Observatoire Europe-Afrique 2020

Dans de nombreux pays africains les coûts invisibles constituent plus que jamais un obstacle aux investissements privés

11 janvier 2019

Résumé

L'évolution des coûts invisibles[1] au cours de la période 2010-2017 sur un échantillon de 15 pays africains sélectionnés pour leur fort potentiel de développement révèle une détérioration saisissante de la situation. Pour 4 des 5 critères étudiés, entre 46% et 63% des pays ont vu leurs coûts invisibles augmenter, tandis que les pays concurrents d'Asie et d'Europe de l'est parvenaient à les réduire. Dans plus de la moitié des pays africains étudiés, la corruption, l'inefficacité des infrastructures de transport et d'énergie et la rigidité des règlementations sur les embauches et licenciements continuent plus que jamais à accroître les coûts invisibles et donc à dissuader les investisseurs privés. La forte croissance démographique dans certains pays joue très probablement un rôle dans cette détérioration de la situation, mais ne suffit toutefois pas à tout expliquer.

1 Contexte et objectif

En 2010, la Banque Mondiale publiait une étude intitulée « Benchmarking Africa's Costs and Competitiveness ». Cette étude présentait une analyse détaillée des coûts invisibles auxquels sont confrontées les entreprises qui opèrent en Afrique, ainsi qu'une comparaison avec les

[1] Les coûts invisibles correspondent aux pertes subies par les entreprises en conséquence de la mauvaise qualité de l'environnement des affaires. Il s'agit principalement des pertes causées par les exigences des banques lors des procédures de prêts, des conséquences du manque de fiabilité des infrastructures, des excès de la réglementation, des conséquences de la corruption et des effets liés au manque de sécurité.

autres régions du monde. Les pays africains apparaissaient fortement pénalisés. Les entreprises opérant en Afrique supportaient des coûts invisibles 2 à 4 fois plus élevés que dans les pays asiatiques ou d'Europe centrale. Ces coûts atteignaient en moyenne 27% du montant des ventes et pouvaient atteindre jusqu'à 56% dans un pays comme le Nigéria.

Ce constat ayant été effectué il y a huit ans, il nous a semblé intéressant de le mettre à jour. Dans ce but, l'Observatoire Europe-Afrique a analysé l'évolution de cinq indicateurs représentatifs des coûts invisibles dans une quinzaine de pays africains entre 2010 et 2017, afin de mieux comprendre dans quelle mesure les investissements massifs réalisés dans l'énergie, les transports et les services, ainsi que les réformes institutionnelles ont contribué à améliorer la situation. Les indices utilisés proviennent des statistiques du « World Economic Forum »[2].

Types de coûts invisibles	Indicateurs correspondants	Références des indices
Pertes dues aux conditions des prêts bancaires	Facilité d'accès aux prêts bancaires	8.04
Pertes dues aux problèmes de fourniture d'électricité	Qualité de la fourniture d'électricité	2.07
Pertes liées à l'inefficacité des services de transport	Infrastructures de transport	Second Pillar : « Infrastructure – A : « Transport Infrastructure »
Pertes dues à l'environnement réglementaire en matière de recrutement et de licenciement	Procédures règlementaires en matière de recrutement et de licenciement	7.03 en 2017/18, (7.04 en 2010/11)
Pertes liées à la corruption	Paiements irréguliers et corruption	1.05

Les 15 pays africains et les 5 pays « concurrents » sont ceux de l'échantillon de l'Observatoire Europe-Afrique 2020.

Pour la Côte d'Ivoire, les données correspondent à 2016, les données 2017 n'étant pas disponibles.

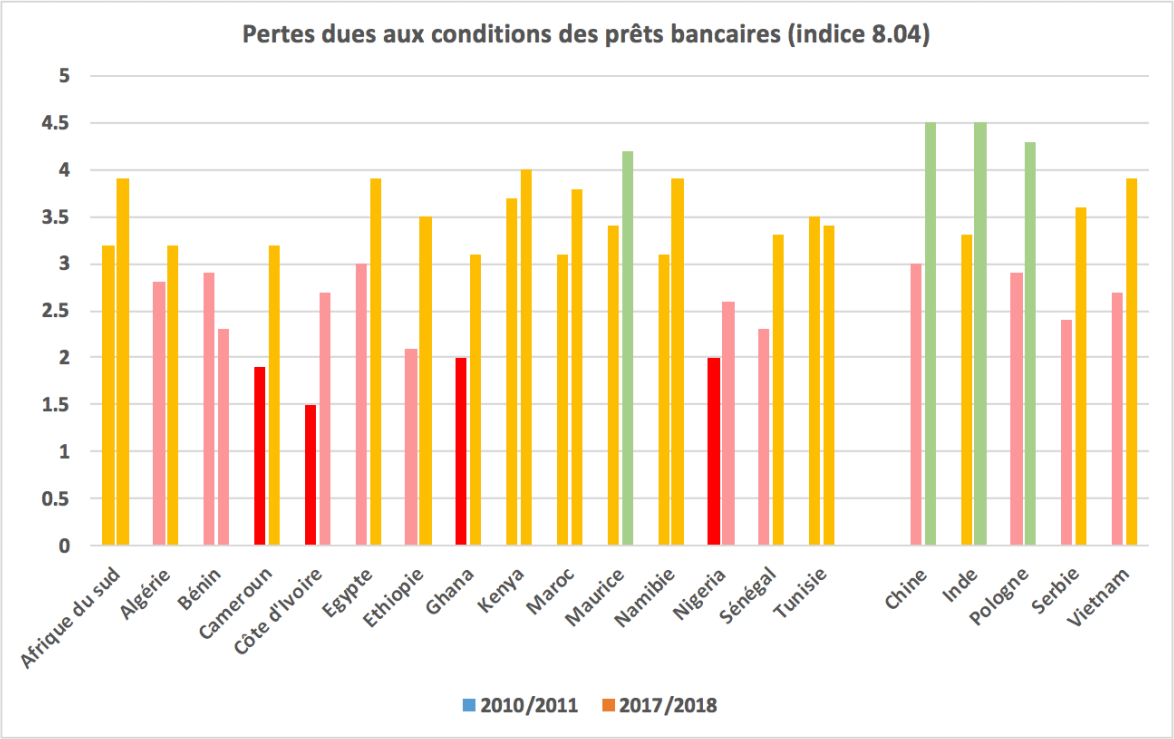
2 Evolution des coûts invisibles au cours de la période 2010/2017

2.1 Pertes dues aux conditions des prêts bancaires

Dans la grande majorité des cas, les entreprises doivent fournir des garanties lors des demandes de prêts bancaires. La valeur de la garantie requise est généralement supérieure à la valeur du prêt. Ceci restreint l'accès au financement et représente un coût pour les entreprises. La perte estimée correspond aux intérêts supplémentaires qu'elles doivent payer.

