



dans **facilitation des échanges**
une perspective africaine



Facilitation des échanges dans une perspective africaine



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

Commandes

Pour commander des exemplaires du *Facilitation des échanges dans une perspective africaine* de la Commission économique pour l'Afrique, veuillez contacter :

Publications

Commission économique pour l'Afrique

P.O. Box 3001

Addis-Abeba, Éthiopie

Tél: +251 - 11- 544 9900

Télécopie: +251 - 11 - 551 4416

Adresse électronique: ecainfo@uneca.org

Web: www.uneca.org

© Commission économique pour l'Afrique, 2013
Addis-Abeba (Éthiopie)

Tous droits réservés
Premier tirage: novembre 2013

ISBN-13: 978-99944-61-07-3
e-ISBN-13: 978-99944-62-07-0

Toute partie du présent ouvrage peut être citée ou reproduite librement. Il est cependant demandé d'en informer la Commission économique pour l'Afrique et de lui faire parvenir un exemplaire de la publication.

Imprimé à Addis-Abeba par le Groupe de la publication et de la distribution des documents de la CEA. ISO 14001 : 2004 certifiée.

Photographies de la page de couverture: Stock.xchng

Table des matières

Liste des acronymes et abréviations	v
Remerciements	vii
1. Introduction	1
2. Les coûts commerciaux en Afrique : pourquoi la facilitation des échanges est cruciale	3
2.1 Coût des échanges et intégration régionale	11
3. Facilitation du commerce et produits intermédiaires	17
4. Instruments de facilitation des échanges : dispositions de l'OMC et réalités africaines	25
4.1 Historique	25
4.2 Suivi des activités liées aux articles 1 à 6	27
4.3. Les activités liées aux articles 7 à 14	28
4.4. Convention de Kyoto révisée, administrations douanières et négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges	39
4.5. Conclusions	41
5. Coût de la facilitation des échanges : quelques ordres de grandeur	43
5.1. Contexte	43
5.2. Les composantes de coût de la facilitation des échanges	44
5.3. Le coût du système de guichet unique	45
6. Renforcement des capacités pour la facilitation des échanges : jusqu'où les négociations de l'OMC peuvent-elles aller ?	47
6.1 Contexte	47
6.2 Portée et étendue du renforcement des capacités dans le cadre de la facilitation des échanges	48
6.3 Conclusion et voie à suivre	50
7. Conclusions et incidences sur les politiques à suivre	53

Bibliographie	55
Annexe 1 : Examen de la documentation	58
Annexe 2: Tableau des coefficients entrées-sorties	61
Annexe 3: Traités et conventions régionaux et sous-régionaux africains relatifs au transport de transit	64

Liste des acronymes et abréviations

AAEC	Alliance africaine pour le commerce électronique
ACMA	Alliance pour la gestion des couloirs en Afrique
AEO	Opérateurs économiques autorisés
AGOA	Loi sur la croissance et les opportunités en Afrique
CAPC	Centre africain pour les politiques commerciales
UA	Union africaine
BIAT	Dynamiser les échanges intra-africains
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
CIDA	Agence canadienne de développement international
CMA	Loi sur la gestion des douanes
COMESA	Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
CVTFS	Système de facilitation du commerce virtuel
DDA	Programme de Doha pour le développement
DFID	Département pour le développement international
CAE	Communauté économique d'Afrique de l'Est
EBA	Initiative "Tout sauf les armes"
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CESAP	Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
ERA	Rapport économique sur l'Afrique
EU	Union européenne
ZLE (FTA)	Zone de libre-échange
GATT	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce
TIC	Technologies de l'information et de la communication
IFF	Flux financiers illicites
ISRT	Système de garantie pour le transit routier inter-Etats
PMA	Pays le moins avancé
PDSL	Pays en développement sans littoral

NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
OCDE	Organisation pour la coopération économique et le développement
OSBP	Postes frontières à guichet unique
PICI	Initiative présidentielle en faveur des infrastructures
AGPAEA	Association de gestion des ports d'Afrique de l'Est et australe
PMAWCA	Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et centrale
PCMS	Système de manifeste passagers/fret
RADDEX	Programme d'échanges de données numériques pour les administrations fiscales
SYDONIA	Système automatisé de traitement des données douanières
TCC	Comité de coordination des transports
REPS	Système régional de paiement et de règlement
RCTG	Systèmes de garantie de transit douanier régionaux
RKC	Convention de Kyoto révisée
SACU	Union douanière d'Afrique australe
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SIDS	Petits Etats insulaires en développement
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMC	Organisation mondiale du commerce
ZIMRA	Administration fiscale du Zimbabwe
ZLE	Zone de libre-échange continentale

Remerciements

Le rapport sur la facilitation du commerce d'une perspective africaine a été préparé, sous la direction de Carlos Lopes, Secrétaire exécutif de la CEA et des orientations et supervision générales de Stephen Karingi, Directeur de la Division de l'intégration régionale et du commerce de la CEA. Le rapport a été préparé par Giovanni Valensisi et Robert Tama Lisinge avec l'appui de contributions analytiques de qualité de Maja Reinholdsson. Les contributions pertinentes au rapport ont été reçues lors de la Retraite de haut niveau du Groupe africain organisée par la CEA et la CUA les 4 et 5 octobre 2013, à Montreux, en Suisse. L'analyse des instruments de facilitation du commerce a également tiré parti de précieux enseignements de différents ateliers, y compris de l'examen africain de la décennie du Programme d'action d'Almaty (15-18 juillet 2013, Addis-Abéba, Ethiopie), du Premier Séminaire sur la Convention de Kyoto révisée de la Commission de l'Union africaine (CUA) / l'Organisation mondiale des douanes (19-21 juin 2013, Nairobi, Kenya); du Premier atelier de la CUA sur la gestion intégrée des frontières (juillet 2013, Harare, Zimbabwe), et de la Cinquième Réunion ordinaire du Sous-Comité de l'UA des Directeurs généraux des douanes (9-13 septembre 2013, Cotonou, Bénin).

Introduction

1

L'accord de facilitation des échanges proposé est l'un des principaux thèmes qui sera débattu à la table des négociations à l'approche de la Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce qui doit se tenir à Bali (Indonésie) du 3 au 6 décembre 2013. Dans ce contexte, le présent document offre une analyse exhaustive des principales questions liées à la facilitation des échanges dans une perspective africaine, en mettant en lumière les enjeux pour le continent pour contribuer ainsi à informer l'opinion des négociateurs africains à un moment décisif. La présente analyse est fondée sur la prémisse qu'il existe un consensus dans les études empiriques, indépendamment de la méthodologie utilisée ; en ce qui concerne l'incidence positive et considérable que la facilitation des échanges pourrait exercer sur les performances commerciales de l'Afrique (voir annexe 1 tableau 1). Dans ce contexte, ce document n'a certes pas pour objet d'évaluer l'accord proposé pour les négociations d'un point de vue tactique ni d'aborder des questions liées à « l'équilibre global » des résultats qui pourraient être obtenus à Bali. Tout en prenant un certain recul par rapport aux négociations en tant que telles, il adopte plutôt une position technique pour se concentrer sur les quatre aspects essentiels liés à la facilitation des échanges exposés ci-après.

Tout d'abord, en analysant les indicateurs pertinents issus de la base de données « Doing Business » établie par la Banque mondiale, le document compare la paperasserie et les coûts liés aux transactions (pour ce qui a trait au commerce international) en Afrique, ainsi que dans le reste du monde. Compte tenu de l'ampleur disproportionnée des coûts des transactions selon les normes internationales, l'analyse confirme combien la facilitation des échanges est cruciale pour l'Afrique. En outre, les éléments examinés soulignent les diverses incidences des coûts de transaction en établissant une distinction entre les flux d'exportation et d'importation et font ressortir la variabilité sous-régionale et internationale (en portant une attention particulière aux pays sans littoral).

Deuxièmement, le document examine le schéma des importations des pays africains, en accordant une attention particulière aux intrants intermédiaires. Cette analyse permet de comprendre dans quelle mesure la facilitation des échanges pourrait stimuler les exportations, non seulement en réduisant directement le coût des transactions mais aussi indirectement en fournissant un accès moins coûteux

aux moyens de production qui doivent être transformés sur le territoire national et être éventuellement réexportés. Bien que cet effet indirect semble actuellement jouer un rôle assez limité, étant donné la dépendance persistante de l'Afrique à l'égard des matières premières, il est certainement loin d'être négligeable. En outre, cet effet indirect est appelé à devenir progressivement plus pertinent, à mesure que la diversification économique progresse et que les entreprises africaines réussissent à intégrer les chaînes de valeur régionales et mondiales.

Troisièmement, le document passe en revue les instruments spécifiques couverts par le projet de texte de négociation déposé à l'Organisation mondiale du commerce et les compare aux instruments déjà adoptés en Afrique au niveau des communautés économiques régionales, ainsi qu'aux dispositions juridiques au niveau national, ce qui permet d'évaluer la cohérence des priorités multilatérales avec le programme d'intégration régionale et les politiques nationales de l'Afrique, tout en recensant en même temps les domaines de synergie potentielle et

les complémentarités entre les trois. Il évalue également les domaines de synergie potentielle et les complémentarités entre la proposition de l'Organisation mondiale du commerce et les conventions multilatérales connexes telles que la Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et la Convention douanière sur le Transport international des marchandises sous la couverture des carnets TIR (Convention TIR).

Enfin, le document donne des précisions sur les coûts sous-jacents des activités de facilitation. «Etablir adéquatement les coûts de la facilitation des échanges» n'est pas uniquement crucial en ce qui concerne le besoin de financement du développement de l'Afrique mais aussi si l'on tient compte du fait que les modalités de l'accord de facilitation des échanges proposé introduit une caractéristique unique : la mise en œuvre de certains engagements (ce qu'on appelle la catégorie C) est subordonnée à la fourniture d'une assistance technique et financière.

Les coûts commerciaux en Afrique : pourquoi la facilitation des échanges est cruciale



Une compréhension parfaite de la structure et de l'évolution des coûts commerciaux est déterminante pour mesurer les effets potentiels de toute activité de facilitation des échanges pour au moins quatre raisons essentielles. Tout d'abord, étant donné que les publications existantes soutiennent unanimement qu'une baisse des coûts liés au commerce peut stimuler considérablement les résultats commerciaux, il est facile de voir que la pertinence potentielle de la facilitation des échanges est proportionnellement plus grande, plus la possibilité de réduire les coûts de transaction est élevée. Deuxièmement, et en tant que corollaire du premier point, une connaissance des sources des coûts commerciaux est cruciale pour déterminer quel instrument de facilitation précis est susceptible de présenter l'avantage le plus important. Troisièmement, étant donné que l'un des aspects les plus controversés des Accords de facilitation du commerce proposés est de savoir s'ils faciliteraient ou non de manière disproportionnée les importations, il importe d'évaluer dans quelle mesure les coûts des importations et des exportations sont corrélés et pourquoi. Quatrièmement, la structure des coûts liés au commerce dans les pays d'origine ou de destination peut de toute évidence influencer sur les effets globaux de la facilitation des échanges sur l'intégration régionale. La présente section développe les points ci-dessus dans une perspective africaine, en analysant l'ampleur et l'évolution des coûts de transaction liés au commerce en Afrique, et par rapport au reste du monde.

Deux ensembles de données différents et complémentaires sont utilisés ici pour rendre compte de manière précise des coûts liés au commerce : les indicateurs du commerce transfrontalier « Trading across borders » tirés de la base de données de la Banque mondiale « Doing business », et les estimations bilatérales des coûts du commerce établies à partir de la base de données sur les coûts commerciaux de la Commission économique et sociale pour l'Afrique et le Pacifique (CESAP) et de la Banque mondiale. Il est opportun de commencer l'évaluation des coûts commerciaux à partir de l'ensemble d'indicateurs précédent qui mesure essentiellement les conditions, les délais et les coûts liés à l'exportation/l'importation d'une cargaison normalisée de marchandises (conteneur de 30 pieds, poids de 10 tonnes, pour une valeur de 20 000 dollars), depuis la plus grande ville d'affaires de chaque pays vers le port le plus proche.¹ Les six indicateurs en question couvrent la

1 En ce qui concerne le délai requis pour exporter ou importer, les mesures présentées comprennent le délai nécessaire pour i) obtenir tous les documents (documents bancaires, documents de dédouanement, traitement des documents de port et de terminal, et documents de transport, ii) transport terrestre et manutention iii) dédouanement et inspections iv) traitement au port et au terminal. Inversement, les indicateurs de coûts d'importation et d'exportation comprennent tous les coûts officiels pour a) tous les documents, b) le transport terrestre. Toutefois, ni l'indicateur lié au délai ni celui lié aux coûts ne tiennent compte du délai nécessaire pour le transport maritime. Ils sont donc définis à partir d'une manière propre à chaque pays, indépendamment de la destination ou de l'origine du conteneur. Pour de plus amples détails méthodologiques, prière de consulter Djankov et al. (2010).

Tableau 1 : Coûts des transactions sur le plan du commerce international, moyennes régionales en 2012.

	Documents à l'export (nombre)	Durée à l'export (jours)	Coût à l'export (\$ US par conteneur)	Documents à l'import (nombre)	Durée à l'import (jours)	Coût à l'import (\$US par conteneur)
Asie de l'Est & Pacifique	6	21	923	7	22	958
Europe orientale & Asie centrale	7	26	2 134	8	29	2 349
Amérique latine & Caraïbes	6	17	1 268	7	19	1 612
Moyen-Orient Afrique de l'Est & du Nord	6	19	1 083	8	22	1 275
OCDE revenu élevé	4	10	1 028	5	10	1 080
Asie du Sud	8	32	1 603	9	33	1 736
Afrique subsaharienne	8	31	1 990	9	37	2 567

Source: Base de données Doing Business.

période 2006-2012 et représentent une mesure normalisée et internationalement comparable des conditions requises en matière de documents, des délais et des coûts monétaires associés au commerce international.

La comparaison de ces six dimensions de coûts de transaction à un niveau régional est présentée au tableau 1, qui renvoie à la dernière année disponible, à savoir 2012. Les chiffres indiquent que l'Afrique, à l'exclusion de l'Afrique du Nord, reste de loin l'une des deux régions où le commerce international est le plus coûteux, tout comme l'Europe orientale et l'Asie centrale où la part des pays sans littoral est toutefois plus élevée. Les exigences en matière de documents s'avèrent particulièrement lourdes au regard des normes internationales, avec une moyenne de huit et neuf documents différents nécessaires pour l'exportation et l'importation respectivement. En matière de coûts, les activités d'importation sont indûment désavantagées en Afrique, à l'exception de l'Afrique du Nord, dans la mesure où l'importation d'un conteneur normalisé prend en moyenne 37 jours et coûte 2 567 dollars des E-U, par comparaison avec 22 jours et 958 dollars pour l'Asie de l'Est et le Pacifique, 19 jours et 1 612 dollars pour l'Amérique latine et les Caraïbes et

1 736 dollars pour l'Asie du Sud. Bien que le coût des exportations soit plus élevé en Europe orientale et en Asie centrale, l'Afrique, excepté l'Afrique du Nord, est toujours désavantagée par rapport aux autres régions. L'exportation d'un conteneur normalisé prend en moyenne 31 jours et coûte 1 990 dollars E-U dans la région de l'Afrique

subsaharienne ; soit 10 jours et 1 067 dollars de plus qu'à partir de l'Asie de l'Est et du Pacifique, 14 jours et 722 dollars de plus qu'à partir de l'Amérique latine, un jour de moins mais 387 dollars de plus qu'en Asie du Sud.²

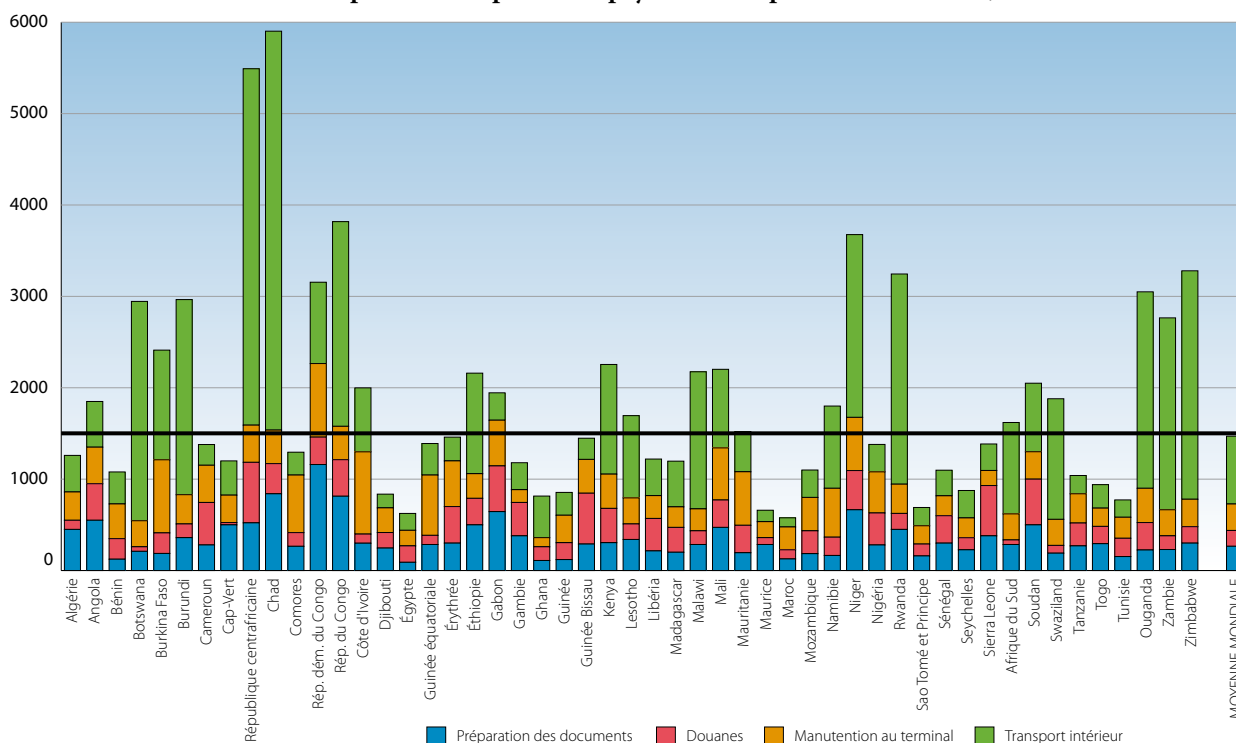
Conformément aux études précédentes, le tableau 1 justifie globalement la prévalence de coûts de transaction extrêmement élevés liés au commerce international dans la région, avec pour effet de créer un fossé entre les coûts pénalisant pour les entreprises et les consommateurs africains. Les moyennes régionales pourraient toutefois masquer une variabilité considérable à travers les pays, en particulier sur un continent aussi diversifié que l'Afrique. Il importe dès lors d'obtenir un tableau plus détaillé. C'est ce qui est fait aux figures 1 et figure 2, qui présentent une analyse par pays des sources de coûts liés au commerce, pour les exportations et les importations, respectivement.

En partant des coûts des exportations, la figure 1 souligne une variabilité considérable entre les pays africains, tant en ce qui concerne la taille globale des coûts que leur structure, ainsi qu'une incidence accrue des coûts à l'exportation par rapport aux coûts à l'importation. Globalement, les coûts à l'exportation en 2012 ont dépassé la moyenne mondiale pour 25 des 51 pays africains pour lesquels des données existent, tandis que le délai nécessaire pour

2 Il convient de noter également que l'Afrique (excepté l'Afrique du Nord) semble être la région où l'écart entre les coûts d'importation et d'exportation est le plus important : les importations sont en moyenne 29 % plus coûteuses que les exportations et prennent environ 20 % plus de temps.

Figure 1

Coût des exportations à partir des pays africains par élément de coût, 2012



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

exporter dépassait la moyenne mondiale correspondante pour 35 pays africains.³ Dans le même ordre d'idées, 11 des 20 pays dans le monde où le coût des exportations est le plus élevé sont situés en Afrique, à savoir le Botswana, le Burundi, la République centrafricaine, le Congo, la République démocratique du Congo, le Niger, le Rwanda, l'Ouganda le Tchad, le Zimbabwe – tous pays sans littoral.

De manière plus générale, l'évaluation ci-dessus reste également vraie si l'on porte son attention sur les coûts des importations (figure 2), avec la seule mise en garde que dans la région africaine, les importations prennent en moyenne 22 pourcent plus de temps et sont environ de 25 pourcent plus coûteuses que les exportations.⁴ En effet,

3 Même si l'on exclut les coûts des transports internes, conformément à une définition étroite de la facilitation du commerce, les coûts restants des exportations dépassent la moyenne mondiale correspondante dans 35 des 51 pays africains pour lesquels des données sont disponibles.

4 En fait, les coûts des importations et des exportations sont étroitement liés, avec un coefficient de corrélation de 0,93 (statistiquement significative à 1 %) ; une forte corrélation prévaut

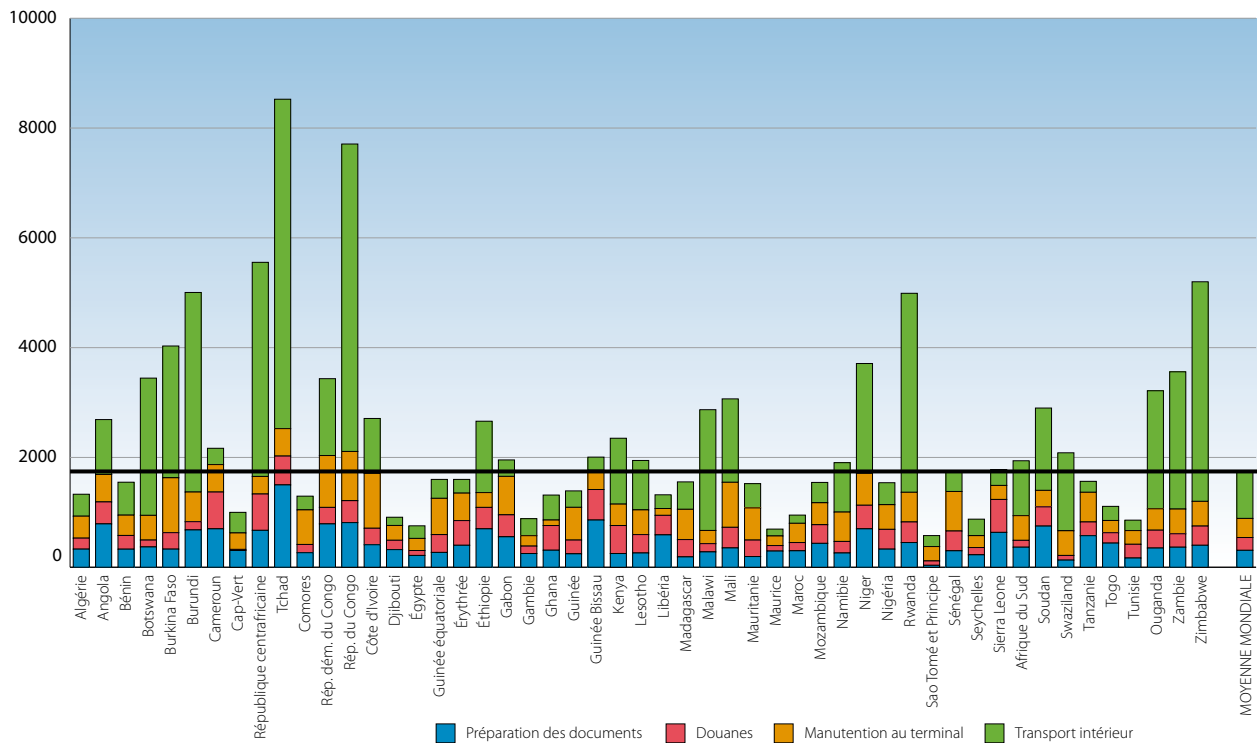
les coûts des importations sont supérieurs à la moyenne mondiale correspondante dans 27 pays africains sur les 51 pays pour lesquels des données existent, tandis que dans 37 d'entre eux, les procédures requises prennent davantage de temps. De même, sur les 20 pays du monde où le coût des importations est le plus élevé, 13 sont des pays africains : Botswana, Burkina Faso, Burundi, Congo, Mali, Niger, Rwanda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Ouganda, Tchad, Zambie et Zimbabwe, tous des pays sans littoral, à l'exception du Congo.

Que ce soit en termes de coûts d'exportation ou d'importation, les pays en développement sans littoral se distinguent par une part démesurément élevée des coûts liés au commerce, essentiellement du fait des coûts considérablement plus élevés des transports par voie terrestre. En effet, dans le cas de quelques pays en développement sans littoral, tels que le Botswana, le Burundi, le Malawi, le Rwanda, la

dans tous les éléments de tarification (élaboration des documents, douanes, manutention au terminal et transport).

Figure 2

Coût des importations dans les pays africains par élément de coût, 2012



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

Zambie et le Zimbabwe, les coûts des transports terrestres ont atteint un niveau si exorbitant qu'ils représentaient plus de 70 % des coûts totaux des importations et des exportations. En outre, les désavantages géographiques sont souvent aggravés par des procédures d'importation et d'exportation plus coûteuses et plus longues, en particulier dans la région d'Afrique centrale (Mali, Niger, République centrafricaine et Tchad), ainsi que dans quelques pays en développement non enclavés, tels que l'Angola, le Congo, le Gabon et la République démocratique du Congo). En outre, les pays africains les moins avancés (PMA) semblent avoir des frais de douane et de manutention au terminal plus élevés comparés aux pays non enclavés. Inversement, les petits pays insulaires en développement en Afrique, comme dans d'autres régions du monde, semblent faire face à des coûts des exportations considérablement moins élevés, tant en termes de coûts globaux que de frais de douane et de manutention au terminal.

Outre le caractère international des coûts liés aux échanges, il est intéressant d'analyser leur évolution dans le temps.

A un niveau mondial, entre 2006 et 2012, les coûts des importations/exportations ont augmenté de 23 % en valeur nominale. Une tendance à la hausse similaire s'est également produite en Afrique, essentiellement en raison des coûts croissants occasionnés par l'élaboration des documents et le transport par voie terrestre. Toutefois, au cours de la même période, sept pays sont parvenus à réduire leurs coûts nominaux à l'exportation – à savoir l'Algérie, l'Egypte, la Guinée équatoriale, la Gambie, Maurice, le Rwanda et la Tanzanie – et cinq autres ont réduit le coût de leurs importations : l'Algérie, l'Egypte, la Guinée équatoriale, l'Ethiopie et le Maroc.

