Washington DC: World Bank.
- Avom D. 2005. "Les déterminants des échanges dans la CEMAC: Une Évaluation empirique". *Revue d'Économie Appliquée*, T. LVIII, No. 2: 127–153.
- Avom, D. and Mignamissi, D. 2013. « Évaluation et analyse du potentiel commercial dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) ». *L'Actualité économique*, Vol. 89, No. 2: 115–145.
- Avom, D. and Fankem G. 2014. «Qualité du cadre juridique, corruption et commerce international: le cas de la CEMAC» 28 pages.
- Avom, D. et Gbetnkom D. 2005. « Intégration par le marché: Le cas de L'UEMOA ». *Revue Région et Développement* No. 22.
- Baldwin, J,R (2003), « Export-market participation and productivity performance in Canadian manufacturing », *Revue Canadienne d'Economie*, No. 011, 63–113
- Bhattacharyay, B.N. 2009. "Infrastructure development for ASEAN economic integration". ADBI Working Paper 138. Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Billon, M., and Rodriguez-Crespo, E. (2020), ICT use and trade facilitation: impacts on bilateral trade of sub-sahara countries, *Economic Transformations and Development Challenges*, Vol. 38 No.2
- ECA. 2012. État de l'intégration régionale en Afrique V, Vers une zone de libre-échange continentale africaine », Commission économique pour l'Afrique, Addis-Abeba, Éthiopie.
- CEAECA. 2010. "Développer le Commerce Intra-Africain" *Rapport sur l'évaluation de l'intégration en Afrique (ARIA IV)*: Addis Ababa.
- Chaney, T. 2008. "Distorted gravity: The intensive and extensive margins of international trade". *American Economic Review*, 51(1): 1707–21.
- Clarke, G.R.G., & Wallsten, S.J. (2006), « Has the internet increased trade? Developed and developing country evidence », *Economic Inquiry*, 44(3), 465–484. doi. 10.1093/ei/cbj026

- CNUCED. 2013. «Contribuer au développement des infrastructures pour promouvoir l'intégration économique: Le rôle des secteurs public et privé », Conseil du commerce et du développement Commission du commerce et du développement Réunion d'experts pluriannuelle sur la promotion de l'intégration et de la coopération économiques.
- Deardorff, A. 1998. "Determinants of bilateral trade: Does gravity work in a neoclassical world?"; In: Frankel, J.A. (Ed.), *The regionalization of the world economy*. Chicago: University of Chicago Press.
- Djankov, S., Freund, C. and Pham, C.S. 2006. Trading on time. World Bank Policy Research Working Paper No. 3909. Washington, DC: World Bank.
- Dollar, D. and Kraay, A. 2002. "Growth is good for the poor". *Journal of Economic Growth*, Vol. 7, No. 3: 195–225.
- Egger, P.H. and Lassmann, A. 2011. "The language effect in international trade: A meta-analysis". CESifo Working Paper: Trade Policy No. 3682
- Eliason, A. 2015. "The trade facilitation agreement: A new hope for the World Trade Organization". *World Trade Review*, Vol. 14, Issue 4: 643–670.
- Feenstra, R., Markusen, J. and Rose, A. 2001. "Using the gravity equation to differentiate across alternative theories of trade". *Canadian Journal of Economics* 34: 430–47.
- FMI. 2011. Perspectives économiques régionales: Afrique subsaharienne, Washington.
- Foster, V. and Briceño-Garmendia, C. 2009. "Africa's infrastructure a time for transformation". The International Bank for Reconstruction and Development. Washington DC: World Bank.
- Gahama, J. 2015. «La Communauté d'Afrique de l'Est: Une jeune organisation régionale promise à un bel avenir?» Les perspectives de l'Afrique au XXI^e siècle.
- Gbetnkom D. 2004. «Reformes économiques, échanges intra-régionaux et convergence en Afrique Sub-saharienne ». *Thèse d'État en Sciences Économiques*.
- Guillaumont, P., Geourjon, A.M. et Guérineau, S. (2012), *Evaluation des gains attendus de l'intégration économique dans les pays africains de la zone franc*, Paris, France : Fondation pour les Etudes et la Recherche sur le Développement International.
- Grossman, G.M., and Helpman, E (1994), « Endogenous Innovation in the Theory of Growth », *Journal of Economic Perspectives*, 8 (1): 23–44.
- IAM. 2015. «L'Agenda2063: Cadre global de la transformation positive de l'Afrique?» La note de l'Institut Afrique Monde.
- Kpodar, K. 2007. « Manuel d'initiation à stata (version 8) ». Centre d'Etudes et de Recherches sur le Développement International (CERDI), CNRS.
- Krugman, P.R., and Obstfeld, M (2006), *International economics: Trade and policy*, Boston: Pearson Addison Wesley.
- Kumari, M., and Bharti, N. (2022), "Revisiting Literature on Trade Facilitation in the Context of COVID-19 and South Asia", *Studies in International Economics and Finance*, pp 283–292
- Longo, R. and Sekkat, K. 2004. "Economic obstacles to expanding intra-African trade". *World Development*, Vol. 32, No.8: 1309–1321.
- Martinez-Zarzoso, I. and Márquez-Ramos, L. 2008. "The effect of trade facilitation on sectoral trade". *B.E. Journal of Economic Analysis and Policy*, 8: 1, Article 42.
- Meade J.E. 1955. "The theories of customs unions". Amsterdam: North-Holland.
- Melo (de) J., Panagariya A. and Rodrik D. 1992. "The new regionalism: A country perspective". In de Melo J. and Panagariya A. (eds), *New dimensions in regional integration*, CEPR, 159–201.