[2] Source : The Global Competitiveness Report – 2015-2016 – World Economic Forum.

Au cours de la période 2010/2017, 13 des 15 pays africains analysés ont nettement amélioré leur positionnement sur ce critère, tandis que la situation s'est dégradée au Bénin et en Tunisie. Les coûts liés aux conditions de prêts bancaires restent à des niveaux très pénalisants au Bénin, en Côte d'Ivoire et au Nigéria. En outre, le handicap des pays africains observé en 2010 par rapport aux pays concurrents n'a globalement pas diminué en 2017, ce derniers ayant fortement amélioré leurs performances au cours de la même période.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum – Indicateur 8.04 - « Ease of access to loans ».

<u>Note</u> : Echelle de 1 (moins bon score) à 7 (meilleur score). Plus le score est élevé, plus les coûts invisibles sont faibles.

<u>Code couleur</u> : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5.

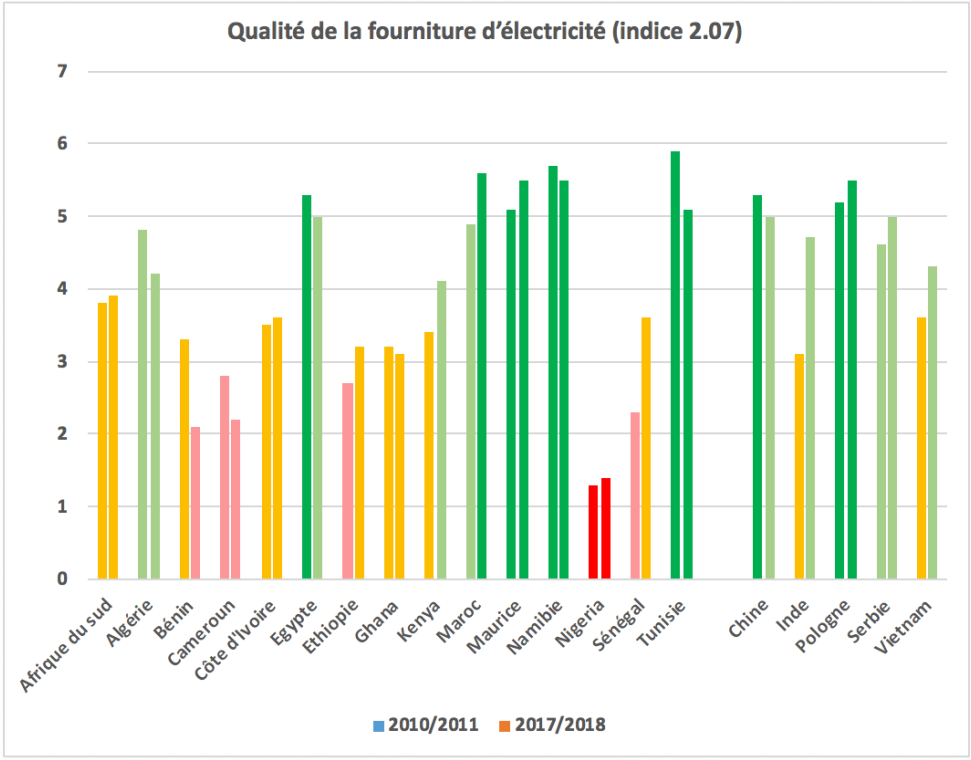
2.2 Pertes dues aux problèmes de fourniture d'électricité

Les entreprises subissent deux types de pertes liées aux perturbations de fourniture d'électricité: la perte réelle de chiffre d'affaires pour les entreprises qui ne disposent pas d'un générateur et le coût de financement de l'achat de générateurs pour celles qui en possèdent un.

En 2017, 8 des 15 pays africains analysés restent fortement pénalisés par la déficience de l'approvisionnement en électricité. La situation est particulièrement grave au Bénin, au Cameroun et surtout au Nigéria. Seuls le Maroc, Maurice et la Namibie atteignent un niveau de qualité satisfaisant.

Sur la période 2010/2017 le Sénégal a amélioré la qualité de ses services de fourniture d'électricité ainsi que, dans une moindre mesure, l'Ethiopie, le Kenya, le Maroc et la Namibie. La situation s'est fortement dégradée dans 6 des 15 pays africains, en particulier au Bénin, en Egypte et au Ghana.

La situation des pays « concurrents » est globalement meilleure, en particulier en Chine et en Pologne. On observe toutefois une légère dégradation de la situation en Chine.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum – Indicateur 2.07 « Qualité de la fourniture d'électricité ».