Dans le même ordre d'idées, la figure 3 présente sous forme de diagramme l'évolution des coûts des importations et des exportations entre 2006 et 2012, par rapport à la moyenne mondiale. L'examen du graphique indique que : les pays du premier quadrant ont connu une hausse des coûts à l'importation ainsi qu'à l'exportation par rapport à leurs concurrents moyens; les pays du deuxième quadrant ont observé une hausse des coûts à l'exportations

mais une baisse des coûts à l'importations par rapport à la moyenne mondiale ; les pays du troisième quadrant ont amélioré les coûts à l'importation comme à l'exportation, tandis que les pays du quatrième quadrant ont observé une baisse des coûts à l'exportation mais à une hausse des coûts à l'importation.

Comme le montre la figure 3, au cours de la période considérée, 24 pays africains sont parvenus à réduire leurs coûts à l'importation et à l'exportation par rapport à la moyenne mondiale correspondante, 11 autres pays ont pu constater une augmentation des coûts à l'importation et à l'exportation; et finalement, 16 pays africains n'ont amélioré que l'un de ces coûts. Il est intéressant de noter que parmi les pays les plus performants ne se trouvent pas uniquement des pays tels que l'Algérie, l'Égypte et le Maroc mais aussi quelques pays en développement sans littoral, tels que le Burkina Faso, l'Éthiopie et le Rwanda. Ce qui donne à penser que si la géographie joue certainement un rôle dans la détermination des coûts liés au commerce, la volonté politique et des investissements adéquats jouent également un rôle fondamental, en permettant éventuellement à ces pays de tirer vraiment parti de la facilitation du commerce.

L'importance de la volonté politique peut également être mesurée par l'évolution des exigences en matière de documents pour les activités d'import-export en Afrique, résumée schématiquement dans la figure 4. Entre 2007 (l'année la plus proche disponible) et 2013, 11 pays africains avaient réduit le nombre de documents requis pour les exportations ainsi que pour les importations : Afrique du Sud, Burkina Faso, Djibouti, Lesotho, Madagascar, Mali, Maroc, Ouganda, Rwanda, Sénégal, Swaziland. En outre, quatre autres pays avaient réduit uniquement les documents requis pour l'exportation (Algérie, Angola, Malawi et Sierra Leone), et le même nombre avait réduit le nombre de documents requis pour l'importation (Botswana, Maurice, Zambie et Zimbabwe). Toutefois, au cours de la même période, le Cameroun, le Gabon, la République centrafricaine et le Tchad avaient en fait accru les exigences en matière de documents. En conséquence, plus de 30 pays africains prévoient toujours des exigences plus élevées en matière de documents que le reste du

monde, avec les coûts connexes supplémentaires pour les producteurs comme pour les consommateurs.⁵

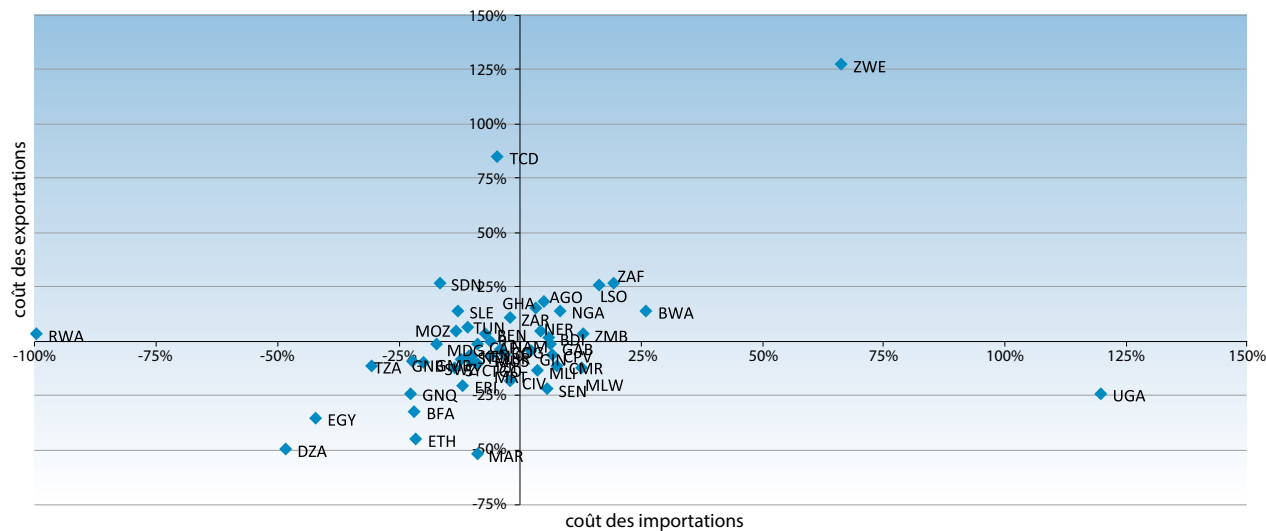
En vue de recenser les instruments de facilitation des échanges susceptibles d'avoir les incidences les plus positives, il est instructif de comparer les résultats des pays africains à chaque étape du processus d'importation/exportation à la moyenne mondiale correspondante. Ceci permet de reconnaître plus précisément les performances des pays africains par rapport à la moyenne de leurs concurrents et où ils se situent lorsqu'il s'agit de tirer un plus grand parti des activités consacrées à la facilitation des échanges. Ce type d'analyse est résumé dans la figure 5, qui décrit les délais, les coûts (partie supérieure), ainsi que les coûts monétaires (partie inférieure) pour le pays africain moyen et médian.⁶ De manière plus générale, le graphique confirme l'incidence accrue des coûts des transactions liées au commerce en Afrique. Cela dit, les chiffres moyens et/ou médians ne devraient pas faire oublier le fait que, pour chaque phase du processus

5 Les 35 pays africains ayant des exigences plus élevées en matière de documents à l'exportation que la moyenne mondiale sont l'Algérie, l'Angola, le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, l'Erythrée, l'Éthiopie, le Gabon, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, le Kenya, le Lesotho, le Libéria, le Malawi, la Mauritanie, le Mozambique, la Namibie, le Niger, le Nigeria, l'Ouganda, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, le Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sierra Leone, Soudan, Swaziland, Tchad, Zimbabwe. Par ailleurs, les (33) pays africains suivants exigent un nombre de documents plus élevés que la moyenne mondiale pour les importateurs : Algérie, Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Erythrée, Éthiopie, Gabon, Guinée, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Swaziland, Tanzanie, Tchad, Togo, Zambie et Zimbabwe. D'autre part, les 33 pays africains suivants ont besoin d'un nombre plus élevé de documents que la moyenne mondiale pour les importateurs : Algérie, Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Rép. centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Rép. Dém. du Congo, Côte d'Ivoire, Égypte, Erythrée, Éthiopie, Gabon, Guinée, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Niger, Nigéria, Rwanda, Swaziland, Tanzanie, Togo, Ouganda, Zambie et Zimbabwe.

6 Etant donné l'influence des « variables de destination » géographiques sur les transports terrestres, la comparaison des délais et des coûts annexes avec la moyenne mondiale serait peu significative sauf si elle était ajustée pour la différence de distance à partir de la mer. Par conséquent, la figure 5 se concentre uniquement sur l'élaboration des documents, les douanes et la manutention aux terminaux.

Figure 3

Changement des coûts des échanges par rapport à la moyenne mondiale, 2007-2012



Source : Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

d’import/export, il existe environ 15 à 20 pays africains plus performants que la moyenne mondiale.

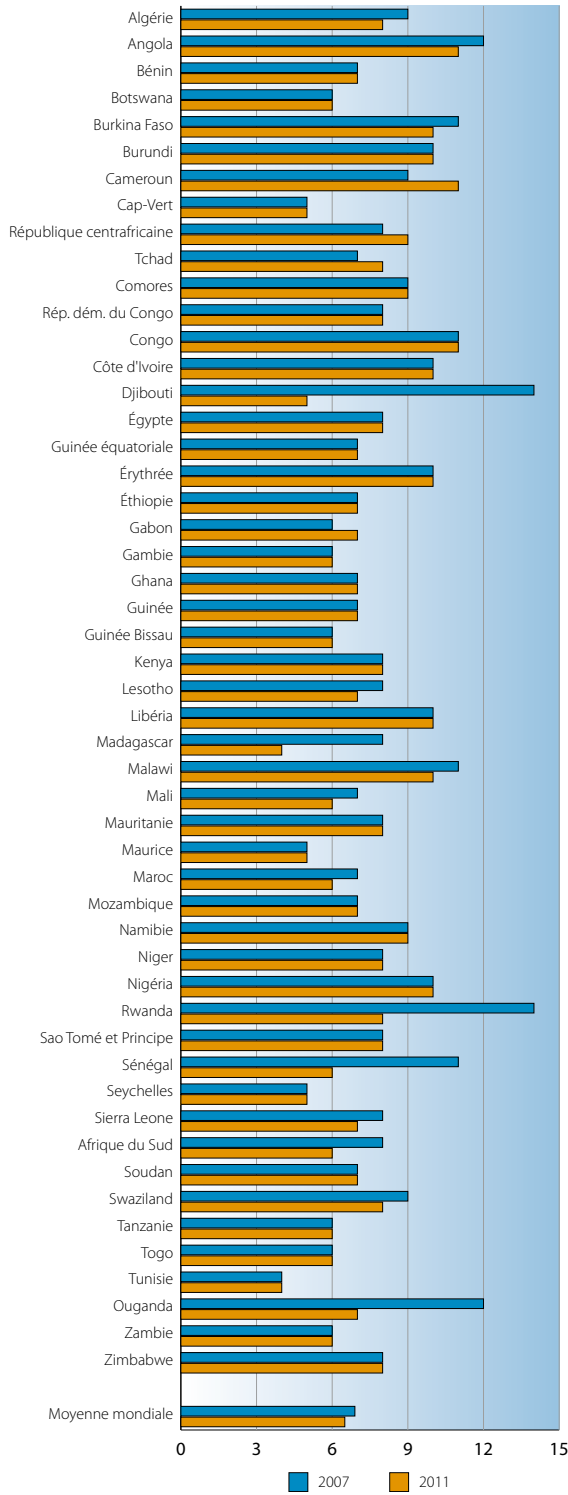
La figure 5 permet de tirer un certain nombre de conclusions. Dans les pays africains, l’élaboration des documents pour les importations ou les exportations semble beaucoup plus longue que dans le reste du monde, dans la mesure où dans le pays africain médian, ce processus prend environ 25 pourcent plus de temps. Deuxièmement, les procédures douanières et la manutention aux terminaux tendent à être plus longues que dans le reste du monde, mais davantage encore lorsqu’il s’agit des importations plutôt que des exportations. Troisièmement, les procédures douanières semblent être particulièrement coûteuses au regard des normes internationales, au point que dans les pays africain médians, elles semblent être 30 pourcent plus coûteuses que la moyenne mondiale. Compte tenu de ce qui précède, rationaliser les exigences en matière de documents et renforcer le rapport coût-efficacité des douanes semblent être les principales priorités d’un point de vue africain.

Dans ce contexte, l’une des préoccupations en ce qui concerne la facilitation du commerce est que, bien qu’elle exerce en principe un effet positif sur les possibilités d’échanges, elle risque de stimuler les importations de

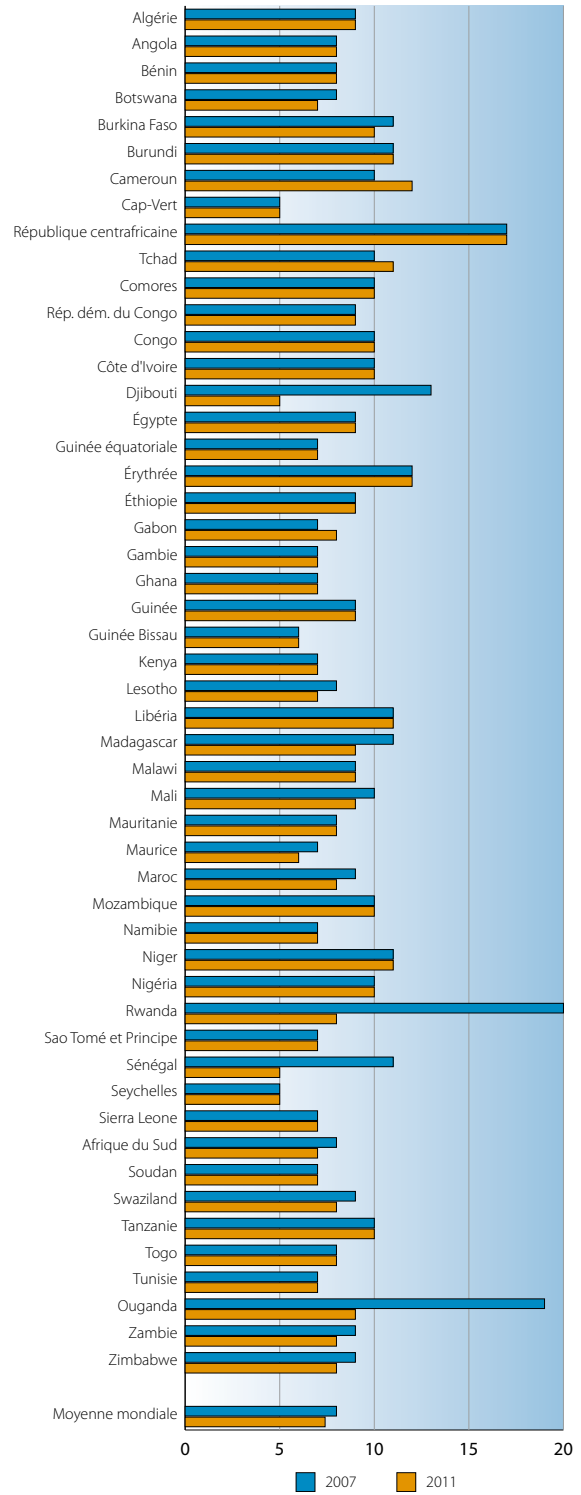
manière disproportionnée et d’exacerber ainsi les déficits de la balance des paiements, notamment dans de nombreux pays africains (peu dotés en ressources naturelles). Dans ce contexte, il pourrait être instructif d’examiner la matrice de corrélation entre les coûts des importations et des exportations repris au tableau 2. La matrice confirme en effet la forte relation positive qui existe entre ces coûts totaux, avec un coefficient de corrélation de 0,93 significatif à un niveau de 1 % (voir cellule orange). En outre, les divers éléments des coûts d’exportation – à savoir, l’élaboration des documents, les douanes, la manutention au terminal et le transport – sont corrélés de manière significative avec les éléments des coûts correspondants du côté des importations (voir cellules jaunes). Il est intéressant de noter que les coûts liés à l’élaboration des documents pour l’exportation sont fortement corrélés avec tous les autres éléments des coûts tant du côté de l’exportation que de l’importation. (voir la colonne 1). Inversement, les coûts d’exportation liés aux douanes et à la manutention au terminal ne semblent pas être en forte corrélation avec plusieurs autres éléments des coûts du côté des importations. Ceci peut donner à entendre que réduire les coûts de dédouanement (manutention au terminal) du côté des exportations peut avoir des effets similaires sur les coûts de dédouanement du côté des importations mais n’a qu’une incidence mineure sur les coûts totaux des importations.

Figure 4

Nombre de documents d'exportation requis en Afrique



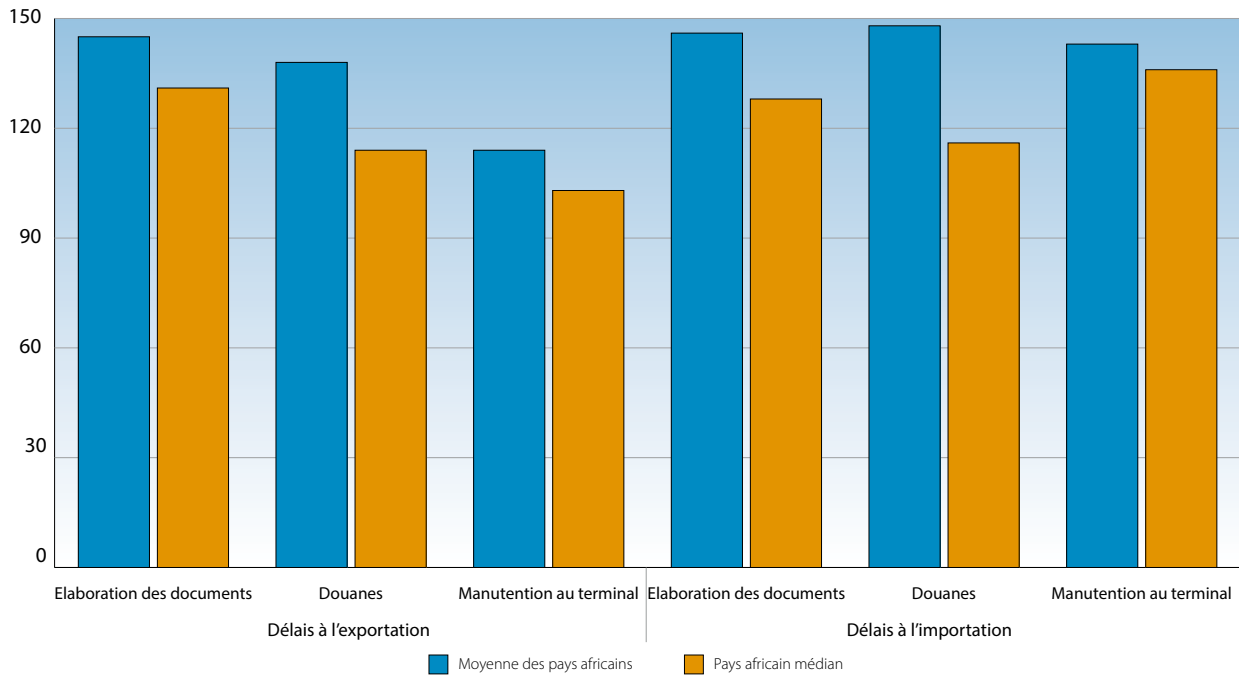
Nombre de documents d'importation requis en Afrique



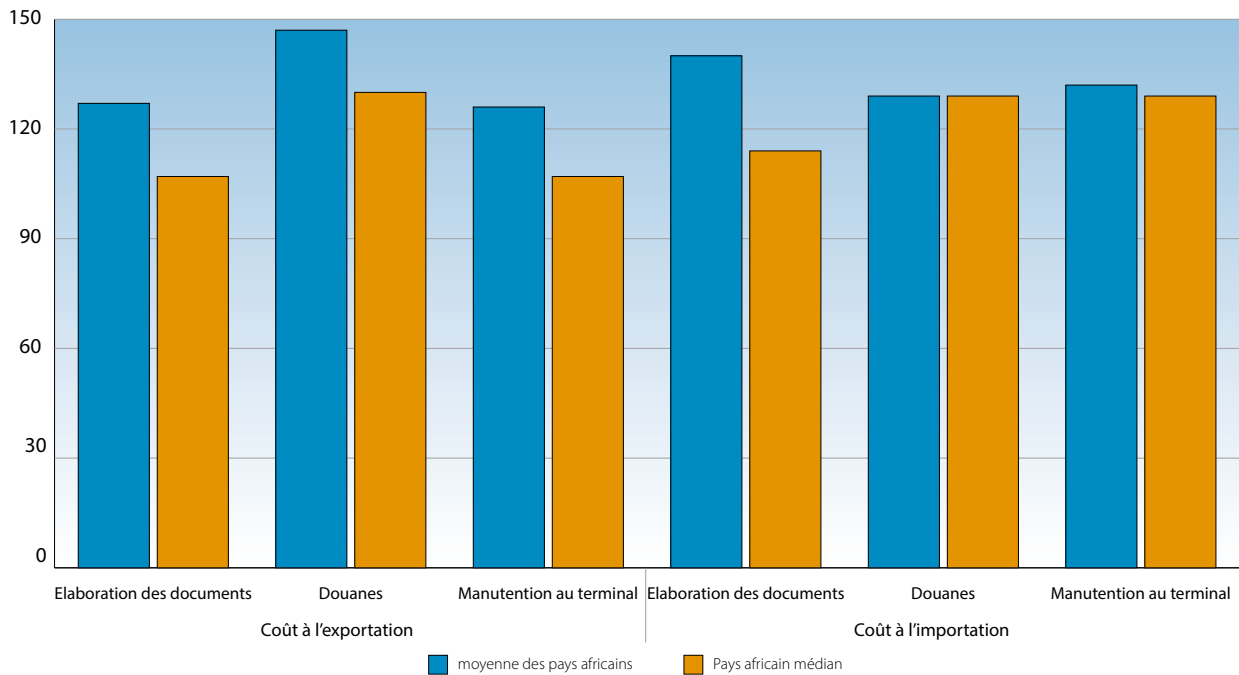
Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

Figure 5

Résultats de l'Afrique par rapport à la moyenne mondiale, 2012



Résultats de l'Afrique par rapport à la moyenne mondiale, 2012



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

Tableau 2 : Matrice de corrélation des coûts des exportations et des importations en Afrique, 2012

	EXP C DOC	EXP C CUST	EXP C TERM	EXP C TRAN	EXP C TOT	IMP C DOC	IMP C CUST	IMP C TERM	IMP C TRAN	IMP C TOT
EXP C DOC	1									
EXP C CUST	0.39***	1								
EXP C TERM	0.32**	0.11	1							
EXP C TRAN	0.40***	0.15	0.08	1						
EXP C TOT	0.62***	0.34**	0.29**	0.95***	1					
IMP C DOC	0.70***	0.55***	0.15	0.49***	0.63***	1				
IMP C CUST	0.32**	0.80***	0.2	0.28**	0.43***	0.57***	1			
IMP C TERM	0.39***	0.05	0.80***	0.16	0.33**	0.16	0.16	1		
IMP C TRAN	0.48***	0.13	0.11	0.93***	0.90***	0.54***	0.25*	0.29**	1	
IMP C TOT	0.58***	0.27*	0.23*	0.89***	0.93***	0.67***	0.41***	0.41***	0.97***	1

Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données Doing Business.

Note: *, **, *** signifient statistiquement significatif à 10 %, 5 %, et 1 % respectivement.

2.1 Coût des échanges et intégration régionale

Alors que l'analyse ci-dessus dresse un tableau assez précis de l'incidence des coûts des échanges en Afrique et des besoins liés à la facilitation du commerce, les indicateurs de Doing Business ne disent pas grand-chose sur la manière dont les coûts des échanges influent sur les efforts d'intégration régionale engagés par l'Afrique. Pour aborder ce sujet, nous devons passer par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) – la Base de données des coûts des échanges de la Banque mondiale, qui permettent de démêler les frictions commerciales au niveau bilatéral et comportent des données concernant 180 pays pour la période allant de 1995 à 2011. Les indicateurs contenus dans cette base de données sont obtenus à partir d'une approche descendante des coûts des échanges, ce qui signifie qu'ils sont déduits de la structure des échanges et de la production observée sur base d'un modèle de gravité normalisé. Par construction, ces coûts commerciaux globaux sont mesurés en termes d'équivalent ad valorem par rapport aux coûts commerciaux internes, et leur nature est intrinsèquement bilatérale, étant donné qu'ils sont obtenus en tant que moyenne géométrique des coûts commerciaux dans les deux directions, c'est-à-dire ceux faisant face aux exportations du pays i à j , et ceux faisant face aux exportation du pays j à i . En outre, ils peuvent être décomposés en i) droits bilatéraux, en mesurant la moyenne géométrique des droits de douane imposés par les deux partenaires sur leurs importations réciproques, et

ii) coûts commerciaux non tarifaires globaux, englobant l'ensemble des coûts supplémentaires entraînés par les échanges, autres que les droits de douane ⁷

Avant de procéder à l'analyse des coûts commerciaux bilatéraux globaux en Afrique, quelques réserves s'imposent. Notamment, comme indiqué dans Arvis et al., 2012, les indicateurs des coûts commerciaux globaux doivent être interprétés avec prudence pour les raisons suivantes :

1. Leur valeur numérique dépend dans une certaine mesure du modèle théorique à partir duquel ils sont obtenus et est sensible en particulier au choix paramétrique en ce qui concerne l'élasticité de substitution. Par conséquent, il faudrait de préférence les utiliser aux fins d'exercices comparatifs, plutôt que les considérer comme une valeur absolue.
2. Des changements survenus dans les indicateurs des coûts commerciaux globaux sont susceptibles de créer un amalgame entre les effets des prix et des volumes.

7 Pour de plus amples détails sur la construction d'indicateurs des coûts commerciaux bilatéraux globaux, et sur la décomposition qui y est liée, prière de consulter Arvis et al., 2012

3. Etant donné qu'ils constituent la moyenne géométrique des coûts des échanges dans les deux directions, ils ne sont pas directement attribuables aux changements de politiques mis en œuvre dans les deux pays, que ce soit au niveau intérieur ou international, mais ils sont à proprement parler le résultat de ces deux éléments simultanément.

Partant de cette base, la figure 6 illustre les coûts commerciaux globaux bilatéraux moyens pour les 39 pays africains pour lesquels des données existent, qui atteignent en moyenne pour la période 2009-2011 une couverture géographique maximale. Tirant parti de la nature bilatérale de l'indicateur, le graphique distingue les coûts globaux des échanges avec les partenaires commerciaux régionaux moyens, par rapport aux coûts globaux des échanges avec le partenaire extrarégional moyen. Etant donné que l'indicateur en question englobe « la totalité des coûts résultant du commerce international de marchandises avec un autre partenaire », on pourrait raisonnablement s'attendre à des coûts beaucoup plus bas avec des partenaires proches plutôt qu'éloignés. Toutefois, la figure 6 ne partage pas précisément cet avis dans le cas de l'Afrique. En effet, malgré la proximité géographique et la mise en place de plusieurs communautés économiques régionales sur le continent, les coûts commerciaux globaux en Afrique tendent à être seulement légèrement plus bas qu'avec le reste du monde : en moyenne, 313 % à 337 % en équivalent ad valorem. Qui plus est, pas moins de 10 pays africains - l'Algérie, l'Angola, le Cap-Vert, l'Égypte, l'Éthiopie, le Gabon, le Libéria, Madagascar, le Nigéria, le Soudan et la Tunisie - affichent des coûts commerciaux globaux plus élevés avec leurs partenaires intrarégionaux qu'avec le reste du monde.