- Molefe, E.K., and Makatjane, D.K. (2020), “Roads transport infrastructure and trade facilitation in south Africa: the monte-carlo simulation approach”, *Eurasian Journal of Economics and Finance*, 8(3), 130–139.
- Musila, J.W. 2005. “The intensity of trade creation and trade diversion in COMESA, ECCAS and ECOWAS: A comparative analysis”. *Journal of African Economies*, Vol.14 (1): 117–141.
- NEPAD/OCDE. 2009. Communauté d’Afrique de l’Est: Panorama des projets régionaux d’infrastructure routière, Genève.
- Ng, F. and Yeats, A. 2000. “On the recent trade performance of Sub-Saharan African countries: Cause for hope or more of the same? Africa Region Working Paper Series No. 7. Washington DC: World Bank.
- Njinkeu D., Wilson J. and Powo Fosso B. 2008. “Expanding trade within Africa: The impact of trade facilitation”. World Bank Policy Research Working Paper 4790.
- Nkendah, R. 2010. “The informal cross-border trade of agricultural commodities between Cameroon and its CEMAC’s neighbours. Paper for the NSF/AERC/IGC Conference, December.
- Nkendah, R. 2013. “Estimating the informal cross-border trade of agricultural and horticultural commodities between Cameroon and its CEMAC neighbours”. *Food Policy*, Vol. 41: 133-144.
- Nyombayire, C. 2011. CEA: Les clés d’une intégration qui marche, (<http://africadiligence.com>). 14 Mars 2011. Republic of Rwanda, Ministry of East African Community Affairs, 2010, East African Community Projects and Programmes, Kigali.
- OMC. 2006. Examen des politiques commerciales, Communauté de L’Afrique de L’Est », WT/TPR/S/171.
- Portugal-Perez, A., and Wilson, J.S. 2010. Export performance and trade facilitation reform: Hard and soft infrastructure. Washington DC: World Bank Development Research Group Trade and Integration Team.
- Sadikov, A, M (2007), « Border and Behind-the-Border Trade Barriers and Country Exports », IMF Working Papers 292.
- Safaeimanesh, S.; Jenkins, G.P. (2021), “Trade Facilitation and Its Impacts on the Economic Welfare and Sustainable Development of the ECOWAS Region”, *Sustainability*, 13,164.
- Sayed Attia (2021), “The Role of Trade Facilitation and Other Policy Strategies in the Successful Implementation of AfCFTA”, *Global Trade and Customs Journal*, Vol16, 11/12 pp. 595–600.
- Seck, A. 2017. “How facilitating trade would benefit trade in Sub-Saharan Africa”. *Journal of African Development*, 19(1): 1–26.
- Seck, A. 2016. “Trade facilitation and trade participation: Are Sub-Saharan African firms different?” *Journal of African Trade*, 3: 23–39.
- Smith, A. 1776. “Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations” Traduction française, 1949 réalisée par Jean-Marie Tremblay, professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi à partir de la version 1776.
- Stone, S. and Strutt, A. 2009. Transport infrastructure and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion. ADBI Working Paper Series, No. 130.
- Simpemuka, A. 2010. Le Burundi dans l’East African Community: Vers un destin incertain, Bujumbura.
- UNCTAD (2020): <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- UNCTAD (2016): <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

- UNDP (2011), “Évaluation des progrès accomplis en Afrique dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement”, PNUD, CEA, GBAD.
- Viner J. 1950. *The Customs Union issue*. New York: Carnegie Endowment for International Peace.
- Weerahewa, J. 2009. Impact of trade facilitation measures and regional trade agreements on food and agricultural trade in South Asia. Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, No. 69.
- Wilson, J.S., Mann, C.L. and Otsuki, T. 2005. “Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective” *World Economy*, 28 (6): 841–71.
- Wilson, J.S., Mann, C.L. and Tsunehiro Otsuki, T. 2002. Trade facilitation and economic development measuring the impact. Policy Research Working Paper, Washington DC: World Bank Development Research Group.
- WITS (2020): <https://wits.worldbank.org/country-indicator.aspx?lang=en>



Mission

Renforcer les capacités des chercheurs locaux pour qu'ils soient en mesure de mener des recherches indépendantes et rigoureuses sur les problèmes auxquels est confrontée la gestion des économies d'Afrique subsaharienne. Cette mission repose sur deux prémisses fondamentales.

Le développement est plus susceptible de se produire quand il y a une gestion saine et soutenue de l'économie.

Une telle gestion est plus susceptible de se réaliser lorsqu'il existe une équipe active d'économistes experts basés sur place pour mener des recherches pertinentes pour les politiques.

Intégrer la rigueur et les données probantes dans l'élaboration des politiques économiques en Afrique

- Améliorer la qualité.
- Assurer la durabilité.
- Accroître l'influence.

www.aercafrica.org/fr

Pour en savoir plus :



www.facebook.com/aercafrica



www.instagram.com/aercafrica_official/



twitter.com/aercafrica



www.linkedin.com/school/aercafrica/

Contactez-nous :

Consortium pour la Recherche Économique en Afrique

African Economic Research Consortium

Consortium pour la Recherche Économique en Afrique

Middle East Bank Towers,

3rd Floor, Jakaya Kikwete Road

Nairobi 00200, Kenya

Tel: +254 (0) 20 273 4150

communications@ercafrica.org