



Observatoire Europe-Afrique 2030

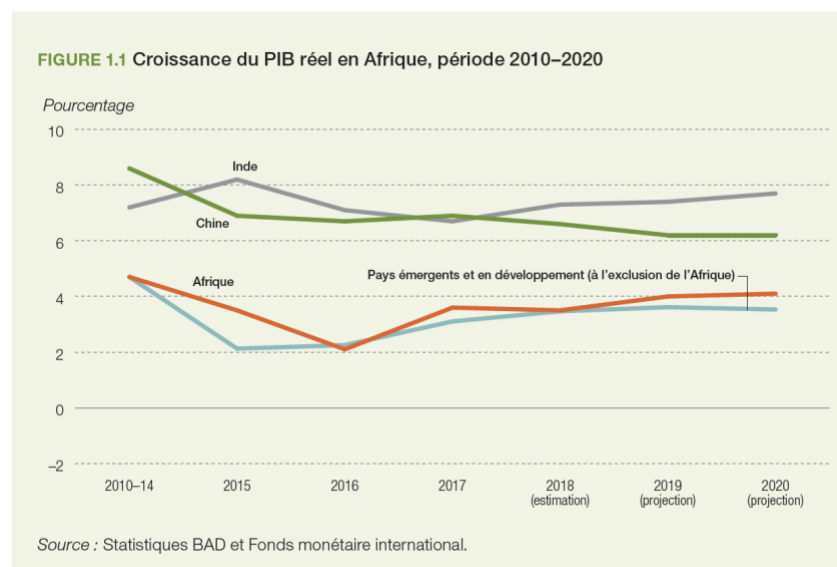
Etude de cas n°10

Les économies africaines pourront-elles supporter le fardeau croissant des externalités?

(18/05/2019 – Observatoire Europe-Afrique 2030 – Christian Delavelle)

Les pays africains seront confrontés dans les 20 prochaines années à des externalités négatives¹ croissantes, en premier lieu à la pollution générée par le secteur des transports. Cela aura inévitablement un impact défavorable sur le revenu net par habitant. Outre les transports, plusieurs autres externalités auront un impact négatif : diminution de la réserve halieutique, appauvrissement de la biodiversité, déficit de la ressource hydrique, réduction des surfaces de terres arables, augmentation de la pollution industrielle. Il est urgent de mettre en œuvre des politiques qui permettraient d'apporter une réponse, même partielle, au défi posé par les coûts externes.

Dans ses prévisions récentes, la BAD estime² que la tendance des économies africaines sera globalement favorable sur la période 2016/2020, avec une croissance moyenne du PIB de l'ordre de 3,5 à 4% par an à l'échelle du continent.

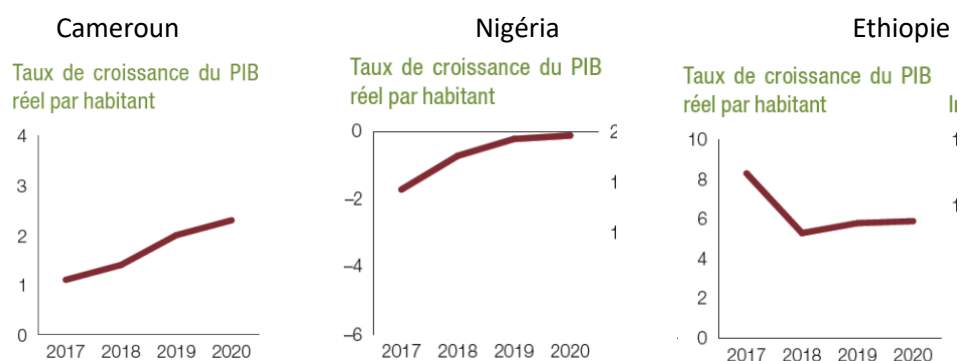


Source : Banque Africaine de Développement – Perspectives économiques Afrique 2019

¹ Une externalité négative caractérise le fait qu'un agent économique crée, par son activité, un effet externe en procurant à autrui une nuisance sans compensation : Par exemple la pollution automobile ou l'emploi de pesticides.

² Banque Africaine de Développement – « Perspectives économiques Afrique 2019 ».