Afin de mieux saisir l'élément moteur de cette situation, les figures 7 et 8 reprennent l'analyse des coûts commerciaux globaux pour les produits agricoles et les produits industriels séparément, en décomposant encore les coûts commerciaux en une composante tarifaire et une composante résiduelle non tarifaire. On peut, à cet égard, tirer deux grandes conclusions. Premièrement, le commerce de produits agricoles fait généralement face à des coûts plus élevés que celui de produits industriels, et cela vaut aussi bien en Afrique qu'à l'extérieur du continent. Deuxièmement, que

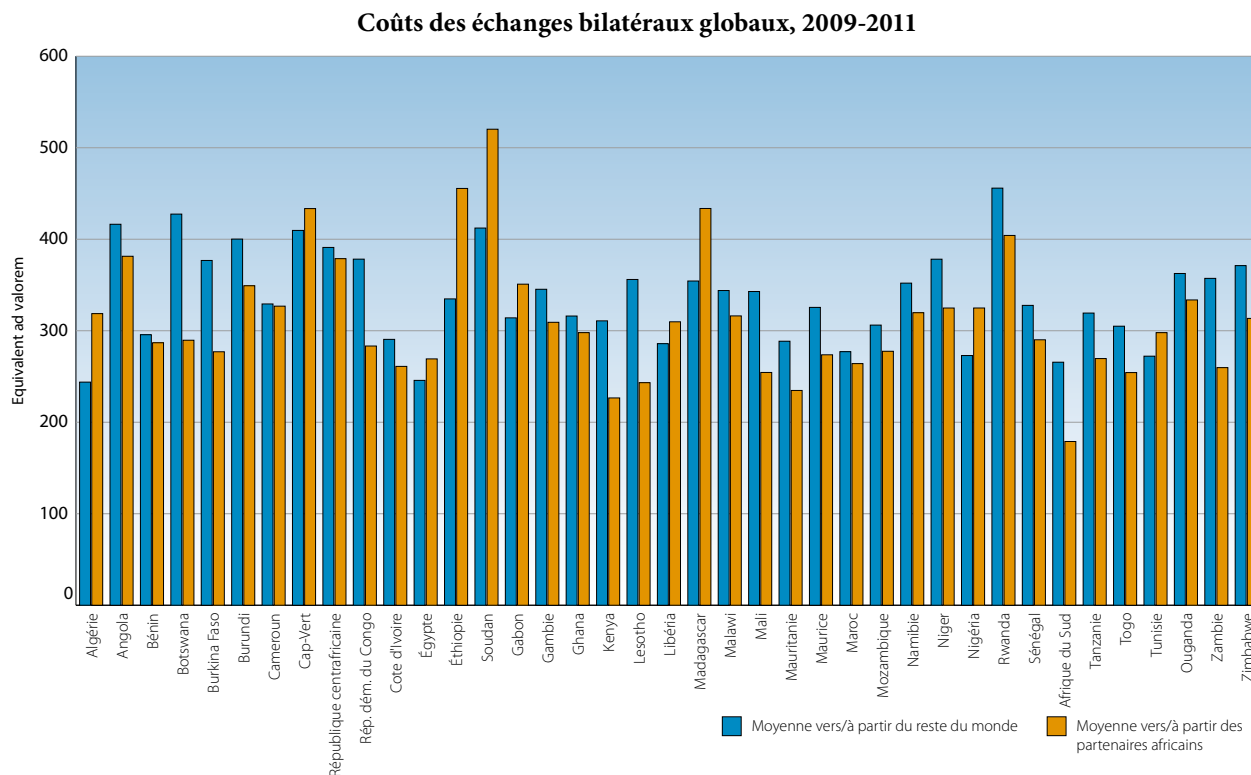
ce soit dans l'agriculture ou l'industrie manufacturière, les droits de douane jouent aujourd'hui un rôle mineur par rapport aux éléments non tarifaires des coûts commerciaux : cela est dans une certaine mesure une conséquence de la nature résiduelle de l'indicateur non tarifaire (qui comprend les barrières non tarifaires, les coûts de transport et tous les autres éléments de coûts non tarifaires), et en partie le résultat de la réduction progressive des droits de douane appliqués dans le monde.

En mettant l'accent sur les produits agricoles, la figure 7 montre que pour 13 pays africains - à savoir l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Burundi, le Cameroun, l'Égypte, le Gabon, le Maroc, la Namibie, le Nigéria, la République centrafricaine et la République démocratique du Congo - les tarifs douaniers bilatéraux sont plus élevés pour les partenaires régionaux que pour le reste du monde (voir la partie supérieure du graphique). Chose étonnante, tel est le cas malgré le degré relativement élevé de protection dont l'agriculture jouit toujours dans de nombreuses économies développées. Inversement, pour l'Angola, le Bénin, le Burundi, le Cameroun, l'Égypte, le Gabon, le Ghana, le Nigeria et la Tanzanie, c'est l'élément de coût non tarifaire qui est plus élevé vis-à-vis des partenaires africains, qu'avec le reste du monde (voir la partie inférieure).

L'évaluation est globalement semblable dans le cas des produits manufacturés. Les tarifs douaniers semblent être plus élevés à l'intérieur de l'Afrique que dans le reste du monde pour plus de 25 pays africains : l'Algérie, l'Angola, le Bénin, le Botswana, le Burkina Faso, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, le Lesotho, Madagascar, la Mauritanie, le Maroc, le Mozambique, la Namibie, le Niger, le Nigéria, la République démocratique du Congo, le Sénégal, le Togo, la Tunisie, l'Ouganda et le Zimbabwe. D'autre part, les coûts non tarifaires sont plus élevés pour les partenaires régionaux que pour le reste du monde pour sept autres pays africains dont : l'Algérie, le Cap-Vert, l'Égypte, Madagascar, la Mauritanie, le Maroc et la Tunisie.

De manière générale, nonobstant une certaine variabilité entre les pays, le tableau ci-dessus met en évidence quelques éléments à prendre en considération en ce qui concerne les coûts commerciaux, qui concordent avec les

Figure 6



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données CESAP—Banque mondiale Coûts des échanges (Trading costs)

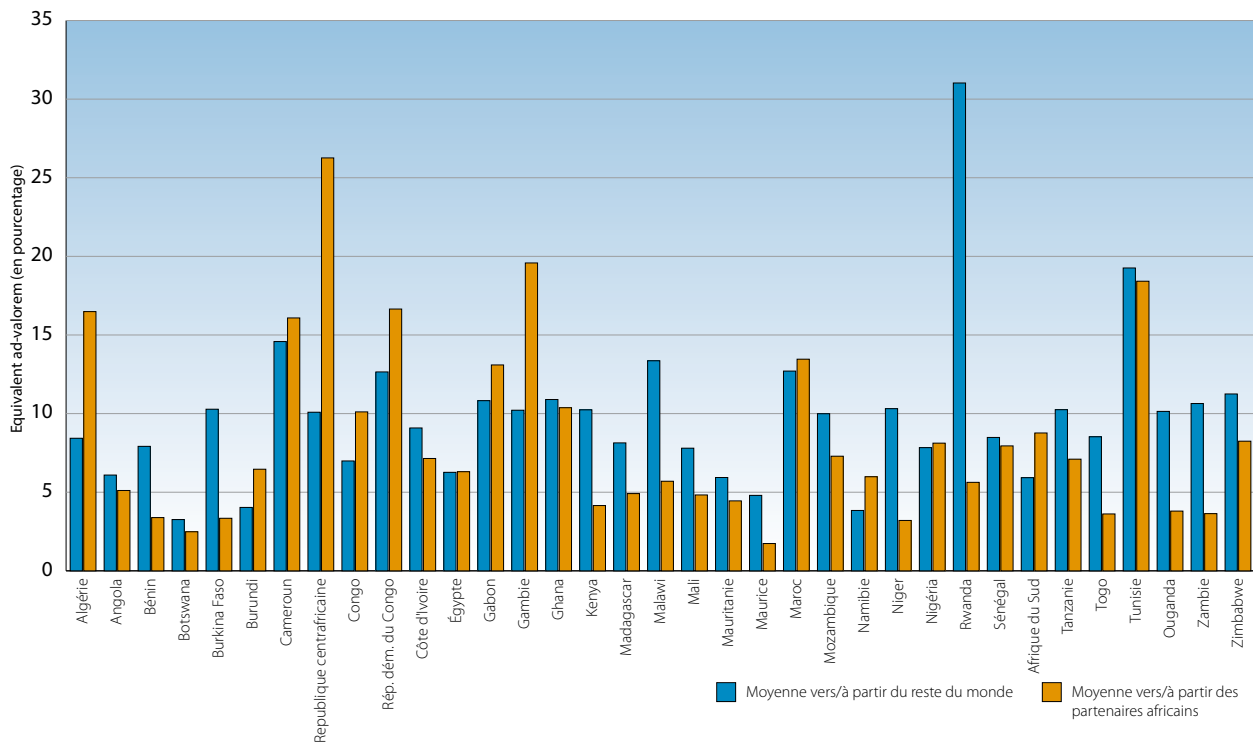
documents examinés précédemment. Plus particulièrement, les coûts de transaction accrus restent non seulement un obstacle important à l'intégration de l'Afrique au marché mondial, mais aussi – et parfois de manière plus prononcée – à l'intégration régionale du continent lui-même. Bien que la proximité devrait en principe avoir une incidence positive sur les coûts commerciaux globaux, la médiocrité des équipements et l'impéritie des douanes atténuent directement ces effets positifs. Entre-temps, la mise en œuvre inadéquate de politiques harmonisées pour surmonter les obstacles techniques au commerce, les listes des produits sensibles et autres barrières non tarifaires nuisent au marché régional et exacerbent la situation, pour donner lieu à ce que l'on a appelé un « écart de proximité ».

Simultanément, tandis que les droits de douane jouent quantitativement un rôle mineur par rapport aux coûts globaux non tarifaires, ils semblent souvent frapper de

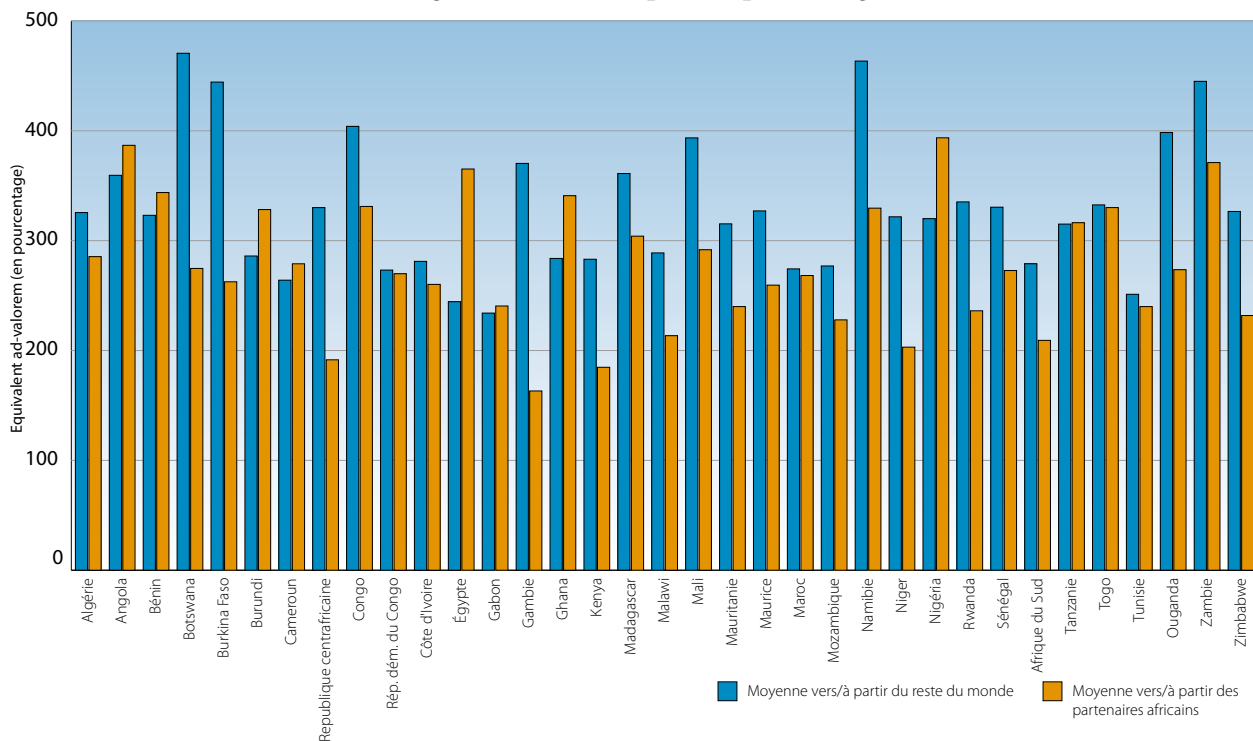
façon disproportionnée le commerce régional, notamment en ce qui concerne le commerce de produits manufacturés, tel que mentionné également dans Ofa, et al. 2012. Cela peut être dû en partie à l'accès préférentiel aux marchés dont bénéficient un certain nombre de pays africains par rapport aux pays développés et en développement, dans le cadre de projets tels que Everything But Arms (« Tout sauf les armes ») (EBA), Africa Growth and Opportunity Act (Loi sur la croissance et les opportunités en Afrique) (AGO), ainsi que l'accès aux marchés préférentiels accordé aux pays les moins avancés (PMA) par des économies émergentes telles que la Chine et l'Inde. Cependant, cette constatation met en évidence certains « dossiers inachevés » dans la perspective de la mise en place de la Zone continentale de libre-échange et de la réalisation du programme élargi d'intégration régionale approuvé en janvier 2012 au Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement à Addis-Abeba, qui avait pour thème « Dynamiser le commerce intra-africain » (BIAT).

Figure 7

Tarifs douaniers bilatéraux pour les produits agricoles, 2009-2011



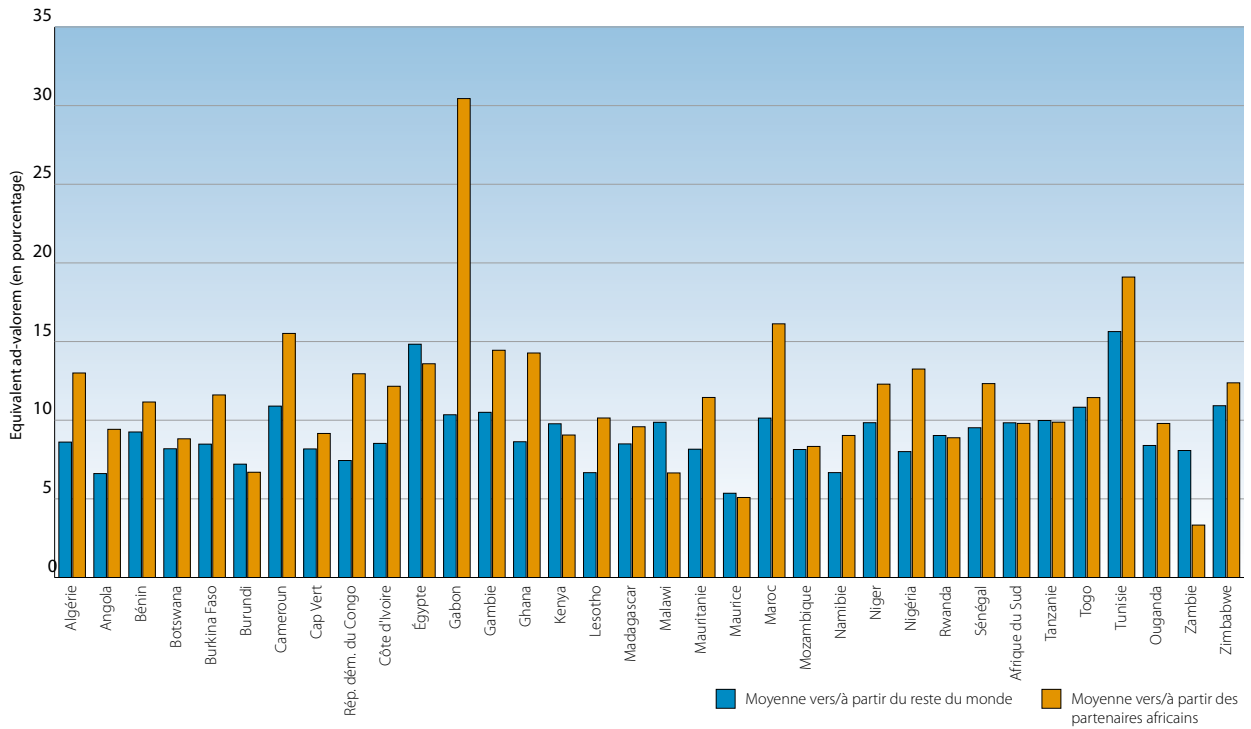
Coûts non tarifaires globaux bilatéraux pour les produits agricoles, 2009-2011



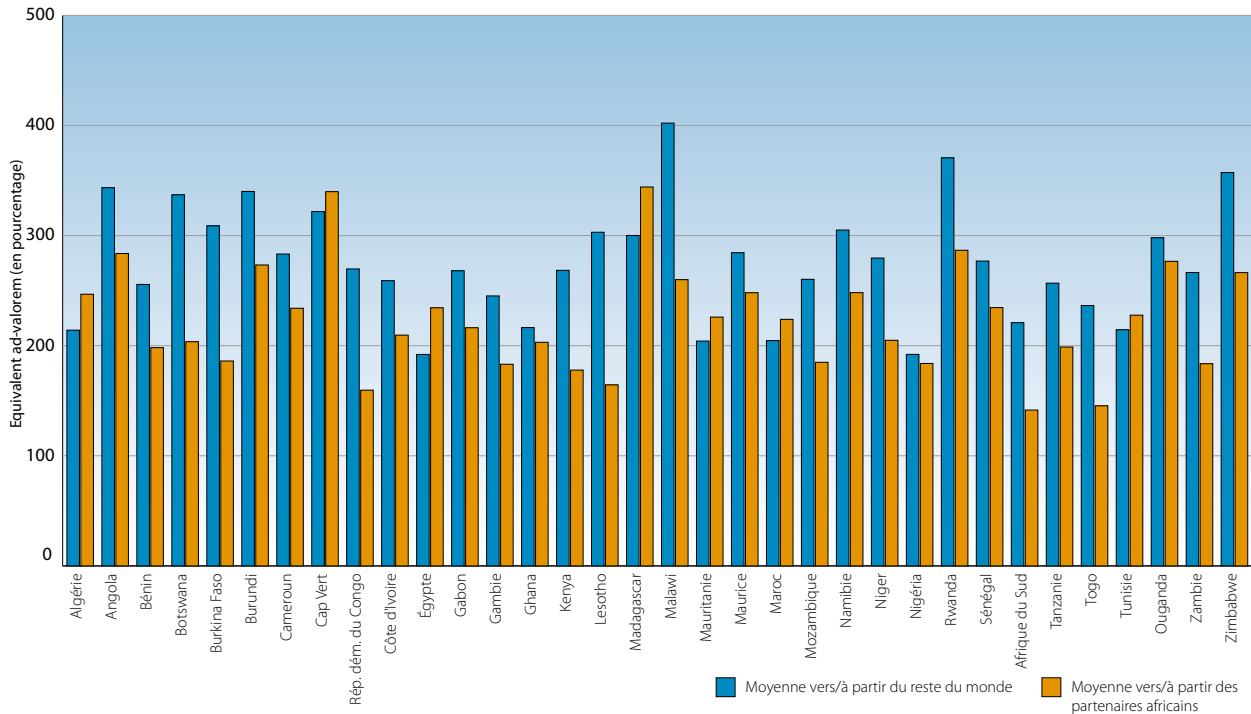
Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données CESAP-Banque mondiale Trade Costs Database.

Figure 8

Tarifs douaniers bilatéraux pour les articles industriels, 2009-2011



Coûts non tarifaires bilatéraux pour les articles industriels, 2009-2011



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données CESAP-Banque mondiale Trade Costs Database.

Facilitation du commerce et produits intermédiaires

3

La pertinence accrue de la facilitation du commerce dans le débat actuel sur les régimes commerciaux découle non seulement de la réduction progressive d'autres obstacles au commerce, plus particulièrement les droits de douane, mais plus fondamentalement des changements intervenus dans les relations commerciales internationales découlant de la mondialisation et de l'apparition de chaînes de valeur mondiales au cours des 20 dernières années. Grâce surtout à la réduction des coûts de transport dans le monde et à l'utilisation croissante des technologies de l'information et de la communication, les entreprises transnationales ont déclenché une réorganisation de grande portée des processus de production en phases distinctes plus spécialisées. En fractionnant les processus de production, elles ont réussi à mieux tirer parti des avantages comparatifs en allouant aux différents pays des tâches de production distinctes le long des chaînes de valeur, pour récolter ainsi des gains d'efficacité grâce à un réseau de protection intégré. L'apparition de chaînes de valeur mondiales a donc ouvert la voie à une division du travail mondiale renouvelée, modifiant en même temps les termes de l'intégration des pays au marché mondial, avec toutes les conséquences qui en découlent pour les perspectives d'industrialisation.

Dans la mesure où le produit final d'une chaîne de valeur contient la valeur ajoutée produite dans un certain nombre de pays différents, le commerce de produits intermédiaires est devenu une caractéristique principale des réseaux de

production internationaux et est souvent considéré comme un moyen indirect de déterminer leur étendue. Hoekman (2012), par exemple, estime que les intrants intermédiaires représentent environ la moitié du commerce international, une part encore plus élevée revenant aux économies de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), qui totalisent 56 % du commerce de marchandises et 73 % du commerce des services pour la période 1995-2005 (OCDE 2012). De même, Athukorala (2010) estime que la part des pays en développement dans les exportations des réseaux a augmenté d'un peu plus d'un cinquième au début des années 1990 pour passer à près de la moitié au milieu des années 2000, en grande partie grâce aux résultats de l'Asie de l'Est, où l'expansion des réseaux de production régionaux a été remarquable. Cela montre également que la chaîne de valeur mondiale peut avoir intensifié la concurrence mondiale en confinant certains pays en développement dans des activités bas de gamme, elle a simultanément ouvert de nouvelles possibilités pour les pays de diversifier leur économie et gravir l'échelle des produits...

Dans cet esprit, l'émergence de chaînes de valeur mondiales s'est accompagnée d'un regain d'insistance sur les coûts de transaction liés aux échanges et les questions de facilitation du commerce. En témoigne une récente enquête menée sur 140 entreprises africaines dans cinq secteurs économiques : agroalimentaire, technologies de l'information et de la communication, textiles et

vêtements, tourisme et logistique des transports (CEA, 2013 et OCDE et OMC, 2013). Selon les personnes interrogées, les coûts élevés de transaction (en raison des procédures douanières, des retards, de la documentation coûteuse, etc.) ainsi que la médiocrité du climat des affaires et l'insuffisance des cadres réglementaires sont cités comme étant les principaux obstacles qui entravent la participation des entreprises africaines aux chaînes de valeur mondiales, de même que l'accès au financement et l'insuffisance des infrastructures. Il est intéressant de noter que ces questions coïncident remarquablement avec celles mises en évidence par les études de cas sectorielles menées par la CEA sur les industries agroalimentaires au Cameroun, en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Kenya et au Nigéria, les industries du vêtement en Egypte et les industries extractives au Nigéria, en Zambie et au Ghana (CEA et al., 2013).

Dans ce contexte, l'objet de la présente section est de faire le point sur l'ampleur du commerce des produits intermédiaires en Afrique, en mettant ainsi en lumière un des canaux indirects par lequel la facilitation du commerce pourrait influencer sur l'industrialisation de l'Afrique, ainsi que sur les perspectives d'exportation, en facilitant l'accès aux intrants intermédiaires. Selon les documents examinés, les données présentées ici sont tirées de la base de données COMTRADE, et afin de tirer le plus grand profit de la couverture des pays et de la période considérée, elles se conforment à la classification du système harmonisé 1992. Les intrants intermédiaires sont donc définis comme étant la somme de 2049 codes de produits.⁸ Les données existent pour 41 pays africains et couvrent les années, 2001, 2006 et 2011.

Bien que très réduites au départ, les importations africaines de produits intermédiaires ont enregistré une forte hausse au cours de la dernière décennie, pour passer d'environ 31 milliards de dollars en E-U en 2001 à 115 milliards de dollars 10 ans plus tard. Cette quadruple augmentation concorde largement avec l'expansion des importations totales de marchandises qui a accompagné

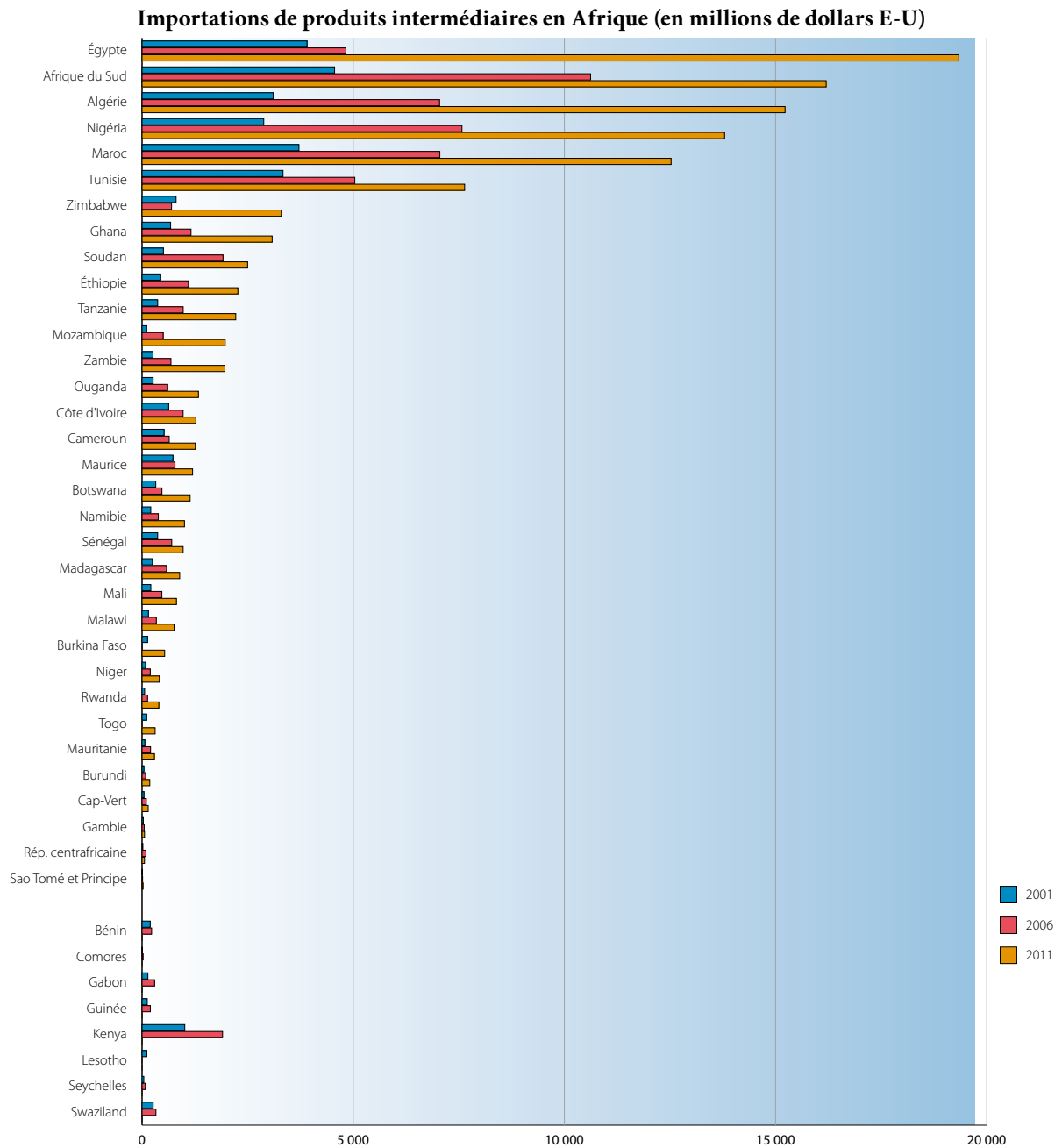
l'accélération de la croissance de l'Afrique depuis la fin des années 1990 (Valensisi et Davis, 2011). De fait, la part des produits intermédiaires importés dans les importations totales de marchandises a légèrement baissé, de 27 % en 2001 à 24 % en 2006, et de nouveau en 2011. Les moyennes régionales occultent toutefois une énorme variabilité entre les pays. Plus particulièrement, comme indiqué à la figure 9, six pays seulement, à savoir l'Afrique du Sud, l'Algérie, l'Égypte, le Nigéria, le Maroc et la Tunisie représentent environ les trois quarts des importations totales des produits intermédiaires du continent et leur poids est en légère augmentation (70 % en 2001, 71 % en 2006 et 74 % en 2011). Comme le montre la figure 10, dans les pays susmentionnés les produits intermédiaires tendent également à représenter une part relativement élevée des importations totales de marchandises. Dès lors, si la dimension économique importe certainement pour expliquer des valeurs plus élevées des importations de produits intermédiaires, c'est la composition structurelle de l'économie qui fait réellement la différence.