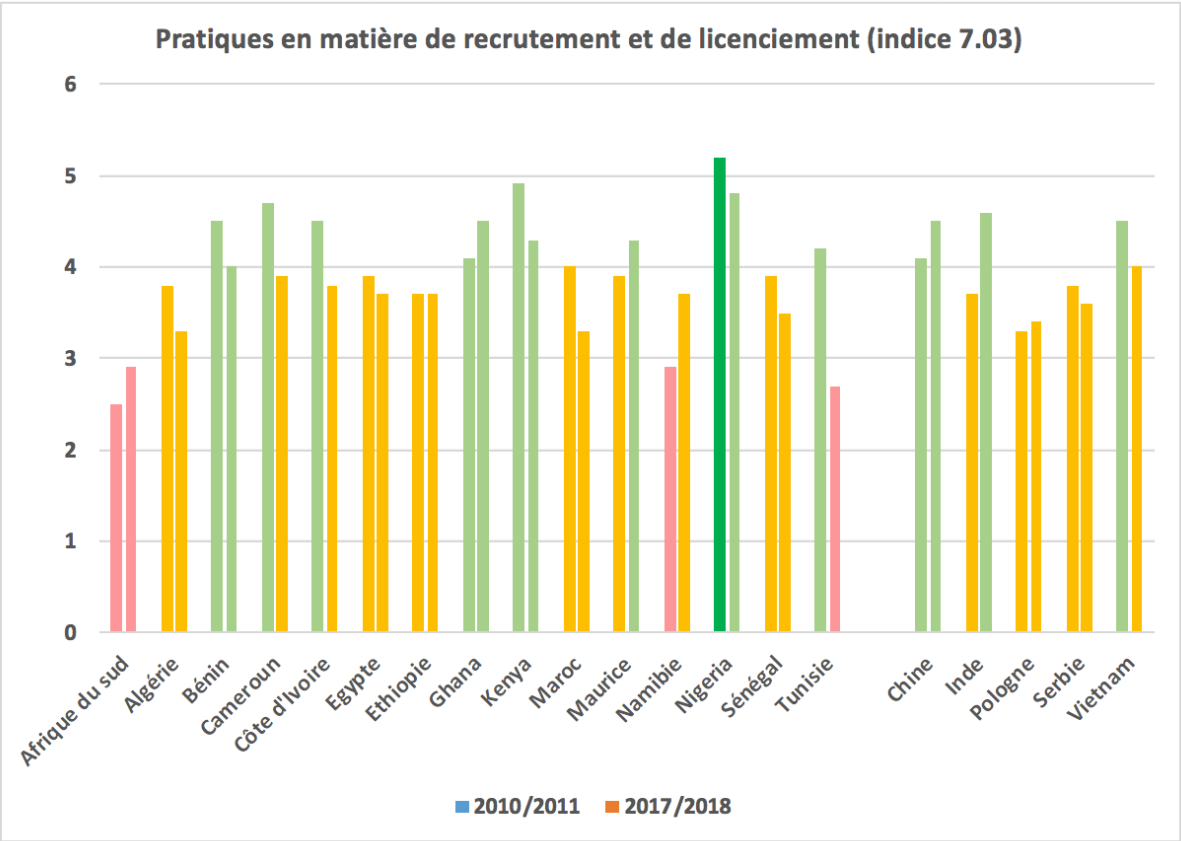
Note : Echelle de 1 (moins bon score) à 7 (meilleur score). Plus le score est élevé, plus les coûts invisibles sont faibles

Code couleur : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5..

2.3 Pertes dues à des contraintes excessives en matière de recrutement et de licenciement

Dans certains pays, les entreprises sont confrontées à une réglementation du travail extrêmement stricte (limites relatives à l'embauche ou au licenciement des travailleurs, niveau d'indemnité à payer au salarié en cas de licenciement) pouvant conduire à un manque de flexibilité en matière d'effectifs. Le coût induit est basé sur l'estimation des pertes causées par un excès ou un manque de personnel.

Sur la période 2010/2017, 10 des 15 pays africains analysés ont vu les contraintes s'amplifier en matière de recrutement et de licenciement. C'est également le cas en Serbie et au Vietnam.



Source: The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum – Indicateur - « Hiring and firing practices » (7.03 en 2017/18; 7.04 en 2010/11).

Notes :

- *Echelle de 1 (moins bon score) à 7 (meilleur score) Plus le score est élevé, plus les coûts invisibles sont faibles..*
- *Code couleur : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5.*
- *Le score de chaque pays est établi sur la base de la question suivante : « Dans votre pays, dans quelle mesure les règlementations permettent-elles une flexibilité en matière de recrutement et de licenciement de la main d'œuvre ? [1 = pas du tout; 7 = dans une large mesure] ».*

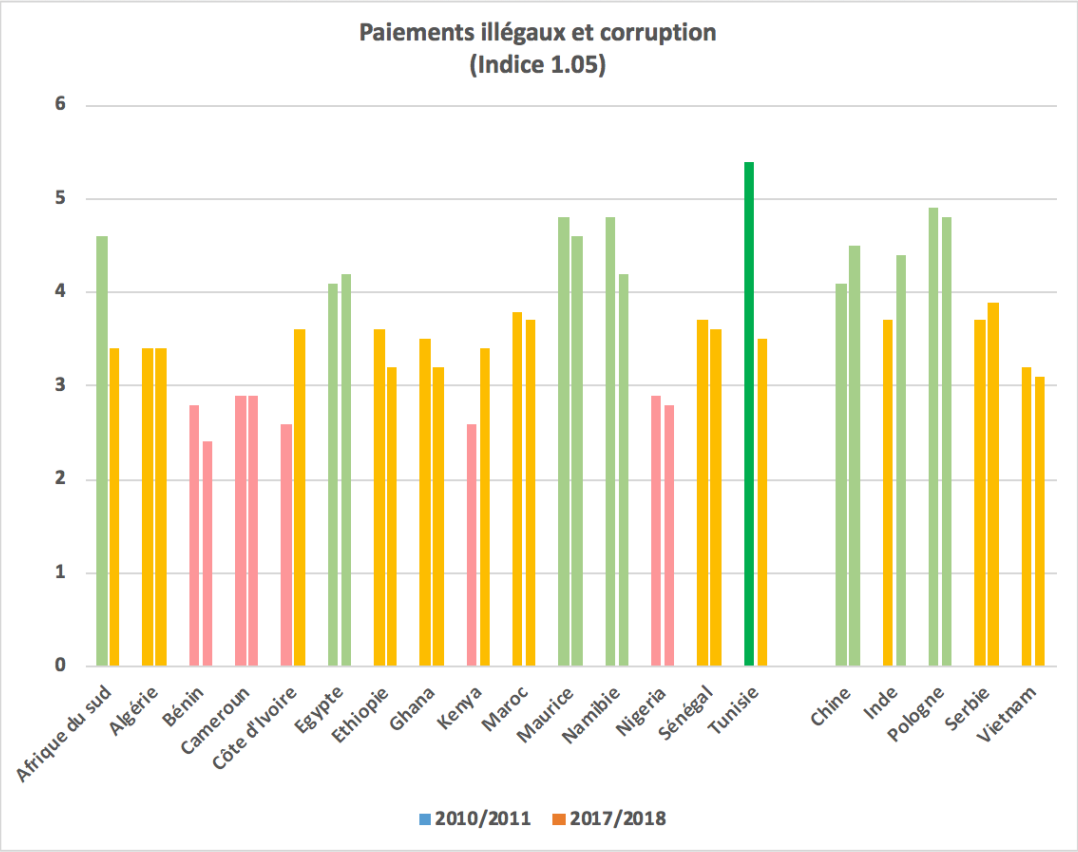
2.4 Pertes liées aux paiements illégaux et à la corruption