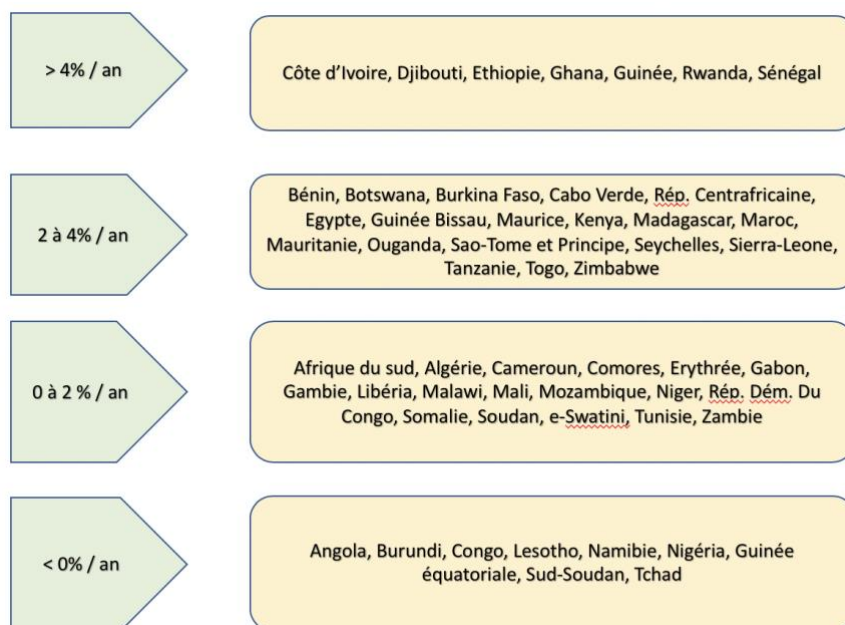
Elle souligne toutefois que la croissance prévue à moyen terme est insuffisante pour avoir un impact sur le chômage et la pauvreté. Une croissance de la population supérieure à 2% implique en effet que le PIB par tête augmentera de moins de 2%, faisant que la convergence avec les économies à moyen et haut revenu sera lente à se matérialiser. A titre d'exemple, les 3 graphiques ci-dessous montrent qu'avec des taux de croissance du PIB par tête de l'ordre de 6 à 8% par an, l'Ethiopie semble en mesure d'atteindre cette convergence, tandis que le Nigéria ou le Cameroun seront dans une impasse.



Source : Banque Africaine de Développement – Perspectives économiques Afrique 2019

L'analyse fine des 53 pays africains³ sur cette même période 2016/2020 montre que 27 d'entre eux vont enregistrer un taux de croissance du PIB réel par habitant⁴ inférieur à 2%. Ils seront confrontés à la menace évoquée par la BAD de ne pas pouvoir converger avec les économies à moyen et haut revenu.

Taux de croissance annuel moyen du PIB par tête sur la période 2016/2020

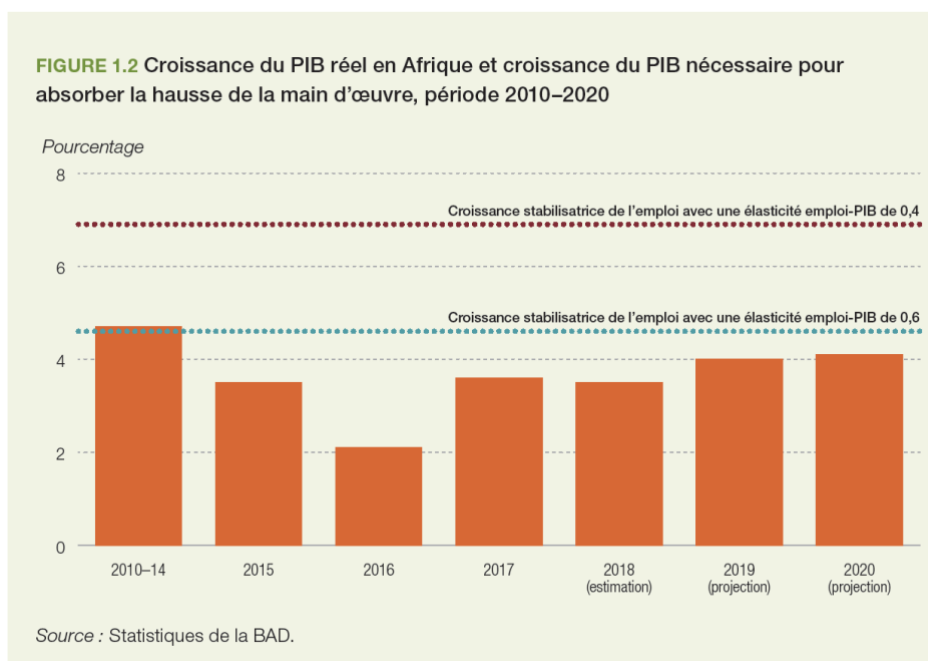


Source : BAD – Perspectives économiques Afrique 2019

³ Hors Libye.

⁴ Données calculées par l'Observatoire Europe-Afrique 2020 à partir des statistiques de la Banque Africaine de Développement.