Au-delà des acteurs importants mentionnés plus haut, la valeur des produits intermédiaires importés a également augmenté rapidement dans d'autres pays africains tels que l'Éthiopie, le Mozambique, le Rwanda, la Tanzanie, l'Ouganda et la Zambie⁹ -- même si le niveau reste très bas. Encore une fois, dans la plus grande partie de ces économies, la part des produits intermédiaires dans les importations totales de marchandises a également augmenté (figure 10), ce qui suggère un début de processus de diversification économique et d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales, en particulier en Afrique de l'Est et australe. Dans les autres pays africains, à l'inverse, la valeur des produits intermédiaires importés a généralement augmenté à peu près au même rythme ou même plus lentement que le commerce total de marchandises, ce qui indique que la transformation économique a été plutôt médiocre. Cela est particulièrement vrai en Afrique centrale (et dans une certaine mesure en Afrique

8 Pour de plus amples détails sur la cartographie des produits intermédiaires dans la classification HS 1992, prière de consulter http://wits.worldbank.org/wits/data_details.html

9 Dans tous les pays susmentionnés, les importations d'intrants intermédiaires ont plus que quintuplé dans un laps de temps d'une décennie. Sur base des chiffres de 2006, le Kenya semble également avoir importé des volumes importants d'intrants intermédiaires. Toutefois, malheureusement, les chiffres correspondants pour 2011 font défaut et empêchent une comparaison plus récente.

Figure 9



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données COMTRADE

Note: Observation manquante pour 2011 pour le Bénin, les Comores, le Gabon, la Guinée, le Kenya, le Lesotho, les Seychelles et le Swaziland,

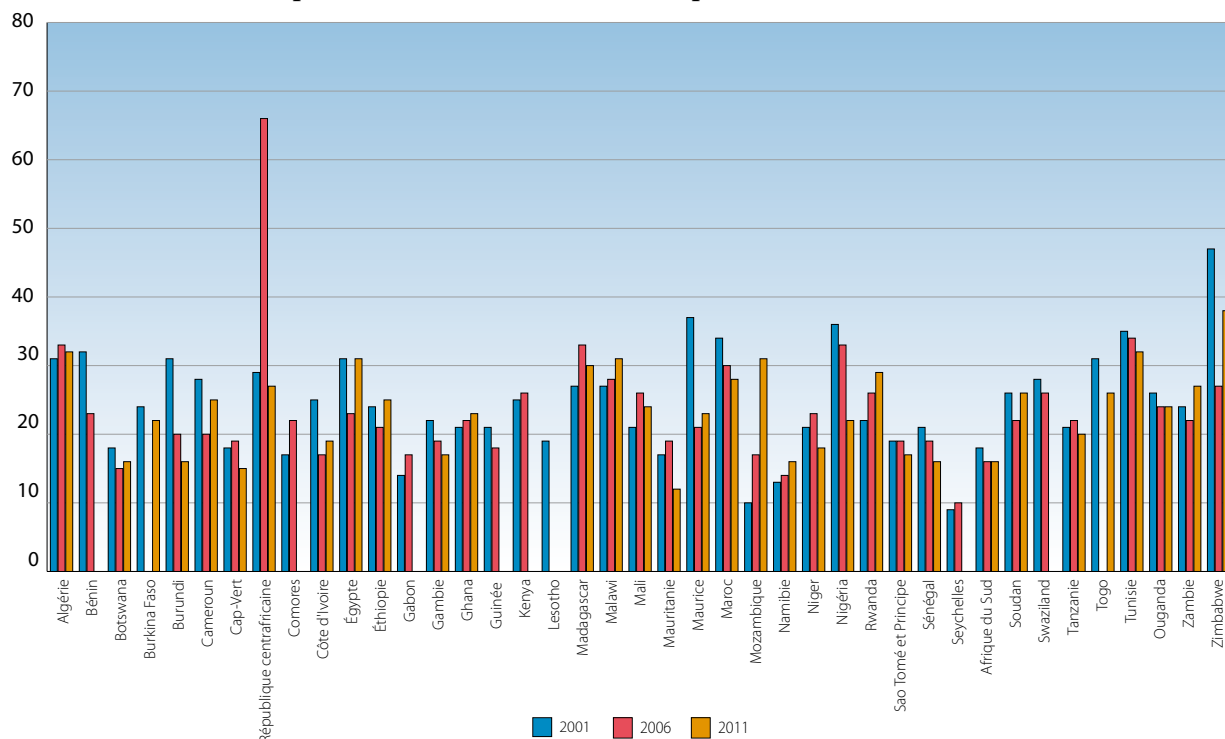
de l'Ouest) où la part des produits intermédiaires dans les importations totales est souvent en baisse et généralement inférieure à 25 %.

Prises ensemble, les conclusions ci-dessus corroborent l'opinion selon laquelle, au cours de la période de

prospérité, l'industrialisation a dans une grande mesure contourné le continent africain, à l'exception de l'Afrique du Nord et d'une poignée d'autres pays (CEA et al., 2013). Elles donnent également à penser que la plus grande partie des pays africains sont restés dans une mesure importante incapables d'intégrer les chaînes de valeur

Figure 10

Part des produits intermédiaires dans les importations totales de marchandises



Source: Calculs CEA établis à partir de la base de données COMTRADE.

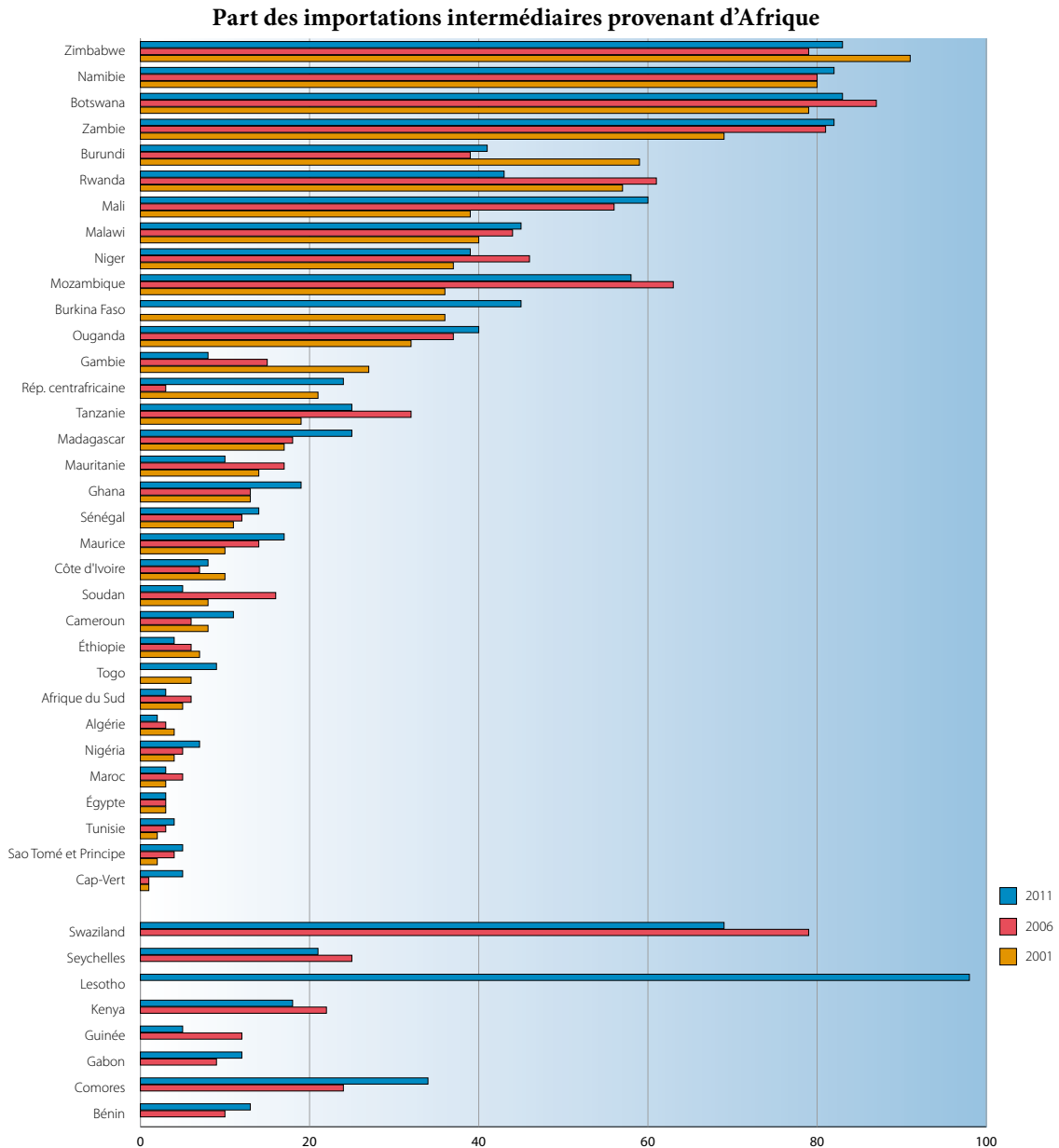
mondiales ou confinés à l'extrémité inférieure des réseaux de production en tant que fournisseurs de matières premières, tandis que seules quelques économies (pour la plupart nord-africaines) ont intensifié leurs échanges de produits intermédiaires qui seront ensuite transformés à l'intérieur des pays.

Dans une perspective d'intégration régionale, un réseau de production international peut jouer un rôle majeur en encourageant la mise en place de chaînes d'approvisionnement régionales, comme cela s'est produit notamment en Asie de l'Est et du Sud. Afin d'évaluer la mesure dans laquelle ce processus s'est également produit en Afrique, passons maintenant au commerce des intrants intermédiaires à l'intérieur de ce continent. Au cours de la dernière décennie, le commerce intra-africain d'intrants intermédiaires a augmenté environ au même rythme que le commerce intra-africain total, pour atteindre une valeur de plus de 13 milliards de dollars des E-U en 2011. En conformité avec d'autres estimations (Ofa et Karingi,

2013), les données analysées ici semblent indiquer que les économies africaines se procurent, en moyenne, à concurrence de 12 %, leurs produits intermédiaires importés à l'intérieur de la région. Cette dépendance accrue à l'égard d'intrants importés à l'extérieur de l'Afrique indique l'absence d'intermédiaires appropriés au niveau local à des prix compétitifs, qui à son tour reflète le degré limité de diversification économique.

Cependant, une fois encore, les moyennes régionales occultent une variabilité considérable entre les pays, comme cela ressort clairement de la figure 11. Il est intéressant de noter que ces économies qui semblaient être plus intégrées dans les réseaux de production mondiaux et ont reçu la part du lion des produits intermédiaires importés en Afrique, (Afrique du Sud, Algérie, Égypte, Nigéria, Maroc et Tunisie), se procurent finalement moins de 5 % de ces intrants dans la région, et cette part est demeurée relativement stable au cours de la période considérée. Cela pourrait à la rigueur indiquer que les intrants intermédiaires

Figure 11



Source: Calculs CEA établis à partir de données COMTRADE

Note: Renseignements manquants en 2011 pour le Bénin, les Comores, le Gabon, la Guinée, le Kenya, le Lesotho, les Seychelles et le Swaziland.

dont ont besoin ces économies sont trop sophistiqués pour être facilement produits dans d'autres économies africaines. A l'autre extrémité, les pays d'Afrique australe semblent importer environ 75 % de leurs produits intermédiaires sur le marché régional, vraisemblablement grâce à la présence d'une économie voisine bien diversifiée, comme l'Afrique du Sud, capable de fournir les intrants

nécessaires. Dans une moindre mesure, quelques pays tels que le Burundi, le Rwanda, le Mali, le Malawi, le Mozambique et l'Ouganda, semblent également importer une part assez importante (près de 40 %) de leurs produits intermédiaires à partir de l'Afrique elle-même. Il convient également de noter que dans deux tiers environ des pays africains pour lesquels il existe des données, la part des

produits intermédiaires provenant de la région africaine a baissé au cours des 10 dernières années, notamment dans des pays qui importent des volumes assez importants de produits intermédiaires, tels que le Cameroun, l'Égypte, le Ghana, le Mozambique, le Nigéria, le Sénégal, la Tanzanie, la Tunisie, l'Ouganda et la Zambie.

D'une manière générale, la dépendance accrue de l'Afrique à l'égard des intrants importés de l'extérieur de la région concorde avec l'évidence d'une concentration accrue d'exportations de produits de base primaires (Ofa, et al., 2012), et celle d'une persistance de l'importance limitée du commerce intra-industriel (Brulhart, 2008), qui signale la faible étendue des réseaux de production régionaux et mondiaux. Cela est en contraste frappant avec l'expérience de l'Asie de l'Est et du Sud-Est. Toutefois, certaines économies africaines commencent à bouger. La quadruple expansion des importations de produits intermédiaires dans un laps de temps d'une décennie montre un début d'intensification des liens économiques le long des chaînes de valeur, en particulier dans le cas de certaines économies en croissance rapide d'Afrique de l'Est et australe. Simultanément, il s'avère que les pays africains les plus diversifiés, qui représentent la part du lion des intrants intermédiaires africains, se procurent la majeure partie de leurs produits intermédiaires à l'extérieur du continent, mais ils jouent alors un rôle majeur dans le commerce intra-africain de produits agroalimentaires et manufacturés.

Dans ce contexte, il est évident que les coûts de transaction démesurément élevés de l'Afrique non seulement compromettent le bien-être des consommateurs mais aussi les possibilités offertes par l'apparition des chaînes de valeur mondiales et la subdivision des processus de production qui en découle. Notamment, en augmentant les coûts des produits intermédiaires et des biens d'équipement, ils freinent également les perspectives d'industrialisation et de transformation structurelle, entravant l'apport de valeur ajoutée et perpétuant l'accent mis de longue date par l'Afrique sur les exportations de produits primaires. En outre, dans la mesure où certains intrants importés sont ensuite transformés à l'intérieur des pays pour être ultérieurement réexportés le long de la chaîne de valeur, des coûts de transaction exorbitants nuisent également à la compétitivité des exportations africaines. Dans ce

contexte, la facilitation du commerce peut certainement jouer un rôle dans la réduction des inefficacités et de la paperasserie bureaucratique pour faciliter ainsi le fonctionnement des réseaux de production internationaux, augmenter les possibilités pour les entreprises africaines de se lancer dans de nouvelles activités pour gravir les chaînes de valeur (CEA et al., 2013). En même temps, les pays africains devraient envisager des politiques industrielles novatrices et d'autres interventions pour éliminer la contrainte liée à l'offre afin d'accélérer le processus de transformation.

Dans le contexte du commerce des produits intermédiaires de l'Afrique, des enseignements précieux peuvent être tirés de l'analyse du mode d'emploi des produits intermédiaires importés et nationaux par les différents secteurs de l'économie. En conséquence, la base de données GTAP (Global Trade Analysis Project) est utilisée ici pour calculer les coefficients entrée-sortie pour cinq régions africaines (Afrique du Nord, de l'Ouest, de l'Est, australe et centrale) et cinq secteurs : agriculture, alimentation, énergie et exploitation minière, industrie manufacturière et services. Les coefficients permettent d'analyser l'intensité de l'utilisation des produits intermédiaires importés et nationaux dans le processus de production, c'est-à-dire le ratio des quantités respectives de produits intermédiaires et les facteurs de production par unité de production.

Les coefficients entrée-sortie régionaux sont résumés dans l'annexe 2 au tableau 2 qui révèle des modes intéressants d'intensité des facteurs et des intrants intermédiaires entre les secteurs. Par exemple, en conformité avec la prévalence de petits exploitants agricoles engagés dans l'agriculture de quasi-subsistance, le secteur agricole tend à avoir une forte densité de main-d'œuvre non qualifiée dans toutes les régions, excepté en Afrique australe, où le secteur est caractérisé par une forte intensité de capital. En passant au secteur alimentaire, il semble y avoir une plus grande variété entre les régions : alors qu'en Afrique du Nord et de l'Ouest, les intrants agricoles internes sont utilisés plus intensivement, en Afrique de l'Est et centrale, le secteur est caractérisé par une forte intensité de capital. Enfin, en Afrique australe, le secteur alimentaire s'écarte des autres régions par l'intensité de ses services domestiques. Encore une fois, en ce qui concerne le secteur

de l'énergie et de l'exploitation minière, les intrants des services domestiques se révèlent essentiels en Afrique de l'Est, tandis que le capital est de toute évidence le facteur le plus intensif dans les quatre autres régions. Dans toutes les régions, les secteurs de la fabrication et des services tendent à afficher des coefficients entrée-sortie relativement supérieurs pour les produits intermédiaires (en particulier pour les produits intermédiaires importés). Les services sont toutefois plus intensifs dans les intrants sous forme de services domestiques. Il est intéressant de noter que le secteur de la fabrication en Afrique du Nord semble avoir un coefficient entrée-sortie particulièrement élevé pour la fabrication de produits intermédiaires importés, conformément à l'analyse ci-dessus basée sur les données COMTRADE, qui ont montré que sur six pays africains qui représentent ensemble les trois quarts des importations de produits intermédiaires totales de l'Afrique, quatre font partie de l'Afrique du Nord.

Les conclusions ci-dessus sont également conformes à l'analyse effectuée par Ofa et Karingi, 2013, qui montre que dans toutes les régions, le secteur des services est celui qui utilise la part la plus élevée d'intrants intermédiaires importés pour la production (52 %). Pour l'Afrique du Nord et australe, le secteur de la fabrication suit en tant que deuxième secteur en importance. En ce qui concerne les trois autres régions, les secteurs de l'énergie et de l'exploitation minière constituent le deuxième secteur en importance, en termes d'utilisation d'intrants intermédiaires importés. Dans toutes les régions, la fabrication de produits intermédiaires importés constitue la part la plus importante (60 %) de la totalité des intrants intermédiaires importés. En outre, les conclusions montrent que pour les trois régions, l'Afrique du Nord, australe et de l'Ouest, les secteurs de l'énergie et de l'exploitation minière suivent en tant que deuxième groupe de produits en importance. En Afrique centrale et de l'Est, les intermédiaires sous forme de services constituent le deuxième plus grand groupe en importance d'intrants intermédiaires importés.

Comme indiqué dans le Rapport économique sur l'Afrique 2013, l'industrialisation fondée sur les ressources naturelles pourrait produire des résultats positifs pour l'Afrique, à condition que les industries basées sur ces ressources favorisent la valeur ajoutée et créent des liens en

aval et en amont avec le reste de l'économie. A cet égard, pour les économies africaines riches en ressources naturelles, les intrants intermédiaires importés dans le secteur pétrolier et métallurgique restent essentiels. Toutefois, si l'Afrique parvient à éliminer les obstacles au commerce régional, des marchés régionaux élargis pourraient constituer une plate-forme vitale pour permettre aux producteurs africains d'exploiter des économies d'échelle et tirer profit des possibilités de créer des liens en aval, en produisant ainsi ces intrants de manière interne. De même, la transformation des produits agricoles de base (cacao, café, thé et produits agricoles) offre un grand potentiel de valeur ajoutée pour l'industrialisation fondée sur les denrées de base de l'Afrique. Le Rapport économique sur l'Afrique 2013 (ERA) présente cinq études de cas sur la transformation des produits de base agricoles en Afrique. Un certain nombre de facteurs influant sur la valorisation de la production ont été définis, et dans toutes les études de cas, on a constaté que les droits de douane élevés sur les intrants intermédiaires constituent une contrainte majeure pour les entreprises entrant dans les chaînes de valeur mondiales.

Quelques points saillants dans les études de cas ont permis de mettre en lumière l'importance des intrants intermédiaires importés pour produire des articles africains industriels de plus grande valeur. On a constaté que dans l'industrie du café en Ethiopie, l'accès aux intrants intermédiaires constitue un obstacle majeur. Les conclusions sur l'industrie de transformation du cacao au Nigéria ont montré que sur les 13 facteurs qui influent sur l'établissement de liens, la disponibilité et la qualité des importations revêtent une importance cruciale. On a constaté les mêmes obstacles dans l'industrie de transformation du cacao au Cameroun. Le message général qui se dégage des études de cas était que l'intégration en aval aux stades intermédiaires et finals de la chaîne de valeur mondiale commence à se produire dans quelques pays africains comme le Nigéria et le Ghana, tandis que les autres économies sont à la traîne. Encore une fois, l'industrie du cuir en Ethiopie est un exemple d'industrie qui a été capable de monter dans la chaîne de valeur. Le secteur est l'un des huit secteurs prioritaires définis dans le plan de développement quinquennal du Gouvernement. En 2002, le Gouvernement éthiopien a commencé à restreindre les exportations de

produits en cuir de faible valeur, notamment par une taxe à l'exportation de 150 % sur les exportations de peaux. Cette mesure a eu une incidence considérable sur la valeur ajoutée de la composition des exportations dans ce secteur. En 2011, environ 90 % des exportations totales de cuir/peaux en Ethiopie étaient des produits en cuir transformés. De même, les fournisseurs de cuir en Ethiopie ont estimé que la qualité et la disponibilité des intrants intermédiaires constituaient les principaux obstacles à l'établissement de liens dans l'industrie.

Les conclusions d'une enquête effectuée en 2013 par l'OMC et l'OCDE, couvrant plus de 500 entreprises de fournisseurs dans les pays en développement et 173 entreprises de pointe, appuient cet argument (CEA, 2013). Les contraintes propres au secteur pour ?? monter dans la chaîne de valeur ont été identifiées dans l'enquête. Pour le secteur agroalimentaire, on a constaté que l'accès limité aux facteurs de production était une contrainte majeure. Parallèlement, dans l'industrie du textile et du vêtement

(couvrant 15 fournisseurs de pays en développement), les retards occasionnés par les formalités douanières ont été définis comme étant le deuxième obstacle majeur pour entrer, s'établir ou monter dans les chaînes de valeur de cette industrie.

D'une manière générale, l'analyse ci-dessus fait ressortir l'importance des intrants intermédiaires importés pour la diversification des processus de production en secteurs à plus forte valeur, en particulier dans les secteurs des services, de la fabrication et de l'énergie/exploitation minière. A cet égard, la possibilité de se procurer des intrants intermédiaires à des prix compétitifs est sans aucun doute primordiale pour les producteurs africains, en particulier pour les secteurs affichant la plus forte intensité d'intrants importés, c'est-à-dire les secteurs de la fabrication et des services. La facilitation du commerce est par conséquent pertinente pour le débat sur la transformation de l'Afrique, en particulier dans le contexte du programme d'intégration régionale du continent.

Instruments de facilitation des échanges : dispositions de l'OMC et réalités africaines

4

4.1 Historique

La présente section a pour objet de comparer les instruments de facilitation du commerce couverts par le texte proposé de l'Organisation mondiale du commerce aux activités en cours en Afrique aux niveaux national, sous-régional et régional, afin d'identifier ainsi les lacunes existantes et d'évaluer la compatibilité globale du cadre multilatéral avec les activités sur le terrain. L'analyse critique entreprise dans la section devrait faire toute la lumière sur l'ampleur des défis que les pays africains devront relever en se conformant aux dispositions de l'Organisation mondiale du commerce si elles sont adoptées sous leur forme actuelle. La section tente en substance de répondre aux questions suivantes :

- Dans quelle mesure les dispositions de l'Organisation mondiale du commerce sont : i) compatibles avec les objectifs de la facilitation du commerce nationale, sous-régionale et régionale en Afrique ? ii) alignées sur les activités/mesures/instruments de facilitation du commerce en cours sur le continent ? et
- Dans quelle mesure les pays africains et les communautés économiques régionales ont la capacité (financière et technique) de mettre en œuvre les dispositions de l'Organisation mondiale du commerce proposées ?

L'évaluation faite dans la présente section est purement technique et ne tient pas compte des autres dimensions des négociations, telles que les différentes méthodes utilisées et la géopolitique. Il convient de noter que l'une des principales contraintes de la présente analyse est l'absence de dossiers systématiques et complets sur toutes les activités de facilitation des échanges mises en œuvre sur le continent. En conséquence, les exemples utilisés ici ne sont pas exhaustifs et sont essentiellement basés sur les exposés présentés par les Communautés économiques régionales (CER) (en particulier la Communauté de l'Afrique de l'Est ; le Marché commun pour l'Afrique de l'Est et australe ; et la Communauté de développement de l'Afrique australe) ; et les pays africains (en particulier le Kenya, l'Ouganda, le Zimbabwe, le Cameroun, Maurice, le Ghana, le Sénégal, la Tunisie) et les entretiens avec leurs responsables à différents forums, ainsi que les études approfondies réalisées par certaines CER et les organisations de gestion des corridors¹⁰ Une étude plus complète, englobant tous les pays

10 L'examen africain réalisé 10 ans après le Programme d'action d'Almaty (15-18 juillet 2013, Addis-Abeba, Éthiopie), 1^{er} Séminaire CUA/OMD sur la Convention de Kyoto révisée (19-21 juin 2013, Nairobi, Kenya) ; 1^{er} Atelier CUA sur la Gestion intégrée des frontières (juillet 2013, Harare, Zimbabwe), 5^e réunion ordinaire du sous-comité de l'UA des Directeurs généraux des douanes (9-13 septembre 2013, Cotonou, Bénin).