Les pertes dues à la corruption des gestionnaires sont parmi les coûts invisibles les plus importants des entreprises.

Au cours de la période 2010/2017, la situation s'est dégradée dans 10 des 15 pays africains analysés, particulièrement en Tunisie et en Afrique du sud. Elle est restée stable dans deux

d'entre eux. En revanche, la Côte d'Ivoire et le Kenya enregistrent des améliorations spectaculaires.

Au cours de la même période, les pays concurrents (en particulier la Chine et l'Inde) ont amélioré sensiblement leurs performances.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum – Indicateur 1.05 - « Irregular payments and bribes ».

Notes :

- *Le niveau des paiements illégaux et de la corruption est d'autant plus faible que le score est élevé.*
- *Code couleur : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5.*

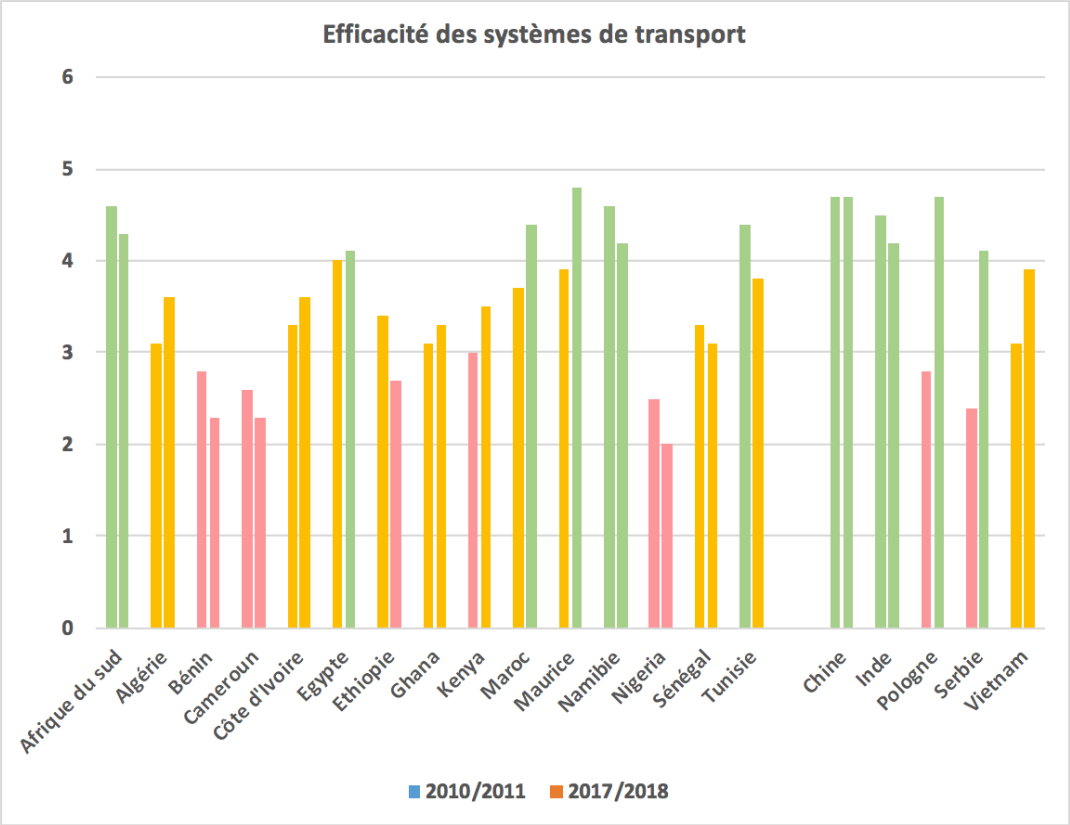
2.5 Pertes liées à l'inefficacité des systèmes de transport

L'inefficacité des systèmes de transport peut obliger les entreprises à détenir des stocks plus élevés qu'elles ne le feraient autrement. Si le délai de livraison des intrants est incertain, les entreprises doivent commander plus tôt. Ceci implique un coût supplémentaire représenté par la détention de stocks pendant une période variable. On estime que le coût de possession des stocks inutiles est égal au coût d'emprunt des fonds nécessaires pour acheter ces stocks.

L'Afrique du sud, l'Egypte, le Maroc, Maurice et la Namibie disposent de systèmes de transport performants. En revanche, on constate un niveau de sous-équipement dans les dix autres pays africains analysés, le Bénin, le Cameroun et le Nigéria ayant des scores très médiocres.

Au cours de la période 2010/2017, le Maroc et Maurice ont nettement amélioré la qualité de leurs systèmes de transport. En revanche, la situation s'est dégradée dans 8 des 15 pays africains analysés.