La tendance actuelle du PIB ne suffira pas non plus à répondre aux besoins de créations d'emplois. Toujours selon la BAD, « la trajectoire actuelle de croissance semble insuffisante pour créer des emplois pour une main d'œuvre en constante augmentation (la population en âge de travailler devrait augmenter en moyenne de 2,75 % par an entre 2016 et 2030). En supposant une élasticité emploi-PIB moyenne de 0,4, une croissance économique de 6,9 % par an est nécessaire pour simplement absorber les nouveaux arrivants sur le marché du travail, bien plus que le plus fort taux de croissance atteint durant la décennie ».



Source : Banque Africaine de Développement – Perspectives économiques Afrique 2019

Aux contraintes évoquées ci-avant vient s'ajouter un facteur rarement pris en considération, constitué des coûts externes. Les pays africains seront en effet confrontés dans les vingt prochaines années à des externalités négatives croissantes, en premier lieu celles du secteur des transports. Ces coûts se traduiront par une augmentation des coûts sociaux et auront un impact négatif sur le revenu net par habitant.

Dans les pays industrialisés les coûts externes du transport existent de longue date et leur impact sur l'évolution du revenu par tête d'habitant est déjà intégré. Ce n'est pas le cas en Afrique car ces coûts externes, encore très faibles aujourd'hui, vont croître rapidement dans les années à venir. Si l'on fait l'hypothèse que le niveau d'activité des transports en Afrique dans vingt ans sera du même ordre que le niveau actuel qui prévaut en Europe aujourd'hui, ces externalités pourraient se traduire par un impact négatif de 0,15 à 0,4% par an (selon le scénario considéré) sur le revenu par habitant⁵.

⁵ 1/ : Selon l'étude « Coûts externes de l'automobile : Aperçu des estimations existantes dans l'Union européenne à 27 » - Technische Universität Dresden – Octobre 2012 , le total des coûts externes non couverts pour tous les États membres de l'UE (accidents, pollution atmosphérique, bruit, changement climatique, amont et aval) s'élève à 373 milliards d'euros par an, soit environ 3% du PIB de l'UE. 2/ : Selon l'étude « External Costs of Transport in Europe- Update study for 2008 » – CE Delft / Fraunhofer/Infras – Septembre 2011, les coûts externes totaux (hors coûts liés à la congestion et en considérant le scénario « changement climatique élevé)

Outre les transports, plusieurs autres externalités négatives auront un impact sur les économies africaines à moyen terme. Il est même probable que leur intensité sera plus forte en Afrique que dans la plupart des autres zones du globe, du fait de l'accroissement rapide des populations : diminution de la réserve halieutique résultant de la surpêche, appauvrissement de la biodiversité lié au braconnage, déficit de la ressource hydrique résultant du réchauffement climatique et de l'accroissement de la consommation d'eau, réduction des surfaces de terres arables liée au développement des zones périurbaines, augmentation de la pollution industrielle et de la pollution liée à la production d'énergie thermique.

Du fait de leur impact significatif, ces coûts externes pourraient faire basculer plusieurs pays africains supplémentaires sous la barre des 2% de croissance annuelle du PIB par tête, les empêchant de converger avec les économies à moyen et haut revenu.

Il est donc urgent d'identifier des pistes qui permettraient d'apporter une réponse, même partielle, au défi posé par les coûts externes. Une première piste consisterait à miser à fond sur l'énergie solaire et l'énergie éolienne à grande échelle, permettant ainsi de développer un mix énergétique dans lequel la part des énergies renouvelables est très élevée. Cela pourrait constituer le socle du développement d'un vaste parc d'automobiles électriques et d'un secteur de la construction de véhicules électriques.

Le développement d'une éco-industrie puissante (mini-réseaux électriques autonomes, systèmes de climatisation, systèmes d'épuration, éoliennes, panneaux solaires.....) constitue une autre piste. La demande à l'échelle du continent est potentiellement énorme et justifierait des investissements manufacturiers massifs dans ce domaine.

Une autre piste consisterait à réduire la part des activités industrielles d'extraction (pétrole, mines....) très néfastes en termes de coûts externes et à leur substituer des activités manufacturières non polluantes.

C'est dès maintenant que des telles orientations devraient être prises, afin de prévenir la « fuite en avant » à laquelle on assiste aujourd'hui, se traduisant par exemple par la floraison d'usines de construction ou d'assemblage de véhicules à moteur thermique, ou la construction de nouvelles raffineries et de centrales thermiques. Bien sûr, cela nécessiterait une volonté politique très forte et coordonnée de la part des états africains et des états européens, ainsi que la mise en place d'outils incitatifs à la mesure des enjeux.

dans les pays de l'UE + Suisse + Norvège s'élevait à 514 milliards € en 2008, soit 4% du PIB. Si l'on ajoute à ce montant les coûts externes liés à la congestion du trafic (temps perdu) cette proportion passe à 6,3% et 7,8% respectivement pour les scénarios « congestion forte » et « congestion « moyenne ».