Les CER et les pays dont sont tirés les exemples sont ceux ayant des pratiques bien documentées et/ou ceux reconnus comme ayant

africains et Communautés économiques régionales révélera certainement davantage d'initiatives de facilitation des échanges et d'histoires de réussis, ainsi que des défis à relever. Malgré ces limitations, on prévoit la présente section devrait aider les négociateurs et décideurs africains à identifier les domaines permettront de canaliser les efforts de renforcement des capacités dans le cadre des négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. La section examine plus précisément : i) les règles et réglementations nationaux pertinents existants ; ii) les mesures de facilitation des échanges des Communautés économiques régionales ; et iii) les conventions multilatérales - en particulier celles ratifiées par les pays africains qui abordent les articles proposés par l'Organisation mondiale du commerce énumérés ci-dessous.

Article 1 : Publication et disponibilité des renseignements

Article 2 : Publication préalable et consultation

Article 3 : Décision anticipée

Article 4 : Procédures d'appel ou de révision

Article 5 : Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence

Article 6 : Disciplines concernant les redevances et impositions perçues à l'occasion ou en rapport avec l'importation et l'exportation

Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises

Article 8 : Authentification par les consulats

Article 9 : Coopération entre les organismes à la frontière

Article 9 BIS : (Déclaration de transbordement ou de transport de transit de marchandises) (transit intérieur)

Article 10 : Formalités liées à l'importation et l'exportation et au transit

Article 11 : Liberté de transit

Article 12 : Coopération douanière

Article 13 : Arrangements institutionnels

Article 14 : Comité national pour la facilitation des échanges

Article 15 : Préambule/Questions transversales

Il existe d'abondantes données probantes montrant que les pays africains et les communautés économiques régionales (CER) mettent déjà en œuvre à un degré variable certaines mesures de facilitation du commerce alignées sur celles des articles proposés. Par exemple, la plupart des CER mettent en œuvre plusieurs initiatives, dans les domaines : i) des douanes (mécanismes régionaux de garanties douanières, documents douaniers harmonisés, partage de renseignements douaniers, interconnectivité des systèmes douaniers, introduction du Territoire douanier unique et Opérateurs économiques autorisés – OEA); ii) gestion intégrée/coordonnée des frontières (postes frontières à guichet unique – OSBP, harmonisation et extension des heures de travail) ; iii) transport de transit (harmonisation des redevances appliquées au transport routier en transit, systèmes de licence des transporteurs, régimes d'assurance responsabilité civile, harmonisation des limites imposées à la charge par essieu) ; et iv) technologies de l'information (guichets uniques nationaux et régionaux, suivi régional des chargements) entre autres.

Le reste de cette section examine en détail les activités en cours des Etats membres et des communautés économiques régionales liées aux articles proposés dans le projet de texte de négociation consolidé de l'Organisation mondiale du commerce.

les meilleures pratiques dans certains aspects de la facilitation du commerce.

4.2 Suivi des activités liées aux articles 1 à 6

Les éléments clés des articles 1 à 6 comprennent : la publication et la disponibilité des renseignements (publication, renseignements disponibles sur Internet, les points d'information, la notification) ; publication préalable et consultation (intervalle entre la publication et l'entrée en vigueur, occasion de faire des observations sur les règles nouvelles et amendées, consultations) ; décision anticipée ; procédures d'appel ou de révision (droit de faire appel ou de révision, mécanisme d'appel) ; autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence (notification de contrôles renforcés ou inspections, détention, procédures d'essai) ; et disciplines concernant les redevances et impositions perçues à l'occasion ou en rapport avec l'importation et l'exportation (disciplines générales et spécifiques).

D'une manière générale, la documentation existante ainsi que les exposés et les débats des Communautés économiques régionales et de leurs Etats membres sur la facilitation du commerce tendent à moins placer l'accent sur leurs activités et initiatives en rapport avec les articles 1 à 6 proposés et davantage sur les articles 7 à 14. La Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) fait un effort pour faire le suivi des mesures en cours prises par la Communauté liées à tous les articles proposés par le texte de négociation de l'Organisation mondiale du commerce, comme le montre le tableau 3. Le tableau se limite aux articles 1

à 6, étant donné que les activités de la Communauté de l'Afrique de l'Est liées aux autres articles sont examinées à la section 4.3.

Il ressort du tableau 3 que les documents pertinents relatifs au commerce sont disponibles sur les sites Web de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) et de ses Etats membres et sont également publiés au Journal de la CAE. Des informations utiles figurent dans la loi sur la gestion de l'union douanière de la CAE, qui est en voie d'être amendée pour y inclure les dispositions sur la décision anticipée. La loi sur la gestion douanière aborde des questions liées aux recours qui peuvent être portés devant le tribunal des recours en matière de fiscalité au niveau national et la Cour de Justice de l'Afrique de l'Est au niveau régional. Les règlements douaniers de la Communauté d'Afrique de l'Est traitent de l'harmonisation des redevances et impositions. Il est donc évident que la CEA et certainement d'autres Communautés économiques régionales, disposent du cadre institutionnel pour traiter des articles 1 à 6 du texte de négociation proposé. Toutefois, une étude plus élaborée est nécessaire pour déterminer l'efficacité de l'application des règles et réglementations existants.

Tableau 3 : Dispositions sur la facilitation des échanges proposées par l'OMC et mesures connexes de la CAE

Article	Mesures de la CEA
Article 1: Publication et disponibilité des renseignements	<ul style="list-style-type: none"> • Traité, protocoles et lois (p.ex. Loi sur la gestion de l'union douanière de l'Afrique de l'Est), droits de douane ; etc. sont disponibles • Documents sur les sites Web de la CAE et des Etats membres ainsi que dans le Journal de la CAE
Article 2: Publication préalable et consultation	<ul style="list-style-type: none"> • Publications sur les sites Web de la CAE et des Etats membres • Informations minimales: droits de douane; règles d'origine, évaluation • Points d'information
Article 3: Décision anticipée	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de décision anticipée dans la loi sur la gestion des douanes (CMA) • La loi est en voie d'amendement pour inclure des dispositions sur les décisions anticipées
Article 4: Procédures d'appel ou de révision	<ul style="list-style-type: none"> • CMA Partie XX: Recours (Art. 229 à 231) • Niveau national : demande de révision par le Commissaire; recours devant le Tribunal des recours en matière de fiscalité
Article 5: Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau régional : Cour de Justice de l'Afrique de l'Est
Article 6: Disciplines sur les redevances et impositions appliquées à l'occasion ou en rapport avec l'importation et l'exportation	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des redevances et impositions (Art. 75 et 82 des règlements douaniers de la CAE) • Redevance sur les entrepôts sous douane : 1500 USD (Art. 75) • Redevance sur les entrepôts publics : 0,3 USD par mètre cube (Art. 82)

Source: Munyampundu (2013). Exposé CEA au 1er Atelier technique de l'UA sur la gestion intégrée des frontières, Harare, Zimbabwe.

4.3. Les activités liées aux articles 7 à 14

Article 7 : Mainlevée et dédouanement des marchandises

Cet article porte sur des questions liées au traitement avant arrivée, au paiement par voie électronique, à la séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et imposition, à la gestion des risques, au contrôle après dédouanement, à l'établissement et la publication des temps moyens nécessaires à la mainlevée, aux mesures de facilitation des échanges pour (les opérateurs agréés), aux envois accélérés et aux marchandises périssables.

Les pays africains ont fait des progrès significatifs dans plusieurs de ces domaines. Par exemple, concernant le paiement par voie électronique, l'administration fiscale du Zimbabwe (ZIMRA) a mis en place un système de paiement en ligne (banque en ligne) à disposition de ses clients par le biais duquel des fonds peuvent être transférés de façon électronique sur le compte bancaire de ZIMRA et apparaîtront automatiquement sur le compte des clients grâce au Système automatisé de traitement des données douanières (SYDONIA). En matière de gestion des risques, l'utilisation de systèmes non-intrusifs, comme les scanners, devient pratique courante au Cameroun, au Nigéria et en Zambie, entre autres. Conformément au Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial, le Zimbabwe a installé des scanners mobiles, à palettes, relocalisés et/ou à bagages aux principaux ports d'entrée du pays (postes frontières de Forbes, Beitbridge, Plumtree et Chirundu), ainsi qu'à l'aéroport international d'Harare.

Les pratiques de gestion des risques dans les pays africains sont également en train d'être modernisées et se sont en général améliorées au cours du temps, comme le montrent les statistiques suivantes sur la proportion de marchandises soumises à différents examens de douane en Ouganda selon le système de gestion des risques

de SYDONIA Monde, qui se compose de 4 « files » ou catégories de dédouanement¹¹ :

File	2010-2011	2011-2012
Verte	14%	9%
Bleue	52%	20%
Jaune	17%	34%
Rouge	17%	37%
	100%	100%

Dans le cas du Zimbabwe, les marchandises à faible risque font désormais l'objet de formalités minimales aux ports d'entrée avant d'être soumises, une fois dans le pays, à un contrôle après dédouanement. Tous les principaux bureaux de douane disposent également d'équipes de contrôle après dédouanement.

Certains éléments laissent penser que les pays africains ont commencé à établir et publier les temps moyens nécessaires à la mainlevée des marchandises dans les ports. Les résultats d'enquêtes organisées avec le soutien de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Est et de l'Organisation mondiale des douanes montrent que l'Ouganda dispose de données disponibles sur le temps moyen nécessaire à la mainlevée dans ses principaux bureaux de douane. À Malaba, le temps nécessaire à la mainlevée a été réduit, passant de 54 heures en 2008 à 21 heures en 2013 ; à Kampala, il est passé de 139 à 72 heures au cours de la même période.

L'Ouganda a également mis en place un système pour les opérateurs économiques agréés. L'administration fiscale du Zimbabwe (ZIMRA) a adopté une mesure similaire en septembre 2011. Il a créé un groupe de travail dans ce domaine, dirigé par un responsable des douanes de haut

¹¹ La file verte est utilisée pour les marchandises à très faible risque qui ne font pas l'objet d'examen ; la file bleue, pour les marchandises à faible risque qui sont soumises aux formalités minimum avant d'être contrôlées à un stade ultérieur, une fois dans le pays ; la file jaune, pour les marchandises à moyen risque pour lesquelles un contrôle des documents est effectué ; et la file rouge, pour les marchandises à très haut risque qui sont inspectées.

niveau, qui a élaboré des consignes, des questionnaires ainsi que des formulaires de candidature pour sélectionner les demandeurs remplissant les conditions requises. Ce groupe a également rédigé la législation requise, qui doit encore être approuvée par le Ministère des finances. Cet exemple donne des informations utiles sur le processus de mise en place des opérateurs économiques agréés.

Au niveau régional, la Chambre de compensation du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a mis en place un système régional de paiement et de règlement qui permet aux États membres de transférer des fonds rapidement, efficacement et à un coût réduit au sein du COMESA. Dans le cadre du système régional de paiement et de règlement, les importateurs et exportateurs traitent avec leurs banques commerciales locales pour la documentation commerciale. Le paiement de l'importateur à l'exportateur transite par la Banque centrale de l'importateur jusqu'à celle de l'exportateur par le biais du Système régional de paiement et de règlement. Celui-ci est devenu opérationnel en 2012 et a enregistré sa première transaction entre la Banque Bramer de Maurice et la Banque Fina du Rwanda, par le biais de leurs banques centrales respectives.

Article 9 : Coopération entre les organismes présents aux frontières

Cet article a pour but de permettre aux membres de s'assurer que leurs autorités et leurs organismes chargés des contrôles et procédures aux frontières en matière d'importation, d'exportation et de transit de marchandises coopèrent et coordonnent leurs activités afin de faciliter les échanges. Il s'agit également d'une coopération, selon des modalités mutuellement convenues, entre les membres qui partagent une frontière commune en vue de coordonner les procédures aux points de passage des frontières pour faciliter le commerce transfrontières. Le projet de texte de l'Organisation mondiale du commerce indique qu'une telle coopération et coordination pourra inclure : i) l'harmonisation des jours et des horaires de travail ; ii) l'harmonisation des procédures et des formalités ; iii) la mise en place et le partage d'installations communes ; iv) des contrôles conjoints ; et v) l'établissement d'un guichet unique à la frontière.

Les pays africains participent déjà à des activités visant à encourager la coopération entre les organismes présents aux frontières, avec le soutien des communautés économiques régionales et des partenaires de développement. De fait, les concepts de gestion intégrée ou de gestion coordonnée des frontières gagnent du terrain sur le continent et le principe de guichet unique à la frontière prend une place de plus en plus centrale dans la coopération entre les organismes présents aux frontières. Le guichet unique de Chirundu, à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe, est souvent cité comme exemple de bonne pratique. Avant l'établissement de ce guichet, les procédures se répétaient inutilement de chaque côté de la frontière et l'implication de plus de 15 organismes publics à ce travail signifiait souvent que 2-3 jours étaient nécessaires pour dédouaner les marchandises. Selon les estimations, les retards coûtaient à chaque camion 140 dollars par jour en coûts fixes et en temps perdu pour le chauffeur. Les économies de coûts potentielles obtenues par suite de la mise en place du guichet unique seraient de 486 millions de dollars par année, qui reviennent aux économies de la région (Banque mondiale, 2011). De façon générale, le délai d'attente pour les bus et les véhicules privés au guichet unique de Chirundu ont été réduits. Le délai de dédouanement pour les cargaisons commerciales a aussi fortement diminué. Grâce au guichet unique, il existe désormais un meilleur échange d'informations, une coordination accrue en matière de dédouanement et un partage du matériel et des infrastructures entre les organismes de douane des deux pays – conformément à l'article 9 proposé par l'Organisation mondiale du commerce sur la coopération entre les organismes présents aux frontières.

D'autres guichets uniques aux frontières en Afrique australe sont envisagés. Par exemple, un accord d'intention a été signé entre les administrations des douanes du Mozambique et du Zimbabwe afin de mettre en place un guichet unique à la frontière de Nyamapanda/Cuchamano et Forbes/Machipanda. L'Afrique du Sud et le Zimbabwe sont engagés dans des négociations visant à améliorer les opérations au poste frontière de Beitbridge et de créer un guichet unique entre les deux pays. L'Afrique du Sud a pris de l'avance en établissant un Comité de coordination opérationnelle pour le contrôle des frontières, auquel participent le Service d'administration fiscale sud-africaine,

les services de renseignements ainsi que le Ministère des affaires intérieures et les ministères de l'environnement et du transport, des travaux publics, de l'agriculture, de la santé, de la défense et des services de police d'Afrique du Sud.

Tout comme l'Afrique australe, d'autres sous-régions du continent tentent également d'établir un guichet unique à la frontière, avec plus ou moins de succès. En Afrique de l'Est, par exemple, la Communauté des États de l'Afrique de l'Est a adopté une loi sur les guichets uniques, ce qui montre l'importance que cette sous-région accorde à ce concept. Actuellement, il existe des guichets uniques entre le Kenya et l'Ouganda, la Tanzanie et l'Ouganda, le Rwanda et l'Ouganda, et le Soudan et l'Ouganda. Le concept du guichet unique s'accompagne de la mise en place du principe de dédouanement au premier port d'entrée – par exemple le port de Mombasa au Kenya pour des marchandises destinées à l'Ouganda et au Rwanda. En 2012, la Communauté des États de l'Afrique de l'Est a décidé d'adopter le modèle de dédouanement du pays de destination lorsque l'évaluation et le recouvrement des recettes sont réalisées au premier point d'entrée (Mombasa et Dar es Salaam). Les recettes sont reversées aux États partenaires de destination, sous réserve de remplir les préconditions essentielles qui doivent être définies par un Groupe de travail de haut niveau (ce système porte parfois le nom de Territoire douanier unique). L'harmonisation et l'allongement des heures de travail (Kenya et Rwanda) ainsi que la mise en place d'opérations douanières internes sont également des pratiques qu'il faut souligner.

Le concept de guichet unique à la frontière est également en train d'être testé en Afrique de l'Ouest, comme par exemple celui de Cinkase entre le Burkina Faso et le Ghana. Au niveau des communautés économiques régionales, la Communauté de développement de l'Afrique australe a établi des lignes directrices pour la gestion coordonnée des frontières qui ont été approuvées par les États membres en 2012 comme outil de facilitation des échanges et de renforcement de la zone de libre-échange de la sous-région. En Afrique de l'Ouest, l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) a donné l'exemple en établissant des guichets uniques (communément appelés postes frontières conjoints dans la sous-région), même

si la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est désormais elle aussi entièrement impliquée. La création de postes frontières conjoints apparaît dans la résolution 04/97/CM/UEMOA par laquelle un plan d'action pour l'infrastructure de transport a été adopté. La résolution 08/2001/CM, adoptée en novembre 2001, confirme le financement de la construction de 11 postes frontières conjoints sur la base du plan d'action – y compris celui de Cinkase mentionné plus haut. Le projet pilote de deux premiers postes frontières conjoints devaient être créés par le biais de ressources internes de l'Union avant d'être étendu à d'autres frontières (CE-DEAO, UE et UEMOA, 2008).

Dans l'ensemble, les pays africains ont bien conscience des conditions requises pour que la gestion coordonnée des frontières soit efficace et efficiente. En septembre 2013, lors de leur 5^{ème} réunion ordinaire, les directeurs généraux des douanes du continent ont recommandé à la Commission de l'Union africaine, aux communautés économiques régionales ainsi qu'à leurs partenaires techniques de mettre en place un cadre d'orientation continental sur la gestion coordonnée des frontières pour qu'il soit adopté par les organes politiques de l'Union africaine.

Article 10 : Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit

Les questions principales visées par cet article concernent notamment les formalités et prescriptions en matière de documents requis, l'acceptation de copies, l'utilisation des normes internationales, le guichet unique, [les inspections] avant [et après] expédition, le recours aux courtiers en douane, les procédures communes à la frontière et l'uniformité des documents requis, les marchandises refusées et l'admission temporaire de marchandises/le perfectionnement actif et passif.

Dans l'ensemble, les pays africains améliorent leur efficacité en matière de formalités liées à l'importation, à l'exportation et au transit, et les activités en cours sur le continent couvrent la plupart des points mentionnés ci-dessus. Par exemple, le Rwanda et le Burkina Faso ont amélioré leur cadre de logistique commerciale en réduisant le nombre de documents requis pour le commerce

international. En effet, le schéma 4 montre qu'entre 2007 et 2013, 11 pays africains ont réduit le nombre de documents requis pour l'importation et l'exportation. Le Rwanda a également fait des efforts pour mettre en place un système d'envoi électronique des déclarations de douane et augmenter le nombre de bureaux qui les acceptent. De même, plusieurs pays du continent, notamment l'Égypte, le Swaziland, la Tunisie et la Zambie, ont mis en place ou amélioré leurs systèmes d'échange de données électroniques (Banque mondiale, 2011). À ce sujet, le Système d'échange informatisé de données des régies financières (système RADDEX) est souvent cité comme une réussite en matière d'interconnexion douanière parmi les États membres de la Communauté d'Afrique de l'Est. La mise en place de systèmes d'échange de données électronique va de pair avec une réduction des retards dans les échanges commerciaux du continent, notamment dans des pays comme Madagascar, le Mali, l'Ouganda et la Tunisie.

La gestion électronique des marchandises est également en train de devenir pratique courante sur le continent, notamment l'utilisation de systèmes de localisation des marchandises et la gestion électronique de l'entreposage en douane – par exemple au travers d'une procédure d'adjudication en ligne, comme en Ouganda. Outre son système de guichet unique, Maurice est en train d'installer un système de collectivité portuaire (système d'information communautaire) afin de renforcer la compétitivité, l'efficacité et l'efficience de la chaîne d'approvisionnement du pays en fournissant à toutes les parties prenantes de nouvelles procédures et informations dans un seul cadre. Le système devrait également pouvoir faire coïncider les impératifs en matière de sécurité avec la facilitation des échanges par la diffusion d'informations rapides sur les marchandises.

Guichet unique

Des guichets uniques sont mis en place sur tout le continent, à l'initiative surtout des autorités fiscales nationales. Parmi les pays africains disposant d'un système de guichet unique efficace se trouvent notamment le Sénégal (système informatique des douanes – GAINDE 2000), le Ghana (Ghana Community Network Services Ltd – Gcnet), la Tunisie (Tunisie TradeNet), le Cameroun (GUCE) et Maurice. Les systèmes de guichet unique sont en cours

d'installation au Kenya, au Burkina Faso, en Libye, au Maroc et en République du Congo. Le Mali et la Côte d'Ivoire sont également en train d'élaborer leur système de guichet unique. Le Rwanda et l'Ouganda ont aussi lancé des projets en ce sens. Le coût et la complexité liés à la mise en place d'un tel système peut expliquer le retard pris par certains pays africains. Cependant, les bénéfices sont normalement bien supérieurs aux coûts. Le Ghana, par exemple, a vu ses recettes douanières augmenter de 49% après la mise en place de GCNet, son système d'échange de données électroniques pour les procédures douanières. Le Ghana, Madagascar et Maurice utilisent tous des versions actualisées de TradeNet (le guichet unique national de Singapour créé en 1989).

Les pays qui ne disposent pas encore de guichet unique opérationnel intensifient leurs efforts dans ce sens. Par exemple, l'autorité fiscale du Zimbabwe est déjà bien avancée dans le processus de mise en place d'un guichet unique pour son principal port d'entrée, le poste frontière de Beitbridge devant servir de pilote pour le lancement de ce système. Le Système douanier automatisé (SYDONIA) Monde version 4.2.0, qui devrait être mis en œuvre dans le pays, dispose d'un espace permettant création d'un guichet unique. SYDONIA contient une disposition permettant un accès contrôlé ou sélectif par d'autres organismes présents aux frontières qui leur permettra d'obtenir des données dans leur domaine de compétence. Il est utile de noter que le Zimbabwe utilise l'expertise locale pour mettre en place son guichet unique, montrant ainsi la disponibilité de l'expertise en Afrique, qui pourrait être mise à profit localement comme sur l'ensemble du continent. Il est tout aussi important de souligner que le système de guichet unique du Kenya a été élaboré avec l'aide d'experts sénégalais. Il ressort de cette expérience que les pays africains doivent savoir reconnaître et mettre à profit l'expertise disponible sur le continent.

L'Ouganda est un autre pays africain ayant recours à la technologie de l'information dans le cadre de la douane et de l'administration fiscale. Il est passé de SYDONIA+ à SYDONIA++ et utilise désormais SYDONIA Monde qui autorise l'accès d'autres parties prenantes (guichet unique) et permet d'effectuer des déclarations de toutes

les parties du monde et d'obtenir un retour d'information électronique de la part des clients.

Au niveau sous-régional, 16 des 19 États membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) utilisent SYDONIA. Le COMESA encourage les administrations douanières de sa région à se moderniser en passant à SYDONIA Monde et à envisager une interconnexion de leurs systèmes. De son côté, la Communauté d'Afrique de l'Est participe à un projet de guichet unique régional.

Un débat est actuellement en cours sur les avantages et les inconvénients de mettre en place un système d'automatisation douanière national/un guichet unique dans chaque pays par rapport à l'adoption d'une approche régionale – déjà prévue par certaines communautés économiques régionales. À cet égard, de nombreux experts du continent estiment que l'approche nationale pourrait finir par constituer un obstacle à la réalisation de la Zone de libre-échange continental. L'autre argument avancé concerne le fait que les pays ont des exigences différentes et que, par conséquent, chaque système devrait répondre aux spécificités de chacun plutôt que d'établir un système harmonisé. Les partisans de ce point de vue estiment également que la technologie actuelle permet d'interconnecter les systèmes et que l'échange d'informations entre des pays utilisant des systèmes différents n'est donc plus un problème.

La promotion de l'interconnexion des systèmes d'informations douanières informatisés en Afrique est défendue au plus haut niveau des administrations douanières du continent. En septembre 2013, lors de leur 5^{ème} réunion ordinaire qui s'est tenue à Cotonou (Bénin), les directeurs généraux des douanes du continent ont recommandé aux ministères du commerce de l'Union africaine d'adopter une feuille de route et une stratégie en faveur de l'interconnexion continentale des systèmes d'informations douanières informatisés en Afrique. Ils ont également encouragé les États membres à mettre en place un cadre juridique ainsi que d'autres arrangements pour interconnecter leurs systèmes d'informations douanières informatisés. Enfin ils ont recommandé d'étudier la possibilité de mettre en place un système commun de guichet unique en Afrique qui tiendrait compte du Recueil des bonnes

pratiques de l'Organisation mondiale des douanes en la matière.

Système virtuel de facilitation des échanges du COMESA (CVTFS)

Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a lancé en 2012 un Système virtuel de facilitation des échanges. Il s'agit d'un projet pilote qui s'applique aux corridors de Djibouti-Addis Abeba-Khartoum et Juba. Ce système permet de suivre les marchandises et les moyens de transport, en particulier les camions, en temps réel. Il offre aux douanes, aux compagnies d'assurance, aux transitaires et aux opérateurs des transports routiers une meilleure visibilité des marchandises dans des régions reculées. Ce système devrait par la suite être appliqué à d'autres corridors de la sous-région.

Le COMESA est également en train de s'écarter des certificats d'origine manuels au profit des certificats électroniques. Il a également mis en place un système de manifestes de marchandises et de passagers qui donne aux États membres la possibilité de mettre en évidence des données autrement perdues sur le commerce transfrontières informel. Le système permet de recueillir des données au port de départ pour les transmettre aux frontières et fait partie d'un projet pilote en Zambie et au Zimbabwe.

L'Alliance africaine pour le commerce électronique

L'Alliance africaine pour le commerce électronique a été officiellement lancée à Addis Abeba en mars 2009. Il s'agit d'un réseau d'organisations africaines disposant de guichets uniques ou de plates-formes électroniques pour servir de tribune d'interaction entre les parties prenantes du commerce international. Elle a été créée avec l'aide du Centre africain pour les politiques commerciales de la Commission économique africaine – un projet soutenu par l'Agence canadienne de développement international. Cette Alliance vise notamment à établir un cadre d'échange sur les expériences en matière de guichet unique en Afrique, à mettre en place un mécanisme d'aide aux pays pour l'élaboration de guichets uniques, à constituer une plate-forme de ressources pour faciliter l'établissement de guichets uniques régionaux et améliorer les projets déjà existants, à s'assurer que l'Afrique est

Tableau 4 : Participation des pays africains aux conventions et traités internationaux sur le transport de transit

Traité/Convention	Année d'adoption	Pays africains parties au traité/à la convention (sauf Afrique du Nord)
Convention de Barcelone sur la liberté de transit	1921	Burundi, Tchad
Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce – GATT/OMC	1947/1995	Afrique subsaharienne, sauf l'Éthiopie, l'Érythrée, la Guinée Bissau, la Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe
Convention de New York sur le commerce de transit des pays enclavés	1965	Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, Rwanda, Tchad, Sénégal, Soudan, Swaziland, Zambie
Convention de Bruxelles établissant un Conseil de coopération douanière	1950	
Convention de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières	1973	25 pays au total (dans toute l'Afrique) sont parties à la Convention de Kyoto révisée.
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR ; également appelée Convention TIR	1975	
Convention de Nairobi sur l'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières	1977	Malawi, Niger, Ouganda, Swaziland, Zambie, Zimbabwe (6 pays enclavés); Afrique du Sud, Côte d'Ivoire, Kenya, Maurice, Nigéria, Sénégal, Togo (7 pays côtiers)
Convention de Genève sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières	1982	Afrique du Sud, Lesotho, Libéria (3)
Convention de Montego Bay sur les États sans littoral	1982	États sans littoral (15) ; Pays côtiers d'Afrique subsaharienne (27)
Programme d'action d'Almaty	2003	États sans littoral (15) ; Pays côtiers d'Afrique subsaharienne (27)

Source : compilation de différentes sources effectuée par la CEA.

représentée dans les forums internationaux, à contribuer au développement du concept de guichet unique au niveau mondial et à promouvoir les guichets uniques régionaux et inter-régionaux en Afrique. L'Alliance africaine pour le commerce électronique est en train d'élaborer un guide sur la mise en place de guichets uniques en Afrique.