Dans les pays concurrents, la Pologne et la Serbie ont complètement rattrapé leur retard. La Chine se démarque par l'excellence de son réseau.



<u>Source :</u> The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum – Indicateur : Second Pillar : « Infrastructure – A : « Transport Infrastructure ». Plus le score est élevé, plus les coûts invisibles sont faibles.

<u>Code couleur</u> : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5.

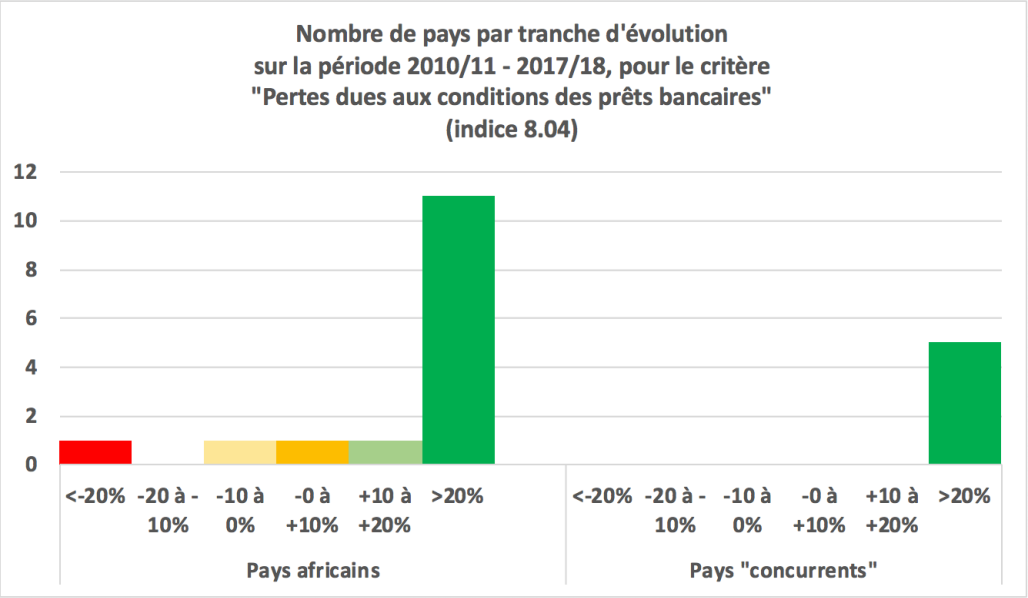
3 Synthèse

Les graphiques qui suivent présentent le nombre de pays par tranche de variation de chaque indice représentatif des coûts invisibles entre 2010 et 2017. Par exemple, dans le graphique

ci-dessous, 11 pays africains sur les 15 analysés ont vu la valeur de l'indice « Pertes dues aux conditions des prêts bancaires » augmenter de plus de 20% entre 2010/11 et 2017/18.

3.1 Pertes dues aux conditions des prêts bancaires

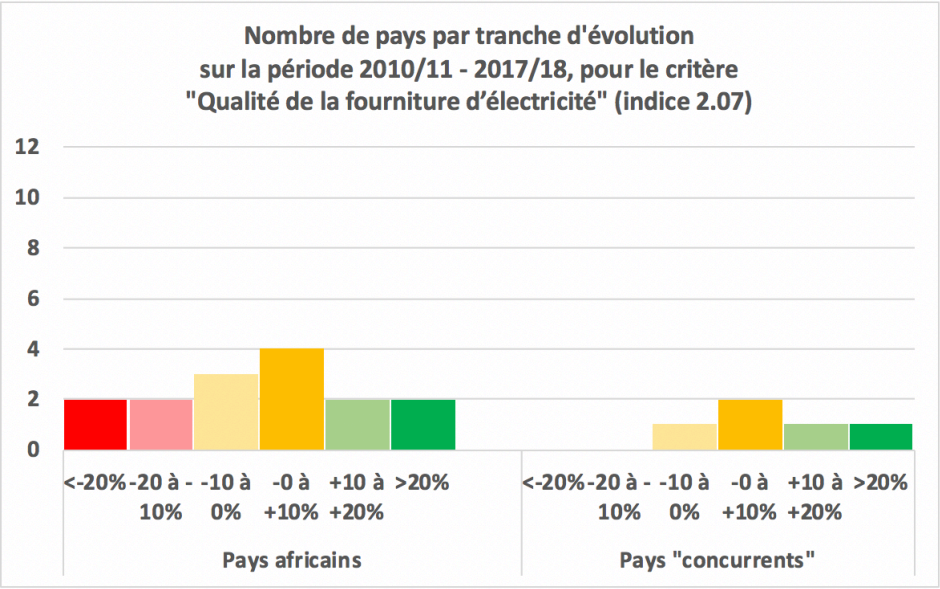
On observe une nette amélioration des conditions de prêts bancaires sur la période 2010/2017. 13 des 15 pays africains analysés enregistrent une croissance de l'indice et donc une diminution des coûts invisibles correspondants. Les pays concurrents ont globalement mieux performé au cours de cette période.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

3.2 Pertes dues aux problèmes de fourniture d'électricité

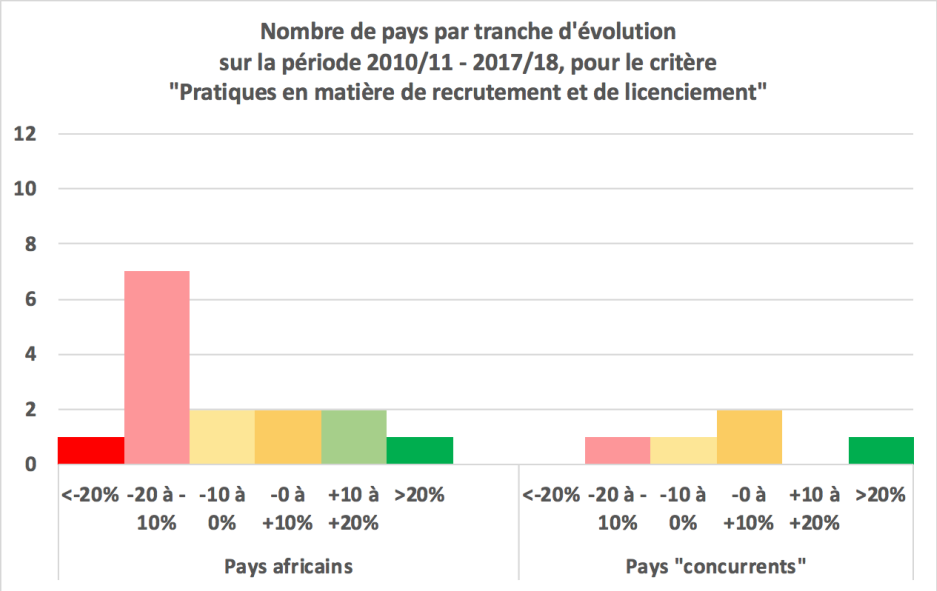
Malgré les lourds investissements réalisés au cours de la période, 7 des 15 pays africains étudiés ont régressé en termes de qualité de fourniture d'électricité. Pour 4 d'entre eux, la décroissance de l'indice dépasse 10%. Les pays concurrents ont plutôt mieux performé au cours de la même période.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

3.3 Pertes dues à des contraintes excessives en matière de recrutement et de licenciement

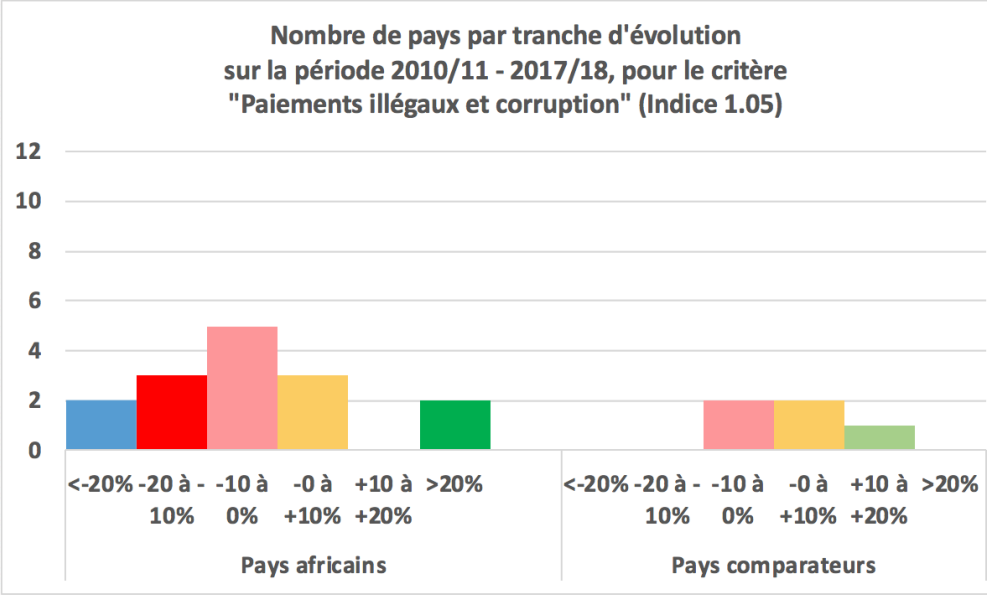
Dans 10 des 15 pays africains analysés, la flexibilité de la règlementation du travail a fortement diminuée au cours de la période 2010/2017, conduisant à une augmentation des coûts invisibles. A contrario, on observe une tendance plus positive dans les pays concurrents.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

3.4 Pertes dues aux paiements illégaux et à la corruption

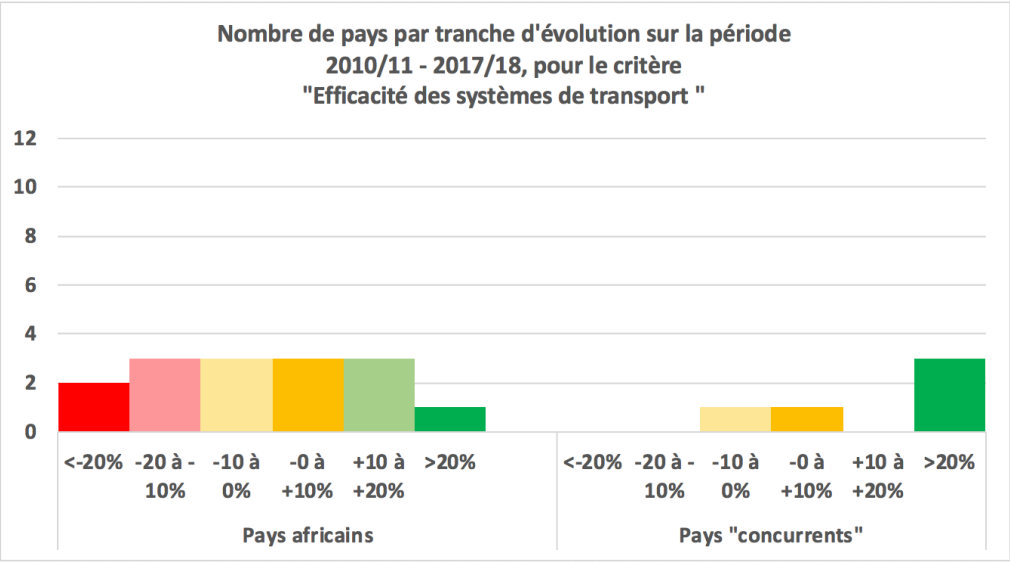
Dans 10 des 15 pays africains analysés, la corruption et les paiements illégaux ont augmenté au cours de la période 2010/2017. La tendance a été globalement plus favorable dans les pays concurrents.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

3.5 Pertes dues à l'inefficacité des systèmes de transport

Dans 8 des 15 pays africains analysés, l'efficacité des systèmes de transport a diminué au cours de la période 2010/2017. La tendance a été plus favorable dans les pays concurrents.