Article 11 : Liberté de transit

Tous les principaux cadres de développement en Afrique, qu'ils soient présents ou passés comme le Plan d'action de Lagos, le Traité d'Abuja instaurant la Communauté économique africaine, l'Acte constitutif de l'Union africaine et le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique, ainsi que les traités portant création des communautés économiques régionales mentionnent d'une manière ou d'une autre l'importance du transport et de la facilitation des échanges pour le développement du continent (en particulier le transport de transit pour les pays enclavés). Les tableaux 4 et 5 résument les principales conventions internationales et régionales sur le transit international de marchandises auxquelles des pays africains sont parties. Bien que plusieurs pays du continent aient signé et parfois ratifié des conventions internationales, ils préfèrent généralement agir aux niveaux régional et sous-régional, voire parfois de façon bilatérale. Fait intéressant, la plupart

des instruments juridiques élaborés par les communautés économiques régionales se fondent sur des conventions internationales – même si leurs États membres ne sont pas parties.

Vu l'importance du transport routier en Afrique, les éléments essentiels du transport de transit sur le continent concernent surtout ce mode de transport. Les questions stratégiques clés à ce sujet sont exposées et mises en œuvre au niveau de la communauté économique régionale, comme le résume le tableau 6. Il ressort de ce tableau que les instruments de facilitation des échanges des communautés économiques régionales, comme ceux sur le contrôle du chargement et des dimensions des véhicules, les licences de transporteurs et plaques de transit et les régimes d'assurance aux tiers des véhicules automobiles dépassent le cadre des dispositions de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). En fait, les négociations de l'OMC se limitent à la simplification des procédures commerciales et n'abordent pas les questions clés en matière de transport comme la qualité de l'infrastructure, qui compte pour 40% en moyenne des coûts du commerce en Afrique. Des informations détaillées sur les traités et conventions régionaux et sous-régionaux sur le continent se trouvent à l'annexe 3 (tableaux 9, 10 et 11).

Tableau 5 : Résumé des conventions internationales et régionales sur les garanties de transit

Objectif	Faciliter le transit et établir des garanties de transit régionales harmonisées		
Instruments juridiques internationaux	Convention de TIR ; les marchandises devraient voyager dans des véhicules ou des containers sûrs ; les droits et taxes à risque devraient être couverts pendant toute la durée du séjour par une garantie reconnue au niveau régional ; les marchandises doivent s'accompagner d'un Carnet reconnu au niveau régional, utilisé dans le pays de départ et accepté dans les pays de transit et de destination ; les mesures de contrôle aux frontières prises dans le pays de départ devraient être acceptés par les pays de transit et de destination.		
Communautés économiques régionales	Instrument	Éléments clés	Évaluation/Obstacles
CEDEAO	<p>Convention A/P 4/5/1982 relative au transit routier inter-États (Lomé, 1982)</p> <p>Mécanisme de caution des opérations de transit routier inter-États (TRIE)</p>	<p>La Convention relative au transit routier inter-États (TRIE) indique que les marchandises qui sont transportées au sein de la CEDEAO doivent être couvertes par un document de déclaration appelé carnet TRIE. Ce carnet est le document standard mais les États membres peuvent avoir d'autres exigences en matière de documentation obligatoire. L'article 18 suggère que toutes les marchandises ne doivent pas être inspectées, sauf en cas de soupçon d'irrégularité « pouvant donner lieu à des abus ».</p>	<p>Adhère à la Convention TRIE. Cependant, sa mise en œuvre dans la région est défailante.</p> <p>Une Convention complémentaire a été adoptée. Elle précise que la garantie du paiement des droits de douane doit être assurée dans le cadre d'une caution fournie par une institution financière pour les paiements dus devait être garantie par des institutions financières réputées.</p> <p>La directive C/DIR3/12/88 a également été appliquée pour accélérer la mise en place d'un système de caution unique pour les marchandises en transit</p> <p>Le protocole additionnel A/SP1/5/90 répond également à « l'urgente nécessité » de mettre en place un mécanisme qui consiste en une chaîne d'institutions nationales responsables du cautionnement, chacune étant désignée par chaque État membre.</p> <p>En réponse au protocole, certains pays comme le Burkina Faso et le Mali ont nommé leur Chambre de commerce cautionnaire national. Cependant, étant donné que les autres pays n'ont pas fait de même, une garantie régionale n'a pas encore été trouvée.</p> <p>La mesure de la convention TRIE relative au document unique a été respectée. Cependant, la région manque encore de garantie acceptable au niveau régional.</p>
CEMAC	Règlement n° 07/10-UEAC-205-CM-21 de la CEMAC portant adoption de la réglementation sur le régime de transit communautaire et le mécanisme de cautionnement unique	Cet instrument vise à faciliter le transit au sein des États de la CEMAC en fournissant un mécanisme de cautionnement pour le paiement de dettes pouvant survenir pendant le transit. Il souligne les droits et obligations des parties et les mesures qui doivent être prises pour constituer une caution. La caution de la CEMAC couvre toutes les marchandises qui transitent dans la région et dont la destination finale se situe en dehors de la CEMAC.	Les tentatives de la CEMAC concernant les cautions régionales n'ont pas encore été fructueuses à ce jour.

Objectif	Faciliter le transit et établir des garanties de transit régionales harmonisées		
COMESA	<p>Traité du COMESA (annexe 3)</p> <p>Accord sur le cautionnement du transit douanier routier (ratifié par 10 États membres)</p> <p>L'Accord entre caution (accord entre les cautions nationales participant au mécanisme)</p> <p>Document du transit douanier routier en ZEP et cautionnement du transit douanier routier</p>	<p>Sépare les procédures de déclaration en douane des cautionnements douaniers</p> <p>Cautionnement du transit douanier routier – les États participants établissent des cautions nationales qui sont liées au niveau régional par la signature d'accords entre caution. Le Conseil des cautions gère le mécanisme et un pool d'assurance garantit les opérations du cautionnement du transit douanier routier. Celui-ci est inclus dans les systèmes TI nationaux.</p>	<p>Les marchandises transitent en application du système de douanes commerciales alors que les véhicules transitent en vertu de la licence du COMESA</p> <p>Le document du transit douanier régional et le cautionnement du transit douanier routier sont tous deux utilisés dans le COMESA</p> <p>Une grande partie de son succès peut être attribuée au fait que le système de cautionnement du transit douanier routier a été confié aux assurances privées, comme c'est le cas du régime d'assurance aux tiers des véhicules automobiles dans le COMESA.</p> <p>Le Burundi, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda sont des cautions participantes. Djibouti, l'Éthiopie et la RDC sont intéressées par ce système.</p>
CDAA	Caution des marchandises en transit		La CDAA utilise des cautions de transit qui sont nationales

Source : compilation de différentes sources effectuée par la CEA.

La mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges des communautés économiques régionales a progressé. Par exemple, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a fait état de progrès concernant son régime régional de garantie du transit douanier. À cet égard, le régime a été mis en œuvre dans les pays du corridor Nord (Kenya, Ouganda et Rwanda) et les préparations sont bien avancées pour commencer l'application du régime dans le corridor Djibouti-Éthiopie-Soudan. Les autorités fiscales des pays du COMESA ont également enregistré des progrès concernant les modalités d'intégration du système de garantie du transit douanier dans leur système des techniques d'information douanière (SYDONIA Monde), ce qui renforcerait les échanges d'informations tout en simplifiant l'acquittement de la caution.

En principe, le transit est gratuit au sein de la Communauté d'Afrique de l'Est entre les États membres, conformément aux articles 85 à 87 du Statut de gestion des opérations douanières et à l'article 104 du Règlement de gestion des opérations douanières. La Communauté d'Afrique de l'Est dispose également d'un système régional de suivi des marchandises, La gestion des cautions reste cependant problématique.

Convention TIR

La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), signée à Genève en 1975, est une des conventions internationales qui visent à répondre à la plupart des défis posés par le transport de transit. Cependant, à l'exception de ceux d'Afrique du Nord, peu de pays africains l'ont signée et ratifiée, bien que cette convention ait servi de base à certains instruments de transport de transit des communautés économiques régionales ainsi qu'à des accords sous-régionaux, comme l'Accord du corridor nord¹². La Convention TIR préconise la simplification des formalités du transport international, surtout aux frontières. Ses dispositions couvrent notamment les fonctions douanières pendant le transit de containers scellés, les cautions, les procédures et le marquage des camions.

Article 12 : Coopération douanière

Cet article porte sur l'échange de renseignements dans des cas déterminés d'importations, d'exportations ou de transit, lorsqu'il existe des raisons de douter de la véracité ou de l'exactitude d'une déclaration présentée

12 L'Accord du corridor nord couvre le Kenya, le Rwanda, le Burundi, l'Ouganda et la RDC.

Tableau 6 : État d'avancement des questions clés liées au transport de transit par région

Questions devant être harmonisées	Afrique de l'Est CAE COMESA	Afrique australe CDA	Afrique centrale CEEAC CEMAC	Afrique de l'Ouest CEDEAO UEMOA
Charge du véhicule et contrôle des dimensions (charge à l'essieu et limites du poids en charge maximal)	Oui Charge à l'essieu Poids en charge maximal Ponts-bascules installés	Oui Charge à l'essieu Poids en charge maximal Ponts-bascules installés		Oui – Transport routier interétatique Charge à l'essieu Poids en charge maximal
Taxes de transit routier	Harmonisées avec la CDA	Harmonisées avec le COMESA et la CAE		
Licences de transporteurs et plaques de transit				
Régimes d'assurance aux tiers des véhicules automobiles	Carte jaune	Carte jaune (du COMESA)	Carte orange	Régime d'assurance de la carte brune (Convention A/P1/5/82) – CEDEAO Carte brune et code CIMA
Document de déclaration de transit douanier routier	Document de déclaration en douane du COMESA (CD-COM)	Document administrative unique		Convention relative au transit routier inter-États de la CEDEAO - Convention A/P4/5/82 et Convention supplémentaire A/SP.1/5/90
Postes de contrôle routier	Réduction importante			Convention relative au transit routier inter-États de la CEDEAO Convention A/P.2/5/82
Cautionnement douanier régional	Programmes régionaux de garantie du cautionnement douanier – harmonisés avec la CDA	Programmes régionaux de garantie du cautionnement douanier – harmonisés avec le COMESA et la CEA		Accords douaniers sur le transit routier inter-États (Convention TRIE)
Opérations aux postes frontières	15 postes frontières à guichet unique en projet ; 7 en cours d'élaboration	Projet pilote du poste frontière à guichet unique de Chirundu ; autres projets de postes frontière à guichet unique sur le Corridor Nord-Sud		Au moins 12 postes frontières à guichet unique envisagés
TIC pour le suivi des véhicules et gestion du parc des véhicules				

par l'importateur, par l'exportateur ou par son agent. Les initiatives de coopération douanière en Afrique ont déjà été discutées à l'article 9 sur la coopération entre les organismes présents aux frontières. Il convient d'ajouter que certains pays africains sont en train de mettre en œuvre des accords bilatéraux de coopération aux frontières. Grâce à une meilleure coopération entre les organismes qui jouent un rôle dans le dédouanement à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe, le temps d'attente a été réduit pour les commerçants (Banque mondiale, 2011).

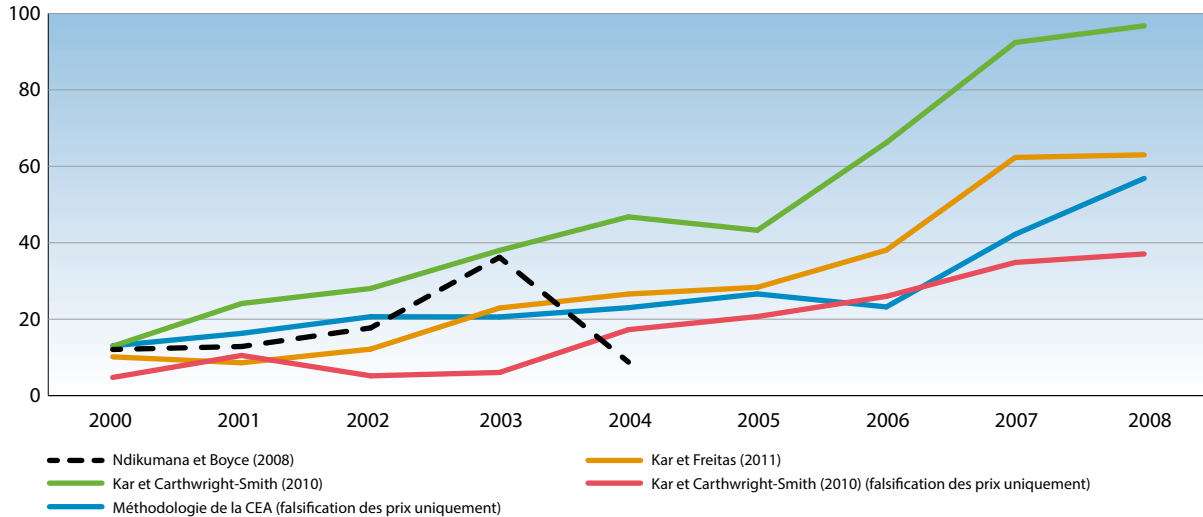
Il s'avère que la coopération douanière est le domaine le plus litigieux des négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. Alors que

plusieurs pays en développement demandent un accord contraignant sur l'échange d'informations car ils souhaitent combattre le commerce illicite (flux financiers illicites), d'autres membres n'accepteront guère plus qu'un cadre général sur la coopération douanière. La raison pour laquelle les pays africains sont particulièrement désireux d'obtenir un accord contraignant sur l'échange d'information est évidente à la lecture du graphique 12, qui montre l'ampleur considérable des flux financiers illicites sur le continent, quelle que soit la méthodologie employée pour les mesurer.

Au cours de la période 2002-2008, Kar et Carthwright-Smith (2010) ont estimé que les flux financiers

Figure 12

**Flux financiers illicites en provenance de l'Afrique au cours de la période 2000-2009
en milliards de dollars – comparaisons de méthodologies**



Source : Tiré de Ndikumana et Boyce (2008), Kar et Carthwright-Smith (2010) et Kar et Freitas (2011), ainsi que de calculs des auteurs pour la méthodologie de la CEA.

illicites cumulés en provenance de l'Afrique en raison uniquement de la falsification des prix s'élevaient à 162 milliards de dollars, alors que les estimations comparables de la Commission économique pour l'Afrique sont encore plus élevées, à 212 milliards de dollars.

Cependant, si on regarde le ratio de falsification des prix par rapport au montant total des flux financiers illicites, qui représenterait jusqu'à 55% des flux financiers illicites totaux des pays en développement (Baker, 2005), les estimations de la Commission économique pour l'Afrique se situent dans la fourchette. À partir du graphique 12, qui retrace également l'évolution des estimations de Kar et Carthwright-Smith (2010) pour les flux financiers illicites totaux entre 2000 et 2008, la part de la falsification des prix dans les flux financiers illicites peut être facilement déductible. En effet, Kar et Carthwright-Smith (2010) estiment que le total des flux financiers illicites cumulés en Afrique pendant une période de 9 ans s'élèvent à 448,8 milliards de dollars. La Commission économique pour l'Afrique estime, quant à elle, que les flux financiers illicites au travers de la falsification des prix représentent 54,1% de ce total alors que, selon les calculs de Kar et Cartwright-Smith (2010), la falsification des prix correspondrait à

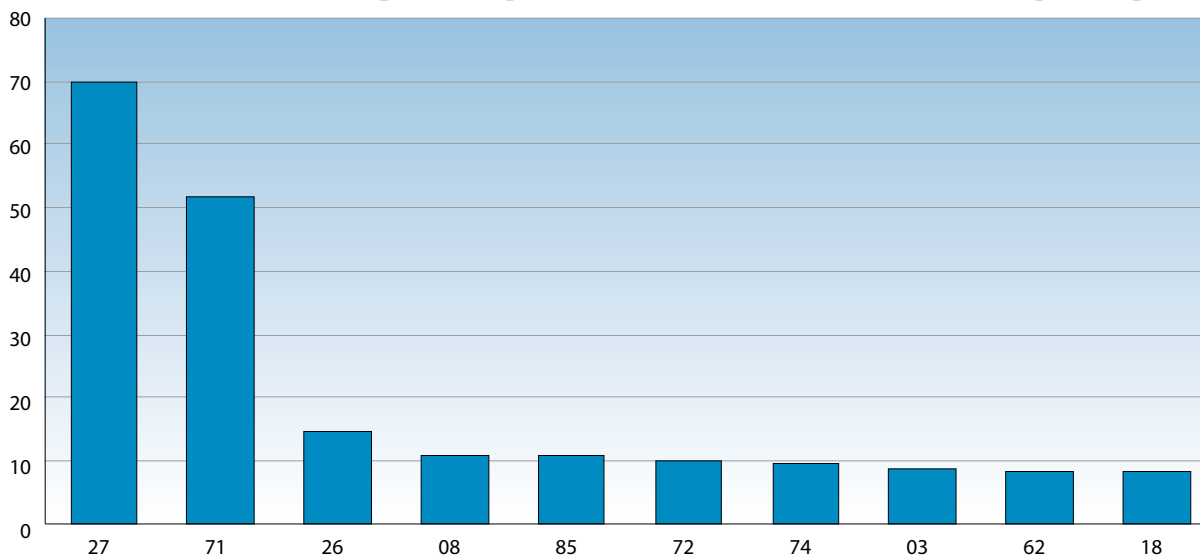
36,2% des flux financiers illicites pour la même période. Enfin, même si l'évaluation de Baker de la part des flux financiers illicites au travers de la falsification des prix dans les flux totaux correspond à l'ensemble des pays en développement et non spécifiquement à l'Afrique, le Global Financial Integrity (Kar et Freitas, 2011) a également précisé que les flux illicites au travers de la falsification des prix en provenance de l'Afrique augmentaient plus rapidement, avec un taux de croissance réel de 32,5% entre 2000 et 2009, et dépassaient clairement les flux similaires en provenance des pays en développement d'Europe (9,7%), d'Asie (7,7%) et d'autres régions.

Passons à l'analyse sectorielle : le graphique 13 montre les 10 secteurs définis pour le niveau des positions à deux chiffres du Système harmonisé (HS2)¹³, pour lesquels les flux financiers illicites cumulés en provenance d'Afrique ont été les plus élevés pendant la période 2000-2009. Comme l'on pouvait s'y attendre, les flux financiers illicites en provenance du continent sont les plus élevés

13 Noter que les données sont disponibles au niveau HS6 des secteurs mais qu'ils sont ensuite regroupés au niveau HS2 afin de réunir les secteurs par catégories principales.

Figure 13

Les 10 premiers secteurs (au niveau des positions à deux chiffres du Système harmonisé) par flux financiers illicites cumulés (2000-2009) pour l'Afrique – En milliards de dollars – Falsification des prix uniquement



Source : calculs des auteurs.

Notes : Codes et définitions au niveau des positions à deux chiffres du Système harmonisé (SH2)

- 27 Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation
- 71 Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, etc.
- 26 Minerais, scories et cendres
- 08 Fruits comestibles ; écorces d'agrumes ou de melons
- 85 Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties
- 72 Fonte, fer et acier
- 74 Cuivre et ouvrages en cuivre
- 03 Poissons et crustacés, mollusques, etc.
- 62 Vêtement et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie
- 18 Cacao et ses préparations

dans le secteur des industries extractives et minières. En effet, plus de la moitié (56%) des flux financiers illicites en provenance du continent africain sur une période de 10 ans proviennent du pétrole, des métaux précieux, des minerais, du fer, de l'acier et du cuivre. De plus, ces produits se trouvent en forte concentration dans un petit nombre de pays. Presque les trois quarts du total des flux financiers illicites pour le pétrole en provenance d'Afrique pendant la période 2000-2009 se trouvent dans trois pays seulement : le Nigéria, l'Algérie et le Soudan, avec 37%, 21% et 14%, respectivement. Dans les trois secteurs suivants : métaux précieux, fer et acier, et minerais, les parts les plus importantes des flux financiers illicites en provenance d'Afrique se trouvent dans l'Union douanière d'Afrique australe (SACU), avec 98%, 61% et 59%, respectivement.

Quant au secteur du cuivre, la Zambie concentrerait à elle seule 64% des flux financiers illicites du continent.

Article 13 : Dispositions institutionnelles

Cet article porte sur la création d'un Comité de la facilitation des échanges, notamment sur ses membres ainsi que sur son mode de fonctionnement et ses fonctions. Concernant la situation actuelle en matière de gestion de la facilitation des échanges en Afrique, plusieurs dispositions institutionnelles ont été établies pour superviser les activités/initiatives au niveau sous-régional. Plus particulièrement, des organismes de gestion des corridors ont été créés pour promouvoir et mettre en place différents corridors sur tout le continent. Il a été observé que les

corridors disposant d'institutions de gestion étaient généralement mieux équipés pour faire face aux défis – comme l'investissement en infrastructure, la réglementation du transport et du commerce, la participation du secteur privé et le professionnalisme de l'industrie logistique – que ceux qui n'en avaient pas.

La coordination régionale est assurée par les communautés économiques régionales, au travers de plusieurs instances, notamment le Comité de coordination du secteur des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER). Des discussions sont également en cours pour créer une alliance de gestion des corridors africains. Étant donné que tous les corridors sont ancrés aux ports maritimes, l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe et l'Association de gestion portuaire de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale ont un rôle particulièrement important à jouer dans la coordination des opérations portuaires qui affectent les résultats des corridors dans leurs régions respectives. On peut donc avancer que l'Afrique est déjà en train de progresser vers la création de dispositions institutionnelles visant à coordonner le transport de transit.

4.4. Convention de Kyoto révisée, administrations douanières et négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges

Il est intéressant de noter que plus d'un tiers des pays africains sont signataires/ont ratifié la Convention de Kyoto révisée qui, de façon générale, est conforme aux dispositions de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. De plus, lors de leur 5^{ème} session ordinaire qui a eu lieu à Cotonou (Bénin) en septembre 2013, les directeurs généraux des douanes ont recommandé que, lors de la rédaction des textes de négociation sur la zone de libre-échange continental, les dispositions de la Convention de Kyoto révisée soit incluses dans le texte de façon à ce que toute partie qui les aura acceptés/signés doivent nécessairement mettre en

Article 14 : Comité national de la facilitation des échanges

Cet article incite chaque État membre à établir et/ou maintenir un comité national de facilitation des échanges ou de désigner un mécanisme existant, pour faciliter à la fois la coordination interne et la mise en œuvre des dispositions de l'accord de l'Organisation mondiale du commerce. Le concept de comité national de facilitation des échanges n'est pas nouveau en Afrique. En 1994 déjà, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) avait adopté une décision (A/DEC.3/8/94) portant création de comités nationaux pour les questions liées aux transports, composés de représentants des autorités de transport, de la police, des douanes, des associations de transport routier et de la présidence, entre autres. Ces comités nationaux avaient une portée qui incluait la facilitation. La décision A/DEC.3/8/94 de janvier 2005 de la CEDEAO a réorganisé le cadre institutionnel de mise en œuvre de son programme de facilitation en établissant les trois organes suivants : les comités nationaux de facilitation, les comités de gestion transfrontières et un comité de facilitation du transport et du transit routier inter-étatique. Les comités nationaux de facilitation ont modifié leur composition en ajoutant davantage de représentants du secteur privé comme les transitaires, les agents en douane, les autorités portuaires et les chambres du commerce et de l'industrie (CEDEAO, UE, UEMOA, 2008).

œuvre les éléments de la Convention. Ils ont également recommandé d'encourager les administrations douanières à faire pression sur d'autres institutions nationales concernées afin que les procédures nationales d'adhésion à la Convention en cours soient accélérées.

La ratification par rapport à la mise en œuvre de la Convention de Kyoto révisée et d'autres instruments de facilitation des échanges

Les experts présents au premier séminaire conjoint de la Commission de l'Union africaine et de l'Organisation

mondiale des douanes sur la Convention de Kyoto révisée, qui a eu lieu à Nairobi en juin 2013 ont mis en évidence trois grandes catégories d'obstacles à sa ratification :

- **Obstacle stratégique** : il est lié à la volonté politique ainsi qu'à celle des fonctionnaires administratifs et douaniers de soutenir la mise en œuvre de la Convention de Kyoto révisée. Il est associé aux doutes exprimés par certaines autorités sur les avantages de ratifier la convention.
- **Obstacle institutionnel** : il est lié au manque de capacités humaines et physiques des communautés économiques régionales et des États membres, qui est aggravé par une forte rotation des fonctionnaires des douanes ; et
- **Obstacle procédural** : il est lié au processus d'adhésion à la Convention de Kyoto révisée, qui est perçu comme trop bureaucratique, complexe et long par certains fonctionnaires des douanes. Dans certains cas, le processus passe par le parlement qui, du fait d'un emploi du temps serré, aborde les questions liées aux conventions internationales qu'après de longs délais d'attente. Plusieurs ministres comme celui du commerce, des finances et des affaires étrangères, sont également impliqués dans ce processus.

Ces obstacles valent également pour d'autres conventions. De plus, ratifier une convention n'est pas une fin en soi. L'expérience a montré que l'adoption d'instruments de facilitation des échanges ne signifie pas forcément leur mise en œuvre intégrale par les communautés économiques régionales. Lors du séminaire conjoint de l'Union africaine et de l'Organisation mondiale des douanes, les obstacles suivants à la mise en œuvre ont été déterminés :

- Traduire la volonté politique des dirigeants politiques en engagement effectif pour qu'ils mettent en œuvre la Convention de Kyoto révisée, en l'intégrant par exemple dans la législation nationale ;
- Mobiliser les ressources destinées à la mise en œuvre de la Convention ;

- Renforcer les capacités, en particulier du fait que la modernisation nécessite un renforcement des capacités durable ;
- Intensifier la communication interne et externe, notamment en organisant des campagnes de sensibilisation ;
- Mettre au point une politique de gestion des risques en vue de concilier facilitation des échanges, sécurité et recettes douanières ;
- Adopter un cadre juridique national qui soit compatible avec la Convention. L'adaptation des textes est un processus long et complexe ; et
- Assurer un suivi et une évaluation, sans lesquels il est impossible de mesurer les progrès en cours et les obstacles rencontrés dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de la Convention.

Dans une étude récente de la Commission économique pour l'Afrique, des raisons similaires ont été invoquées pour expliquer la non-application des instruments juridiques en général, notamment : le manque d'institutions désignées au niveau national pour assurer le suivi du processus de ratification ; la préséance des accords bilatéraux sur les accords régionaux ; l'incapacité d'analyser convenablement les instruments juridiques au sein des institutions ; le manque de connaissances et la mauvaise diffusion des informations ; l'adhésion multiple ou double aux communautés économiques régionales ; le manque de volonté politique ; le manque d'infrastructures pour soutenir les politiques ; une mauvaise coordination inter-institution ; et des instruments obsolètes et dépassés.

Il est possible que ces mêmes obstacles apparaissent lors de la mise en œuvre des dispositions de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, si elles entrent en vigueur, avec, de surcroît, la question de leur nature contraignante (après une période de transition appropriée). Il est concevable que les engagements envers l'Organisation mondiale du commerce motivent la mise en œuvre de mesures de facilitation des échanges,

les pays préférant en général éviter les sanctions pour non-conformité.

4.5. Conclusions

Dans l'ensemble, l'analyse a montré que, quel que soit le processus de l'OMC, les pays africains intensifient leurs efforts pour faciliter les échanges – en particulier le commerce intra-africain dans le contexte de la Zone de libre-échange continentale. En effet, la facilitation des échanges est l'un des domaines thématiques du Plan d'action de l'Union africaine pour l'intensification du commerce intra-africain, et l'attention accrue accordée à ce thème devrait conforter les efforts actuels déployés par les communautés économiques régionales et leurs États membres, dont les activités sont dans une large mesure conformes aux dispositions de l'Organisation mondiale du commerce. Les décalages entre les activités entreprises actuellement au niveau national et ces dispositions pouvant varier d'un pays à l'autre du continent, il est nécessaire de les évaluer au cas par cas. En substance, les exigences en matière de renforcement des capacités humaines et institutionnelles pour la mise en œuvre effective des mesures de facilitation des échanges dépendent de l'état initial d'un pays (qui, dans le cas présent, est le niveau de modernisation déjà atteint de l'environnement commercial). Et, à cet égard, il faudra sans doute faire face aux mêmes obstacles dans la mise en œuvre des dispositions relatives à la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce – si celles-ci entrent en vigueur.

Des études empiriques montrent que les avantages de la facilitation des échanges ont toutes les chances d'excéder

les coûts liés à ce domaine. Les pays africains l'ont bien compris et commencent à mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges visant à supprimer les obstacles au commerce, à leur rythme et selon leurs propres priorités, quelles que soient les négociations de l'Organisation mondiale du commerce. Il est encourageant de voir que de hauts fonctionnaires des douanes plaident en faveur des éléments clés de la facilitation des échanges au niveau continental – par le biais du sous-comité de l'Union africaine des directeurs généraux des douanes. Cela pourrait renforcer le soutien national à cette cause et donner finalement des résultats concrets. À l'avenir, il est nécessaire d'accroître la multitude d'initiatives de facilitation des échanges en cours en Afrique, aux niveaux national, sous-régional et régional, et de renforcer l'efficacité de leur mise en œuvre – si nécessaire. Il a également été observé que de nombreuses initiatives de facilitation des échanges sur le continent sont fondées par des partenaires de développement, même si les pays bénéficiaires ne manquent pas forcément de ressources. Dans ce contexte, et pour une adhésion plus pleine et entière aux mesures de facilitation des échanges, la mobilisation des ressources nationales devrait être renforcée lorsque possible afin de financer la réduction des obstacles au commerce.

Coût de la facilitation des échanges : quelques ordres de grandeur

5

5.1. Contexte

La mise en œuvre des dispositions de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, lorsqu'elles entreront en vigueur, aura des conséquences en termes de coûts. C'est une source de préoccupation pour les pays africains qui remonte à 1996, lorsque la facilitation des échanges a été incluse dans le programme de l'Organisation mondiale du commerce au cours de la Conférence ministérielle de Singapour, en tant que « questions de Singapour » - dans le contexte de la simplification des procédures commerciales. Ces inquiétudes sont bien documentées. Par exemple, lors d'une réunion à Abuja en septembre 2001 en préparation de la 4^{ème} Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, les Ministres du commerce africains ont déclaré qu'« une meilleure facilitation exigera une assistance financière et technique accrue propre à réduire le fossé qui existe entre pays développés et pays en développement s'agissant des ressources technologiques et humaines ». De même, à l'approche de la Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce à Cancun, les pays les moins avancés ont affiché leur position en déclarant que la plupart des réflexions actuelles sur la facilitation des échanges pré-supposaient l'élaboration de procédures, de règles et de réglementations communes sur le mouvement des biens, et que la mise en œuvre de ces lois et procédures coûterait très chère aux pays les moins avancés qui ne pouvaient pas se permettre de telles dépenses à ce stade.

Le Programme de travail de Doha, adopté en 2004 (et communément appelé l'« ensemble des résultats de juillet ») a tenu compte de certaines des préoccupations des pays africains. Il est indiqué, entre autres, que :

- Les négociations viseront à accroître l'assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités en accélérant le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises de transit (paragraphe 1) ;
- Les pays les moins avancés Membres seront tenus de contracter des engagements que dans la mesure compatible avec les besoins de développement, des finances et du commerce de chacun d'eux ou avec leurs capacités administratives et institutionnelles (paragraphe 3) ;
- En tant que partie intégrante des négociations, les Membres chercheront à identifier leurs besoins et priorités en matière de facilitation des échanges, en particulier ceux des pays en développement et des pays les moins avancés, et traiteront également les préoccupations des pays en développement et des pays les moins avancés relatives aux conséquences des mesures proposées du point de vue des coûts (paragraphe 4) ; et

- Un soutien et une assistance devraient aussi être accordés pour aider les pays en développement et les pays les moins avancés à mettre en œuvre les engagements résultant des négociations, conformément à leur nature et leur portée (paragraphe 6).

La présente section cherche à répondre aux questions suivantes : quels sont les composantes de coût de la facilitation des échanges ? Quel est le coût réel de la facilitation des échanges – est-ce vraiment aussi onéreux que le suggèrent les pays africains ?

5.2. Les composantes de coût de la facilitation des échanges

Mieux comprendre le coût de la facilitation des échanges est une préoccupation partagée par les gouvernements, les partenaires de développement, les chercheurs et le monde de l'entreprise. Duval (2006) a effectué une enquête exploratoire sur les coûts et avantages de la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges conformément à l'Organisation mondiale du commerce. Les coûts de mise en œuvre liés aux 12 mesures de facilitation des échanges en rapport avec les négociations ont été étudiés. Dans le cadre de l'étude, Duval a examiné les informations sur les coûts de mise en œuvre contenues dans les propositions que les membres de l'Organisation mondiale du commerce ont communiquées au groupe de négociation sur la facilitation des échanges, ainsi que les études de politique générale et les recherches pertinentes. Voici les grandes lignes de cet examen :

- La mise en œuvre de la plupart des mesures de facilitation des échanges entraînerait à court terme des coûts de démarrage pour les organismes publics. Cependant, une fois les mesures établies, il semble peu probable que de lourdes charges financières soient exigées pour assurer leur continuité ;
- Les coûts initiaux de mise en œuvre de la plupart des mesures de facilitation devraient être modérés par rapport aux bénéfices possibles de coûts de transaction plus bas. Certains coûts initiaux pourraient être transférés aux négociants sous forme de prélèvements pour les services dont ils bénéficient. Plusieurs mesures de facilitation des échanges, comme les garanties réelles pour la mainlevée des marchandises, sont déjà en elles-mêmes des services financiers offerts par le secteur privé ;

- Les coûts de mise en œuvre varient fortement selon les mesures de facilitation des échanges. Par exemple, les mesures qui impliquent la modernisation des technologies de l'information sont plus coûteuses que celles concernant l'examen périodique des documents d'importation/d'exportation ; et
- Les coûts de certaines mesures ont tendance à varier selon la situation individuelle de chaque pays membres.

Dans l'ensemble, 4 grandes catégories de coûts ont été déterminées : les coûts de l'infrastructure ; les coûts en ressources humaines ; les coûts de la réglementation/législation ; et une baisse des recettes provenant des taxes et prélèvements. La mise en place d'un guichet unique est perçue comme la mesure la plus onéreuse, suivie de la mise en œuvre des systèmes de gestion des risques. Ces mesures sont également celles qui prennent le plus de temps à appliquer puisqu'elles demandent entre 3 et 5 ans au moins, pour autant que des ressources suffisantes soient disponibles. Certaines mesures, comme la création de comités nationaux de facilitation des échanges, sont plus facile à mettre en œuvre si la volonté politique est présente.

De façon générale, les coûts d'exploitation sont considérés comme étant bien inférieurs aux coûts de démarrage, sauf pour des mesures comme la publication en ligne et la création des comités de facilitation des échanges. Cependant, les coûts globaux de ces deux mesures pourraient se trouver parmi les plus bas si on les compare aux coûts d'autres mesures du projet de texte de négociation de l'Organisation mondiale du commerce.

Tableau 7 : Coût estimé pour l'élaboration d'un guichet unique

Pays	Coûts liés à la création d'un guichet unique
Allemagne	Coût de création estimé à 1 248 000 dollars. Aucune information sur les coûts d'exploitation réguliers
États-Unis	Difficile de déterminer le coût de création car le guichet unique fait partie d'un système plus large
Finlande	Le coût total jusqu'en 2002 est estimé à 1 220 000 dollars, y compris les coûts d'exploitation Les coûts d'exploitation s'élèvent à environ 195 000 dollars par an
Guatemala	Coût total de création estimé à 871 000 dollars Coûts d'exploitation réguliers estimés à 1,2 million par an
Hong Kong (Chine)	Matériel informatique, licences logicielles du système et de l'application, développement et intégration de l'application, constitution de normes structurelles des documents, tests, marketing et promotion Les coûts d'exploitation comprennent les coûts liés au personnel, les coûts des opérations externalisées et des services d'appui, coûts de réparation et d'entretien des installations, etc.
Malaisie	Coût de création des installations estimé à 3 485 000 dollar
Singapour	Capital initial des actionnaires investi dans CrimsonLogic (appelé auparavant Singapore Network Services) d'environ 14 300 000 dollars Étant donné que CrimsonLogic est une entreprise privée, les coûts d'exploitation réguliers sont confidentiels
Suède	Les chiffres ne sont pas disponibles car la création a eu lieu en 1988-1989 Les coûts d'exploitation ne sont pas disponibles

5.3. Le coût du système de guichet unique

Une évaluation du coût des exigences réglementaires liées au commerce en Irlande en 2010, qui portait surtout sur le guichet unique, a énuméré plusieurs facteurs qui jouaient un rôle sur le coût de ce système, notamment : la taille de l'économie, l'importance des systèmes existants, l'importance des redevances des usagers et l'utilisation des partenariats public/privé, la diversité géographique des associations de négociants, la sophistication du modèle en termes de technologie et d'équipement, l'automatisation déjà existante des douanes, les besoins en licences logicielles, les coûts de formation et le marketing ainsi que la promotion du système. Ces facteurs sont également valables pour les pays africains.

L'étude a associé les coûts suivants à la mise en place du guichet unique : coûts d'exploitation du réseau, coûts d'exploitation du matériel/des logiciels, soutien opérationnel, mise au point continue de logiciels, recherche et développement, formation, gestion du changement et exigences supplémentaires. Selon cette étude, les Nations Unies estiment qu'un projet de guichet unique peut coûter entre 8 et 40 millions d'euros, selon la taille du pays et la complexité du système. Ce coût ne représente que la mise en œuvre, les frais d'exploitation pouvant aller de 160 000 à 6,5 millions d'euros par an. Dans l'ensemble, les coûts

devraient être plus faibles pour les pays qui disposent déjà de systèmes douaniers avancés.

La Commission économique pour l'Europe a réalisé des études de cas sur la mise en œuvre des systèmes de guichet unique dans dix pays, dont le Sénégal et Maurice. Ces études ont examiné, entre autres, le coût d'établissement des installations. Au Sénégal, le guichet unique, appelé ORBUS, a été mis en place par le ministère du commerce en 1996 avant d'être transféré au ministère des finances en 2001. En 2002, le GIE GAINDE 2000 a été créé afin d'achever le projet et d'exploiter le système, qui est entièrement opérationnel depuis 2005. On estime que plus de 2 millions de dollars ont été dépensés pour soutenir le processus de mise en place et acheter le matériel nécessaire au fonctionnement du système. Entre le moment où le projet a été transféré aux douanes (2001) et la phase opérationnelle (2004), 800 000 dollars ont été dépensés pour actualiser l'application, installer une nouvelle infrastructure, mettre en place le centre de facilitation et payer les frais de démarrage (formation, communication, etc.). Les coûts d'exploitation sont estimés à 800 000 dollars par an.

Pour ce qui est de Maurice, le système TradeNet a été élaboré dès le départ avec l'aide du Singapore Network Services Ltd. et une équipe locale du Mauritius Network

Services Ltd. Les chiffres exacts des coûts liés à la création des installations ne sont pas disponibles. Cependant, ils sont liés à l'établissement d'une entreprise agissant comme opérateur de réseau à valeur ajoutée et comprennent les coûts liés au matériel, aux logiciels et au personnel. Des dépenses ont été également nécessaires pour les douanes et pour l'achat de matériel. Les coûts d'exploitation du système comprennent ceux liés aux communications, à l'entretien du matériel et à la rémunération du personnel.

Les coûts relatifs à la mise en place des systèmes de guichet unique dans des pays d'autres régions, notamment l'Allemagne, les États-Unis, la Finlande, le Guatemala, Hong Kong (Chine), la Malaisie, Singapour et la Suède, sont indiqués dans le tableau 7. Ce tableau montre qu'il existe forte variation des coûts, qui vont de 871 000 dollars au Guatemala à 14 300 000 dollars à Singapour.

Les estimations de coûts d'établissement récent des guichets uniques en Afrique se situent en général dans cette fourchette. Par exemple, le guichet unique au Rwanda, qui a été lancé en 2012 par les autorités fiscales du pays avec le soutien de Trade Mark East Africa et de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement, aurait coûté 3,33 millions de dollars. L'Ouganda aurait également créé un guichet unique pour un montant de 5 millions de dollars, pour lequel le gouvernement, les agences de dédouanements et des négociants locaux se sont unis afin de faciliter et d'accélérer le commerce international. Au Kenya, 1,5 milliards de shillings sont inscrits au budget pour mettre en œuvre le guichet unique national (KenTrade).

Renforcement des capacités pour la facilitation des échanges : jusqu'où les négociations de l'OMC peuvent-elles aller ?

6

6.1 Contexte

Au fil des ans, les pays africains ont participé à plusieurs initiatives de facilitation des échanges, aux niveaux national, sous-régional et régional. Comme discuté au chapitre 4 de ce rapport, ces initiatives ont surtout été lancées par les communautés économiques régionales. L'Union africaine a également élaboré un programme destiné à dynamiser le commerce intra-africain dans le cadre de la Zone de libre-échange continental, programme dont la facilitation des échanges est un élément clé. Par conséquent, le penchant de l'Afrique pour ce domaine, y compris dans le contexte des négociations de l'Organisation mondiale du commerce, est solidement ancré dans les expériences passées et présentes, et provient également d'une définition claire de la vision commerciale continentale. Les enseignements tirés des perspectives passées et futures ont également formé les « lignes rouges » de la position africaine dans les négociations multilatérales sur la facilitation des échanges.

La Déclaration des ministres du commerce de l'Union africaine sur les questions de l'OMC, adoptée lors de la réunion qui a eu lieu les 24 et 25 octobre 2013 à Addis Abeba (Éthiopie), donnent des indications sur ces « lignes rouges ». Les ministres ont en effet souligné l'importance de la facilitation des échanges et ont déclaré que leurs priorités étaient notamment les suivantes : encourager le renforcement des capacités et des moyens de production,

réduire les coûts de transaction, et encourager les réformes et l'amélioration des systèmes de réglementation douanière.

Les ministres ont réitéré que « les obligations et mesures qui sont en train d'être négociées dans le cadre du texte consolidé sur la facilitation du commerce doivent couvrir des règles contraignantes, effectives et fonctionnelles sur le traitement spécial et différencié. L'obligation pour les pays en développement et les pays les moins avancés de mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges, devrait être fondée sur leur acquisition de leur capacité de mise en œuvre, y compris à travers l'acquiescement, de la part des pays développés, de leur obligation de fournir une assistance technique et financière contraignante, nouvelle et à long terme et le renforcement des capacités nécessaires pour permettre aux pays africains d'atteindre leur pleine capacité de mise en œuvre. La Déclaration souligne « l'importance des principes d'auto-désignation et d'auto-évaluation des dispositions au titre de la Section II du Projet d'accord sur la facilitation du commerce par les pays en développement et les pays les moins avancés dans la détermination de l'acquisition de la capacité de mise en œuvre. Les ministres ont également réaffirmé la position du Groupe africain de l'OMC sur la facilitation des échanges, à savoir que cette dernière « ne constitue aucunement un pilier auto-équilibré, gagnant-gagnant

et monolithique dans les négociations de Doha ». Ils ont plaidé en faveur d'un accord équilibré et interne, offrant aux pays en développement et aux PMA une marge de manœuvre et une flexibilité qui leur permettent d'adopter et de mettre en œuvre les engagements selon leur capacité à le faire.

Il semble évident au vu de cette Déclaration ministérielle que la position de l'Afrique sur les négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges repose sur le renforcement des capacités. Mais à quelles capacités est-il fait référence ici ? Toutes les parties (pays développés, en voie de développement, ou pays les moins avancés membres) ont-elles une interprétation commune des capacités exigées pour mettre en œuvre

le projet de dispositions de l'Organisation mondiale du commerce ? Même si la Section II du Projet d'accord était contraignante, l'aide au renforcement des capacités fournie par les partenaires de développement serait-elle différente de la pratique courante (comme le montre, par exemple, ce qui est signalé dans le cadre de l'Initiative de l'Aide pour le commerce) ? Dans le cas contraire, cela ferait-il une grande différence dans la capacité des pays africains à mettre en œuvre l'accord ? La dernière partie de la présente section tente de fournir des éclaircissements sur ces points. Le thème du renforcement des capacités est traité non seulement dans le cadre des négociations de l'OMC mais également dans une perspective plus large, en conformité avec le programme commercial de l'Afrique à moyen et long termes.

6.2 Portée et étendue du renforcement des capacités dans le cadre de la facilitation des échanges

L'annexe D du Programme de travail de Doha (« ensemble des résultats de juillet ») donne une idée de la portée du renforcement des capacités/de l'assistance technique requis dans le cadre de l'Accord sur la facilitation des échanges. Elle contient notamment les éléments suivants, en cohérence avec la Déclaration ministérielle mentionnée plus haut :

- L'assistance technique et le renforcement des capacités doivent être accrus afin d'accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises de transit ;
- Il est demandé aux membres de contracter des engagements dans la mesure compatible avec les besoins de développement, des finances et du commerce de chacun d'eux ou avec leurs capacités administratives et institutionnelles ; et
- Les membres chercheront à identifier leurs besoins et priorités en matière de facilitation des échanges, en particulier ceux des pays en développement et des pays les moins avancés, et traiteront également les préoccupations des pays en développement relatives

aux conséquences des mesures proposées du point de vue des coûts.

Un examen minutieux des articles de la Section I du projet de texte de négociation récapitulatif fournit également des indications sur la capacité requise pour sa mise en œuvre. Elle comprend la capacité liée aux procédures commerciales (élaborer, diffuser et faire appliquer les règles et réglementations) ; et la capacité liée aux infrastructures commerciales (principalement dans le domaine des technologies de l'information et des communications, surtout le guichet unique). L'étendue du renforcement des capacités requis serait propre à chaque pays et dépendrait de plusieurs facteurs comme la taille de l'économie et la situation initiale d'un pays (niveau de développement, par exemple de l'automatisation des douanes), entre autres.

Le tableau 8 montre la complexité des besoins en matière de renforcement des capacités dans le contexte des articles du texte de négociation et, de façon plus générale, de la facilitation des échanges. Ces exigences peuvent être vues sous différents angles, notamment : les autorités nationales concernées (commerce, douanes ; transport, santé et sécurité, entre autres) ; les unités de renforcement des capacités (individus, institution, communauté du

Tableau 8 : Besoins en capacités à titre indicatif et organismes nationaux concernés

Article	Besoins en matière de capacités	Autorités nationales impliquées
Article 1	Publier dans les moindres délais des renseignements sur le commerce ; fournir des mises à jour sur Internet ; établir/entretenir les points d'information.	Commerce, douanes
Article 2	Prévoir des consultations régulières entre les organismes présents aux frontières et les négociants/autres parties prenantes	Douanes, immigration, police, transports, négociants, autres parties prenantes
Article 3	Rendre rapidement une décision anticipée en réponse aux demandes ; publier les renseignements sur la décision anticipée	Commerce
Article 4 & 5	S'assurer que les procédures de recours ou d'examen s'appliquent d'une manière non discriminatoire ; mécanisme de recours	Douanes, autres organismes chargés du contrôle à la frontière, commerce, douanes, système judiciaire
Article 6	Examen périodique des redevances et impositions ; application des redevances et impositions imposées à l'importation et l'exportation	Douanes, transport
Article 7	Paiements par voie électronique ; adopter et entretenir des systèmes de gestion des risques ; appliquer des contrôles après dédouanement ; mesurer et publier les temps moyens nécessaires à la mainlevée ; établir des opérateurs agréés	Douanes
Article 9	Coopération entre les organismes présents aux frontières	Douanes, immigration, police
Article 10	Examiner les formalités et les documents requis pour l'importation et l'exportation ; utiliser les normes internationales ; établir et maintenir le guichet unique	Commerce, douanes, transport
Article 11	Construire des infrastructures pour le trafic en transit	Douanes, ports, transport
Article 12	Échange de renseignements	Douanes
Article 13 & 14	Participer de manière effective au Comité de la facilitation des échanges ; Établir et maintenir des comités nationaux de la facilitation des échanges	Commerce, douanes, négociants, transports, autres parties prenantes

Source : CEA à partir du texte de négociation récapitulatif sur la facilitation des échanges.

commerce) ; et les domaines d'intervention (formation, fourniture de matériel et de ressources financières, mise en place de systèmes et construction d'installations, entre autres). En fait, la mise en œuvre effective des articles et la facilitation des échanges en général rendent nécessaires la formation de toutes les personnes travaillant dans les organismes nationaux concernés ainsi que la sensibilisation de la communauté du commerce au sens large sur les procédures de commerce simplifiées. Il faut également que les organismes concernés bénéficient du matériel et des ressources financières nécessaires.

Un grand nombre de besoins en matière de renforcement des capacités établis à partir du texte de négociation récapitulatif sur la facilitation des échanges et pour la facilitation des échanges en général est lié aux opérations douanières. Les administrations douanières devraient donc jouer un rôle majeur pour déterminer quelles sont les activités spécifiques à mettre en place. Certaines d'entre elles travaillent sans doute déjà avec des partenaires de développement, comme l'Organisation mondiale des douanes, pour renforcer leurs capacités à faciliter le commerce

international. Dans ces cas-là, il pourrait alors être demandé d'intensifier les efforts en cours.

Dans l'ensemble, c'est l'angle selon lequel la facilitation des échanges est perçue qui détermine la portée des besoins en matière de renforcement des capacités. Si on partait du principe que la facilitation des échanges signifiait qu'il fallait réduire les coûts du commerce et la durée des transactions, les besoins en matière de capacités augmenteraient fortement si tous les facteurs déterminants des coûts du commerce et des retards étaient pris en considération. La section 2 du présent rapport montre clairement que les coûts de transport, en particulier ceux du transport intérieur, constituent une part importante des coûts totaux du commerce en Afrique. Pour de nombreux pays du continent, surtout ceux qui sont enclavés, la part des coûts du transport intérieur dans les coûts totaux dépassent celles des coûts associés à la préparation de documents, aux douanes et à la manutention portuaire. En fait, les coûts de transport intérieur pourraient aller jusqu'à 70% du coût total des importations/exportations dans certains pays enclavés. On sait qu'une infrastructure de transport insuffisante (routes, chemins de fer) contribue fortement

aux coûts élevés de transport. Toute tentative visant à faciliter le commerce ne fera sans doute pas une grande différence dans les coûts du commerce si les questions relatives à l'infrastructure ne sont pas résolues auparavant.

Dans ce contexte, le programme relatif au corridor nord-sud est largement considéré comme une bonne pratique en matière de facilitation des échanges. Ce programme est mis en œuvre conjointement par le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA, la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) dans le cadre de leur accord tripartite. Le programme est soutenu par le Ministère du développement international du Royaume-Uni (DFID), par le biais de Trade Mark Southern Africa, et défendu par M. Jacob Zuma, Président d'Afrique du Sud, dans le cadre de l'Initiative présidentielle en faveur des infrastructures du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique. Le programme du corridor nord-sud s'étend sur trois communautés économiques régionales et 8 pays, et comprend des projets visant à améliorer l'infrastructure de transport et à éliminer les obstacles non-physiques au transport et aux échanges. En tant qu'initiative de renforcement des capacités du commerce, il pourrait aider les pays à préciser l'aide dont ils ont besoin dans le cadre de l'Organisation mondiale

6.3 Conclusion et voie à suivre

Bien que la position de l'Afrique sur le fait que le renforcement des capacités devrait être un engagement contraignant dans l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges soit assez claire, il conviendrait de préciser davantage ce que devrait être un renforcement des capacités et la façon dont il pourrait être réalisé. Cela serait bien sûr bénéfique pour les pays mais il faudrait également donner des orientations générales sur le type d'activités qui devrait être incluse dans la section II, en particulier celles des catégories B et C du projet de texte de négociation. Il est essentiel que l'Afrique renforce sa position en définissant : i) la portée du renforcement des capacités envisagé, en termes de domaines à couvrir, comme les institutions et les infrastructures (règles et réglementations ; infrastructures physiques – routes, chemins de fer,

du commerce mais également dans celui de toute autre initiative de facilitation des échanges, au-delà des questions liées aux procédures de commerce.