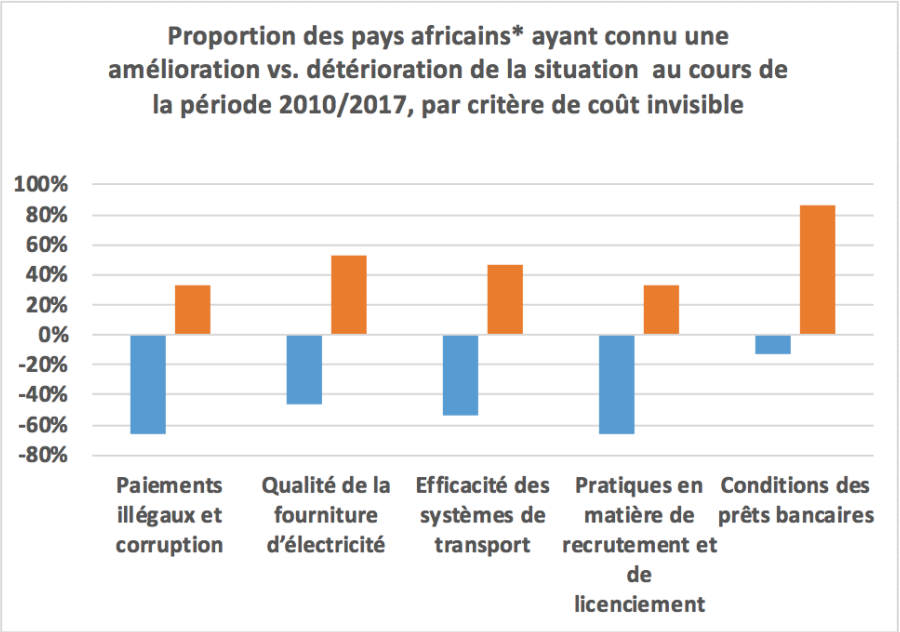


Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

4 Conclusions

4.1 Tendance globale

Le graphique ci-dessous met clairement en évidence la détérioration globale de la situation en matière de coûts invisibles dans les 15 pays africains analysés au cours de la période 2010/2017. En effet, pour 4 des 5 critères de coûts invisibles étudiés, 46 à 63% des pays ont connu une détérioration de leur situation. Seul le critère « Conditions des prêts bancaires » fait exception, 85% des pays analysés ayant vu leur situation s'améliorer au cours de la période concernée.

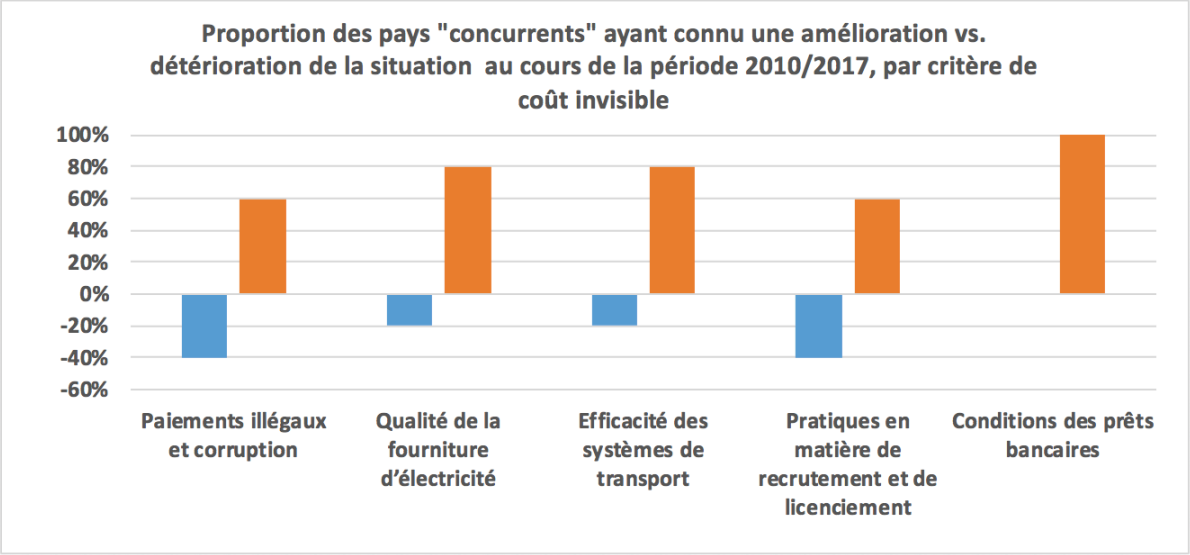


Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum.

Le graphique se lit de la façon suivante : Pour le critère « Paiements illégaux et corruption , 32% des pays africains analysés ont vu leur situation s'améliorer en matière de coûts invisibles.

4.2 Tendance relative

Le graphique ci-dessous illustre les progrès réalisés par les pays concurrents au cours de la même période en matière de coûts invisibles, pour l'ensemble des critères. Le contraste est saisissant avec le graphique précédent, le nombre de pays concurrents ayant enregistré une amélioration étant nettement supérieur au nombre de pays ayant enregistré une détérioration.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum

Conséquence de ces deux évolutions, plusieurs pays africains sont confrontés à une évolution doublement négative : d'une part leurs coûts invisibles augmentent « dans l'absolu », tandis que sur la même période les pays concurrents ont réussi à les réduire.

4.3 Impact du facteur démographique

Parmi les cinq coûts invisibles analysés, deux d'entre eux sont très probablement amplifiés par la croissance démographique : les problèmes de fourniture d'électricité et les pertes liées au manque d'efficacité des transports. Malgré les investissements très importants effectués dans ces deux domaines, l'offre de fourniture d'électricité et l'offre de transport augmentent moins rapidement que la demande, cette dernière étant stimulée par la croissance démographique.

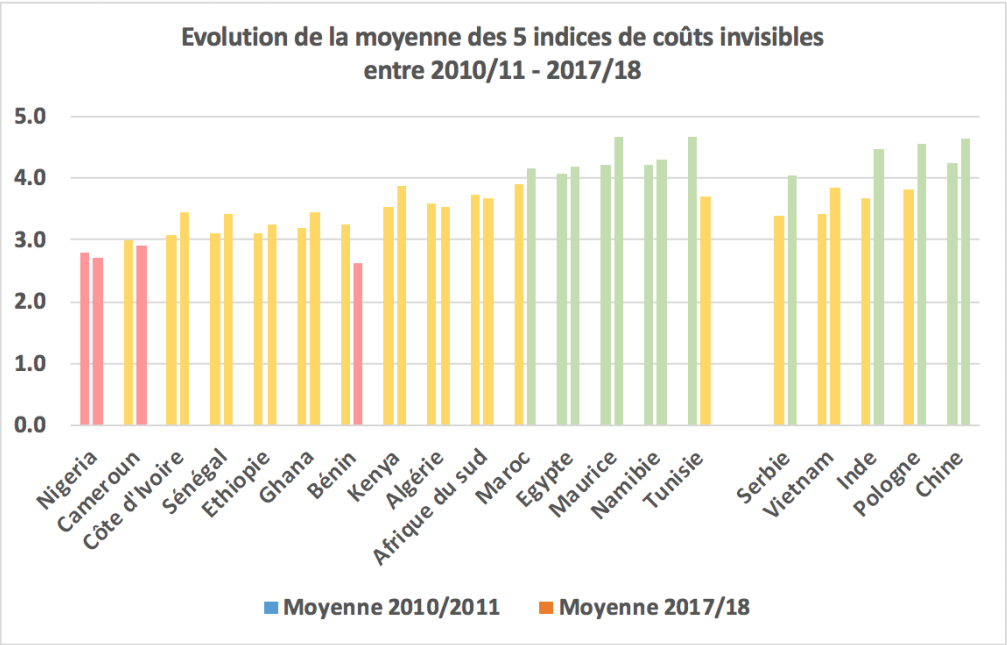
En revanche, l'évolution défavorable observée sur les critères « Environnement réglementaire en matière d'embauche et de licenciement » et « Paiements illégaux et corruption » ne peut guère s'expliquer par le facteur démographique. D'autres causes jouent probablement un rôle, comme le degré d'ouverture du gouvernement aux réformes, l'absence de contre-pouvoirs, ou des spécificités sociétales qu'il serait intéressant d'approfondir.

4.4 Des trajectoires contrastées selon les pays

La diversité des trajectoires des pays étudiés en termes de coûts invisibles au cours de la période 2010-17 est illustrée par le graphique ci-dessous, dont on peut tirer plusieurs enseignements :

- 7 des 15 pays africains analysés ont réussi à réduire leurs coûts invisibles de manière substantielle : Côte d'Ivoire, Sénégal, Ethiopie, Ghana, Kenya, Maroc et Maurice.

- La situation a peu évolué en Afrique du sud, Egypte et Namibie
- Le Bénin et la Tunisie ont vu leurs situations se dégrader très fortement. Le Bénin avait déjà des coûts invisibles élevés en 2010/11, tandis que la Tunisie a décroché à partir d'un niveau de coûts invisibles modéré au départ.
- A un degré moindre, l'Algérie, le Cameroun et le Nigéria ont également vu leur situation se dégrader.
- Le Bénin et le Nigéria sont les pays où les facteurs générateurs de coûts invisibles sont, de loin, les plus élevés dans l'échantillon de 15 pays africains analysés.
- Tous les pays concurrents ont réduit significativement leurs coûts invisibles.



Source : The Global Competitiveness Report – 2010/11 et 2017/18 – World Economic Forum.

Notes :

- *Échelle : 1 (moins bon score) à 7 (meilleur score). Plus le score est élevé, plus les coûts invisibles sont faibles*
- *L'ordre des pays dans le graphique va de la moyenne d'indice la plus faible à la plus élevée, pour l'année 2010.*
- *Les données du graphique correspondent, pour chaque pays, à la moyenne arithmétique des indices suivants : 1.05 (Irregular payments and bribes), 2.07 (Quality of electricity supply), 7.03 (Hiring and firing practices), 8.04 (Ease of access to loans) et « Second Pillar : « Infrastructure – A : « Transport Infrastructure »*
- *Code couleur : Rouge : <2 ; Rose : 2 à 2,99 ; Orange : 3 à 3,99 ; Vert clair : 4 à 5 ; Vert foncé : >5.*

L'évolution des coûts invisibles au cours de la période 2010/2017 présente finalement un bilan très mitigé : sept des quinze pays africains étudiés ont réussi à réduire leurs coûts invisibles de manière substantielle, trois pays ont fait du sur-place et cinq ont vu leur situation se

dégrader, dont deux très fortement. Cela signifie que dans plus de la moitié des pays étudiés, la corruption, l'insuffisance des infrastructures de transport et d'énergie et la rigidité des règlementations sur les embauches et licenciements continuent plus que jamais à accroître les coûts invisibles et donc à dissuader les investisseurs privés. La forte croissance démographique dans certains de ces pays joue très probablement un rôle dans la détérioration de la situation observée, mais ne suffit toutefois pas à tout expliquer.

Ce constat est d'autant plus alarmant que les 15 pays africains étudiés ont été sélectionnés du fait de leur potentiel de développement élevé.

Partant de ces observations, il serait intéressant d'élargir le champ de la réflexion en cherchant les causes qui permettraient d'expliquer pourquoi la situation a évolué de façon si contrastée selon les pays. Au Bénin ou en Tunisie par exemple, les investissements très substantiels investis dans les infrastructures énergétiques et de transport ont-ils été insuffisants ou mal utilisés ? Pourquoi les réformes institutionnelles pilotées par les grands organismes internationaux n'ont elles pas plus porté leurs fruits ? Des évènements politiques ou sociétaux précis sont-ils à l'origine de ces dysfonctionnements ?