Il faut reconnaître que les partenaires de développement ont fait des efforts, qui sont encore d'actualité pour la plupart, pour aider les pays africains à élaborer et mettre en œuvre des programmes et des projets de facilitation des échanges. Cependant, l'expérience montre qu'il existe une limite à la portée et à l'étendue des mesures de renforcement des capacités et d'assistance technique que les partenaires peuvent fournir. C'est ce que l'on peut voir dans le type d'intervention considérée comme aide à la facilitation des échanges par les partenaires d'Afrique – qui va de la rémunération d'« experts ou de conseillers en commerce » de pays partenaires à une palette d'ateliers et d'activités de conseil dont les effets sont difficiles à mesurer et restent en général incertains. Par conséquent, les pays africains doivent rester prudents quant à leurs attentes en matière d'appui au renforcement des capacités et d'assistance technique dans le contexte de négociations multilatérales. Une dispersion des efforts dans le renforcement des capacités peut également donner des résultats limités. Il semble donc plus pertinent d'adopter un programme qui inclut tous les aspects de la facilitation des échanges dans un plan cohérent.

ports) ; et ii) les domaines d'intervention, en termes de formation du personnel ainsi que de fourniture du matériel et de ressources financières, entre autres.

Autre élément important de la position de l'Afrique, les pays africains eux-mêmes devraient définir leurs besoins en matière de renforcement des capacités. Il est essentiel de décider si ces besoins devraient être définis de façon stricte à partir des articles du projet de texte de négociation ou s'il faudrait inclure d'autres interventions considérées comme prioritaires par les pays africains pour réduire les coûts du commerce et les délais. L'infrastructure, notamment les routes qui font partie des corridors de transport régionaux, est particulièrement pertinente à cet égard. Bien que les pays africains reconnaissent qu'une mauvaise

connexion physique représente une entrave importante au commerce international, l'amélioration de l'infrastructure de transport reste à la périphérie des négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. C'est un domaine que beaucoup considèrent comme ne faisant pas partie des négociations. Du point de vue du contexte africain, toute initiative de facilitation des échanges (par la réduction des coûts et des retards) qui ne comporterait pas de mesure visant à améliorer la connectivité physique serait incomplète, surtout pour les pays enclavés, pour qui les coûts de transport représentent une part importante des coûts du commerce.

De façon générale, les initiatives efficaces de renforcement des capacités en matière de facilitation des échanges comportent un renforcement des capacités humaines (amélioration des compétences et des connaissances des fonctionnaires du commerce et d'autres parties prenantes), l'introduction de systèmes visant à simplifier les procédures et limiter les retards tout en assurant la sécurité et en conservant les recettes publiques (guichet unique,

scanners, entre autres) et l'amélioration des infrastructures physiques (routes, chemins de fer, ports, entre autres).

Dans l'ensemble, alors que le renforcement des capacités est un élément central de la position africaine dans le cadre des négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, des points de détails comme la portée du renforcement nécessaire des capacités, les domaines d'intervention et la façon dont les engagements contraignants envisagés devraient être mis en œuvre, en particulier pour les activités des catégories B et C du projet de document de négociation, devraient être précisés. En guise de principe directeur, et afin de réduire fortement les coûts du commerce, le renforcement des capacités en matière de conception, publication et mise en œuvre de règles et réglementations commerciales simplifiées, de mise en place et d'exploitation d'un guichet unique, ainsi que de coopération douanière et de gestion des frontières intégrée, devrait être complété par des améliorations dans le domaine de l'infrastructure de transport.

Conclusions et incidences sur les politiques à suivre



Le présent document a montré que les coûts de transaction élevés restaient un obstacle important, non seulement pour l'intégration de l'Afrique dans le marché mondial mais également pour la propre intégration régionale du continent. Même si la proximité devrait, en principe, avoir des effets positifs sur les coûts du commerce, ils sont limités par une mauvaise infrastructure et des douanes inefficaces. Une mise en œuvre insuffisante des politiques d'harmonisation visant à éliminer les obstacles techniques au commerce, des listes de produits sensibles et d'autres obstacles non-tarifaires pèsent également sur le marché régional africain et aggrave la situation, provoquant ce que l'on a appelé un « écart de proximité ».

Alors que les droits de douane jouent quantitativement un rôle mineur par rapport aux coûts non-tarifaires généraux, ils semblent souvent toucher le commerce régional de façon disproportionnée, en particulier pour ce qui est du commerce des produits manufacturés. Cela souligne l'importance de l'établissement de la Zone de libre-échange continental et de la mise en œuvre du programme élargi d'intégration régionale.

De façon générale, la dépendance de l'Afrique vis-à-vis des intrants importés depuis des pays situés hors du continent concorde avec l'augmentation observée de la concentration des exportations sur les matières premières et avec le poids du commerce entre industries, qui reste limité. Les importations de produits intermédiaires, qui ont quadruplé en

dix ans, suggèrent cependant une intensification naissante des liens économiques le long de la chaîne de valeurs, en particulier pour certaines économies à forte croissance d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe. La présente étude a montré que le coût très élevé des transactions fragilise le programme d'industrialisation et de transformation structurelle africain, entravant la valeur ajoutée et perpétuant ainsi l'attention disproportionnée que le continent accorde depuis déjà longtemps aux exportations de matières premières.

Concernant le projet de texte de négociation de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, voici les conclusions qui sont ressorties de l'analyse de la présente étude :

- La facilitation des échanges est essentielle pour dynamiser le commerce intra-africain et mettre en place la Zone de libre-échange continental ;
- Les dispositions du projet de texte de négociation de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges semblent être pertinentes et, de façon générale, correspondre aux objectifs de facilitation des échanges de l'Afrique aux niveaux national, sous-régional et continental ;
- Étant donné que les avantages de la facilitation des échanges devraient l'emporter sur les coûts, selon

les conclusions de plusieurs études empiriques, les pays africains ont tout intérêt à réduire les coûts de transaction, quel que soit le processus en cours au sein de l'Organisation mondiale du commerce. De fait, un grand nombre d'entre eux est déjà en train de mettre en œuvre des activités qui portent sur plusieurs dispositions du projet de texte de négociation dans le cadre de leur programme d'intégration régionale ;

- Les pays africains et les communautés économiques régionales doivent intensifier leurs efforts en utilisant, dans la mesure du possible, les ressources nationales ;
- Certains pays africains ont montré leur capacité à élaborer et mettre en œuvre, seuls, des mesures de facilitation des échanges et même à fournir une assistance technique à d'autres pays du continent ; et

- De façon générale, les pays africains semblent préférer les accords sous-régionaux et bilatéraux aux conventions internationales sur la facilitation des échanges.

Finalement, l'étude montre la forte variation des coûts de mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges en fonction de facteurs tels que la taille de l'économie, l'importance des systèmes existants, l'utilisation des partenariats public/privé, la sophistication du modèle en termes de technologie et d'équipement et l'automatisation déjà existante des douanes, entre autres. En général, les coûts d'exploitation sont jugés bien moins importants que les coûts de démarrage, à l'exception de mesures comme la publication en ligne et la création de comités nationaux de facilitation des échanges.

Bibliographie

- Alaba, B et al., 2006. EU-ECOWAS EPA: *Regional Integration, Trade Facilitation and Development in West Africa*. Projet de communication à la Conférence du GTAP, Commission économique pour l'Afrique (CEA), Addis-Abeba (Éthiopie), mai.
- Akinkugbe, O., 2006. *Trade Facilitation and Africa's Manufactured Goods Export*. Journal of Comparative International Management.
- APEC, 2002. *Realizing the Benefits of Trade Facilitation*. Rapport de la réunion ministérielle de l'APEC, Los Cabos (Mexique).
- Batra et al., 2003. *The Firms Speak: What the World Business Environment Survey Tells Us about Constraints on Private Sector Development*, octobre. Disponible à l'adresse: <http://ssrn.com/abstract=541388>.
- Bouet, A, Santosh, M et Devesh, R., 2008. *Does Africa Trade Less than it Should, and if so, Why?* IFPRI discussion paper 00770, mai 2008.
- Buyonge, C. et Kireeva, I., 2008. *Trade Facilitation in Africa: Challenges and Possible Solutions*. World Customs Journal.
- CEA, 2012. *Illicit Financial Flows from Africa: Scale and Developmental Challenges*. Troisième réunion du Groupe de haut niveau sur les flux financiers illicites en provenance de l'Afrique, Nairobi, 14-15 août 2012.
- CEDEAO, UE, et UEMOA, 2008. *West African Road Transport and Transit Facilitation Strategy*. Programme d'assistance technique de la CEDEAO (réf. 9ACP ROC 08).
- CEE. *Case Studies on Implementing a Single Window*: UN/CEFACT (Working Draft).
- Centre du Commerce international, 2012. *Africa's Trade Potential: Export Opportunities in Growth Markets*. Document technique.
- CNUCED, 2001. *Rapport sur le commerce électronique et le développement*, CNUCED, Genève.
- Clarke, G., 2005. *Beyond Tariff and Quotas: Why Don't African Manufacturing Enterprises export more?* World Bank Policy Research Working Paper, 3617. Banque mondiale. Washington, DC.
- Collier, P., et Gunning, J., 1997. *Explaining African economic performance*. Oxford Centre for African Economies Working Papers Series, 97-2. Oxford: CSAE.

- Coulibaly, S., Fontagné, L., 2005. *South-South Trade: Geography Matters*. Journal of African Economies 15 (2), 313--341.
- Decreux, Y et Fontagné, L., 2006. *Quantitative Assessment of the Outcome of the Doha Development Agenda*. Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII).
- Decreux, Y et Fontagné, L., 2011. *Economic Impact of potential outcome of the DDA I. Economic Analysis in Support of Bilateral and Multilateral Trade Negotiations*. CEPII-CIREM, Centre d'études prospectives et d'informations internationales.
- Dennis, A., 2006. *The Impact of Regional Trade Agreements and Trade facilitation in the Middle East North Africa Region*. World Bank Policy Research Working Paper 3837.
- De Wulf, L, et Sokol, J.B., 2004. *Customs Modernization Initiatives: Case Studies*. Banque mondiale, Washington, DC.
- Djankov, S et al., 2010. *Trading on Time*. Review of Economic Statistic.
- Dollar, D et al., 2004. *Investment Climate and International Integration*. World Bank Policy Research Working Paper 3323.
- Duval, Y., 2006. *Cost and Benefits of Implementing Trade Facilitation Measures under Negotiations at the WTO: an Exploratory Survey*. Asia-Pacific Research and Training Network on Trade (Working Paper Series, No. 3).
- Francois, J, et al., 2005. *Trade Liberalization in the Doha Development Round*. Economic Policy.
- Freund, C et Rocha, N., 2010. *What constraints African Exports?* World Bank Policy Research Working Paper 5184.
- Forfas, 2010. *Single Window: Assessment of the Costs of Trade-Related Regulatory Requirements in Ireland*.
- Hoekman, B et al., 2011. *Trade Policy, Trade Costs, and Developing Country Trade*. World Development, Volume 39, numéro 12, décembre 2011, pages 2069-2079.
- Hummels, D et al., 2001. *Time as a Trade Barrier*. Purdue University.
- IFPRI, 2010. *Trade Liberalization and Poverty in the Middle East and North Africa*.
- Iwanow, T et al., 2009. *Trade Facilitation and Manufactured Exports: Is Africa Different?* World Development, Volume 37, numéro 6, juin 2009, pages 1039-1050.
- Mann, C et al., 2005. *Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective*. World Economy Vol.28, numéro 6.
- Marcelle, T et al., 2008. *Evaluation of Trade Integration Using the Mirage Model*. International Food Research Institute.
- Massimiliano Ca et al., 2011. *Does Aid for Trade Really Improve Trade Performance?* World Development, Volume 39, numéro 5, mai 2011, pages 725-740.
- Mevel S. et S. Karingi., 2012. *Deepening Regional Integration in Africa: A Computable General Equilibrium Assessment of the Establishment of a Continental Free Trade Area Followed by a Continental Customs Union*. Document retenu pour la Conférence économique africaine de 2012, Kigali, 30 octobre - 2 novembre 2012.
- Milner, C et al., 2008. *Trade Facilitation in Developing Economies*. CREDIT Research Paper No. 08/05, 2008.
- Naudé, W et al., 2009. *Geography, Transport and Africa's Proximity Gap*. Journal of Transport Geography, Volume 17, numéro , janvier 2009.

- Njinkeu, D., Wilson, JS. et Fosso, B., 2009. *Expanding Trade Within Africa: The Impact of Trade Facilitation*. ILEAP, International Lawyers and Economists Against Poverty.
- OCDE, 2003. *Évaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges*, Direction des échanges et de l'agriculture, Paris: (TD/TC/WP/2003)31/FINAL).
- OCDE, 2005. Forum régional de l'OCDE: Optimiser les retombées de la facilitation des échanges en termes de développement. Direction des échanges et de l'agriculture de l'OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)9).
- OCDE, 2012. *L'impact économique de la facilitation des échanges*. Direction des échanges et de l'agriculture de l'OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)21/FINAL).
- OMC, 2013. *Projet de texte de négociation récapitulatif*. Groupe de négociation sur la facilitation du commerce, Genève (TN/TF/W/165/Rev.17).
- Otsuki, T et al., 2001. *Saving Two in a Billion: Quantifying the Trade Effect of European Food Safety Standards on African Exports*. *Food Policy*, Volume 26, numéro 5, octobre 2001, pages 495-514.
- Portugal-Perez, A, et al. 2009. *Why Trade Facilitation Matters for Africa*. *World Trade Review*.
- Portugal-Perez, P et al., 2012. *Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure*. *World Development*, Volume 40, numéro 7, juillet 2012, pages 1295-1307..
- Wilson, JB et al., 2004. *Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global perspective*. World Bank Policy Research Working Paper No. 3324.
- Wilson, JB et al., 2009. *Aid for Trade Facilitation*. World Bank Development Research Group.
- Zaki, C., 2011. *Assessing the Global Effect of Trade Facilitation: Evidence from the Mirage Model*. Document de travail n° 659, Economic Research Forum.

Annexe 1 : Examen de la documentation

Tableau 1

Document	Portée	Méthodologie	Résultats
Massimiliano Ca et al. (2011)	100 pays en développement entre 2002 et 2007	Analyse de données par un groupe d'experts	L'Aide pour le commerce apportée à la facilitation du commerce réduit considérablement les coûts et délais des transactions commerciales (une hausse de 100 % de l'Aide pour le commerce apportée à la facilitation du commerce fait baisser de 5 % les coûts des importations et de 4,7 % les coûts des exportations).
Iwanow, T et al. (2009)	124 pays développés et en développement (25 SSA countries) sur la période 2003-2004	Analyse de données par un groupe d'experts	Les réformes de facilitation du commerce pourraient améliorer les performances de l'Afrique à l'export. Les politiques à la frontière et au-delà produisent en Afrique de meilleurs résultats en termes d'accroissement des performances manufacturières à l'export que dans le reste du monde. Une hausse de 10 % dans un contexte de facilitation du commerce fait augmenter de 17 % les exportations africaines. La distance réduit de 23 % les échanges des pays africains, contre 17 % pour la moyenne des pays du monde.
Mann, C et al. (2005)	75 pays sur la période 2001-2002 à l'échelle des régions (3 pays africains)	Analyse de données par un groupe d'experts	La facilitation du commerce a pour effet d'intensifier les échanges commerciaux. Contrairement à d'autres régions, les trois pays africains de l'échantillon ont des gains faibles à l'exportation par rapport à l'importation, en raison d'une intégration insuffisante dans le marché mondial des manufactures et d'un accès moindre aux marchés de l'OCDE. L'amélioration de la facilitation du commerce des pays « inférieurs à la moyenne » produit une hausse de 377 milliards de dollars (9,5 %) au niveau du montant des échanges mondiaux.
Hoekman, B et al. (2011)	105 pays pour 2006	Analyse de données par un groupe d'experts	Les droits de douane et les mesures non tarifaires sont une source notable de restrictions au commerce pour les pays à faible revenu. La facilitation du commerce (mesures au-delà de la frontière) a comme effet principal d'intensifier les échanges des pays en développement (les exportations, en particulier). Les coûts commerciaux représentent un goulet d'étranglement pour les importations des pays à faible revenu (13,5 %, et 17 % en ce qui concerne les exportations).
Portugal-Perez, P et al. (2012)	100 pays entre 2004 et 2007	Analyse de données par un groupe d'experts + HMR (Heckman, Helpman, Melitz et Rubinstein)	La facilitation du commerce donne une impulsion aux performances à l'export des pays en développement. Des améliorations apportées aux infrastructures et à l'efficacité des procédures aux frontières et du transport, même si elles ne permettaient d'atteindre que la moitié du niveau obtenu par les meilleurs pays africains en la matière, entraîneraient déjà des avancées notables. Pour le Tchad, si les investissements étaient axés sur l'amélioration de la qualité des infrastructures, de sorte que cette qualité corresponde ne serait-ce qu'à la moitié de celle que l'on observe en Afrique du Sud, l'expansion des exportations qui s'ensuivrait serait équivalente à ce que l'on obtiendrait avec une réduction de 24 % des droits de douane dans les pays importateurs.
Portugal-Perez, A, et al. (2009)	104 importateurs et 115 exportateurs (y compris 22 et 47 pays africains, respectivement). Données datant de 2006.	Analyse de données par un groupe d'experts + HMR	Des gains importants peuvent être réalisés par l'intermédiaire de la facilitation du commerce pour les pays africains; diminuer les coûts commerciaux de moitié par rapport au niveau de ceux de Maurice a plus d'impact sur les courants d'échanges que des réductions marquées sur le plan des barrières tarifaires. Pour l'Éthiopie, réduire les coûts qu'elle doit engager pour le commerce d'un conteneur standard de marchandises à la moitié de ce que paie Maurice pour la même transaction reviendrait à une diminution de 7,6 % des droits de douane à régler par les exportateurs éthiopiens à tous les importateurs.
Wilson et al (2009)	167 exportateurs et 172 importateurs entre 1990 et 2005	Analyse de données par un groupe d'experts, modèle gravitaire	La facilitation du commerce entretient une relation étroite avec les grands courants d'échanges (1 % d'aide consacrée à la facilitation du commerce entraîne une hausse d'environ 818 millions de dollars pour le commerce mondial – le taux de rendement d'un dollar d'aide s'élève à 697 dollars).
Naudé, W et al. (2009)	Afrique	Examen de la documentation	La facilitation du commerce est une mesure cruciale pour surmonter le « défaut de proximité » de l'Afrique. Les infrastructures de transport devraient être couvertes par les règles contraignantes de l'OMC en matière de facilitation du commerce.
Alaba, B et al. (2006)	Pays de la CE-DEAO et de l'UE	Examen de la documentation	L'accent est mis sur l'importance de l'Aide pour le commerce fournie par l'UE à la CEDEAO afin de lever les obstacles rencontrés par les courants d'échanges.
OCDE (2012a)	Divers pays	Examen de la documentation	Il existe des liens de causalité positifs entre les améliorations de la facilitation du commerce, d'une part, et les courants d'échanges et recettes gouvernementales, d'autre part. Le fait de mettre en œuvre des programmes de modernisation spécifiques permettrait, en particulier pour les pays en développement, de rehausser l'efficacité de la collecte des taxes commerciales. La facilitation du commerce aurait également un effet bénéfique sur la capacité d'un pays à attirer des investissements étrangers directs et favoriserait une meilleure intégration dans les chaînes logistiques mondiales de production.

Document	Portée	Méthodologie	Résultats
Mevel S. et S. Karingi (2012)	Afrique	Modèle d'équilibre général dynamique (MIRAGE)	Si la création de la zone continentale de libre-échange est complétée par des mesures de facilitation du commerce (à savoir la réduction de moitié du temps que les marchandises passent dans les ports africains, et le doublement de l'efficacité des procédures douanières), les pertes potentielles en revenu réel qui sont associées à la levée des barrières tarifaires sur le continent s'en trouveraient compensées dans tous les pays africains et la part du commerce intra-africain serait multipliée par plus de deux entre 2012 et 2022 (de 10,2 % à 21,9 %).
Zaki, C (2011)	19 régions et 21 secteurs entre 2004 et 2008. 16 pays africains + régions d'Afrique (GTAP)	Modèle d'équilibre général dynamique (MIRAGE)	Les pays en développement, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne, bénéficieraient nettement plus de la facilitation du commerce que les pays développés. La levée partielle des obstacles administratifs a réduit les coûts commerciaux de moitié. Les gains socioéconomiques ont crû de 4,67 %. Lorsque les obstacles administratifs sont levés, les améliorations en termes de commerce sont à la hausse de 2,33 % pour l'Afrique subsaharienne. L'élimination des dépenses dues à la bureaucratie augmente les échanges intra-régionaux de 77,23 % en Afrique subsaharienne. Les exportations de machines, de matériel électronique, de produits métalliques, de textile et de vêtements en provenance d'Afrique subsaharienne croissent dans une proportion comprise entre 151 % et 320 %. La facilitation du commerce entraîne une hausse de 2,69 % de l'emploi en Afrique subsaharienne en raison de l'essor du secteur manufacturier.
Decreux, Y et Fontagné, L (2011)	21 régions et 26 secteurs entre 2004 et 2007	Modèle d'équilibre général dynamique (MIRAGE)	La facilitation du commerce aboutirait à long terme à des gains annuels de 67 milliards de dollars au niveau du PIB mondial. L'efficacité portuaire entraînerait une augmentation supplémentaire du PIB à hauteur de 35 milliards de dollars. En outre, on estime que si l'agriculture et l'industrie étaient libéralisées, le PIB mondial croîtrait encore de 70 milliards de dollars.
ICT, Centre du commerce international (2012)	Afrique subsaharienne (2012-2025)	Modèle d'équilibre général dynamique (MIRAGE)	Les pays d'Afrique subsaharienne pourraient gagner 35 milliards de dollars par an grâce à la facilitation du commerce et à des améliorations d'infrastructure. Pour l'Afrique subsaharienne, les gains escomptés du seul fait d'investir dans la facilitation du commerce (infrastructures) correspondent à une hausse des exportations de plus de 51 % au-delà des prévisions de croissance plancher (12 % par an). Par ailleurs, le PIB connaîtrait en conséquence une hausse annuelle de 20 milliards de dollars d'ici à 2025. Si l'on réduit de moitié le temps de dédouanement, le PIB peut croître encore de 15 milliards de dollars chaque année. L'Afrique de l'Ouest serait la région qui tirerait le plus grand profit de la facilitation du commerce. Des études montrent qu'une diminution des délais de transport obtenue en renforçant l'infrastructure logistique en Afrique serait la meilleure façon d'améliorer la situation socioéconomique de toute la région et d'intensifier l'essentiel des échanges intra-régionaux.
IFPRI (2010)	2009-2018 Pays du Maghreb	Modèle dynamique EGC (MIRAGE)	Pour les pays du Maghreb (2009-2018), des mesures visant à améliorer la facilitation du commerce permettrait de réduire de 50 % les coûts des échanges. L'application des mesures de facilitation des échanges dans la zone de libre-échange stimulerait les exportations et accroîtrait le revenu national, en comparaison avec une ZLE sans facilitation du commerce.
Decreux, Y et Fontagne, L (2006)	Économie mondiale, 24 régions	Modèle dynamique EGC (MIRAGE)	Un programme de facilitation du commerce couronné de succès équivaldrait à doubler l'APD en faveur des pays d'Afrique subsaharienne après 2020. La facilitation du commerce induit une hausse de 7,2 % du commerce mondial. Cela correspond à des gains de bien-être de 0,95 % du PIB mondial (330 milliards de dollars). Les résultats montrent que l'UE tirerait le plus grand parti de la facilitation du commerce (1/3), tandis que l'Afrique subsaharienne engrangerait près de 20 milliards (6 %). Les salaires réels de la main-d'œuvre non qualifiée augmenteraient de 9,2 % en Afrique subsaharienne. (Les coûts de mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce ne sont pas inclus dans les calculs).
OCDE (2003)	9 régions, 3 secteurs	Modèle EGC	Une réduction du coût des transactions commerciales de 1% concernant le commerce des marchandises se traduirait par des gains annuels de 40 milliards de dollars à l'échelle mondiale. Les pays en développement bénéficieraient particulièrement de cette réduction, notamment l'Afrique subsaharienne (0,19 % du PIB) et l'Afrique du Nord (0,27 % du PIB).
Francois, J, et al. (2005)	Pays membres de l'OMC	Modèle EGC	Une réduction du coût des transactions commerciales équivalant à 1,5% de la valeur des échanges se traduirait par une augmentation du revenu annuel de 72 milliards de dollars. La grande partie de ces gains irait aux pays en développement (en pourcentage du revenu national).
APEC (2002)	Pays membres de l'APEC	Modèle EGC	Une réduction de 5 % du coût des transactions commerciales se traduirait par une hausse du PIB des pays de l'APEC de 0,9 % (154 milliards de dollars).
Dollar, D et al. (2004)	8 pays en développement, 7302 entreprises	Méthodologie d'enquête	Les résultats d'enquête menées dans huit pays en développement et plus de 7000 entreprises montrent que le temps mis pour le dédouanement (importations et exportations comprises) a un effet négatif sur l'exportation.

Document	Portée	Méthodologie	Résultats
Wilson et al (2004)	75 pays	Analyse de données d'un panel, Modèle de gravité	L'amélioration de l'efficacité des ports et de l'administration des douanes dans les pays en dessous de la moyenne, à mi-chemin de la moyenne mondiale augmenterait les flux commerciaux respectivement de 107 milliards et 33 milliards de dollars. Les gains seraient beaucoup plus importants pour les pays en développement. L'amélioration de la facilitation des échanges induirait une hausse de 377 milliards de dollars s'agissant du commerce mondial de produits manufacturés.
Batra et al (2003)	80 pays, 8560 entreprises	Analyse de données multivariées/ Méthodologie d'enquête	Les réglementations douanières/ relatives au commerce extérieur ont été identifiées comme constituant la deuxième catégorie de contraintes fiscales et réglementaires les plus étouffantes pesant sur les opérations et la croissance des entreprises / du commerce en Afrique
OCDE (2005)	Angola	Étude de cas	D'importantes réformes de l'administration des douanes ont été mises en place ; deux années et demi après (une période totale de 5 ans), les recettes ont augmenté de 150 % et le temps de dédouanement a été réduit à 24 heures.
De Wulf (2004)	Ghana	Étude de cas	En 2001, le modèle de réseau informatique douanier a été introduit pour améliorer les capacités et l'efficacité de l'administration des douanes. Mi-2003, le réseau permettait de traiter 90 % du total des flux commerciaux et les recettes publiques collectées en ce qui concerne le trafic aéroportuaire ont augmenté de 30 %. Le temps moyen de dédouanement à l'aéroport principal est passé de 4 jours à 3 heures.
OCDE (2005)	Mozambique	Étude de cas	Le programme de réforme douanière a été mis en œuvre en 1997. Durant les deux premières années, les importations ont augmenté de 4 % et les recettes douanières de 57 %. On a observé une réduction significative du temps de dédouanement au principal port (Maputo) : 80 % des importations par voie routière et 62 % des importations par voie maritime étaient dédouanés dans l'espace de 24 heures. Les investissements ont été amortis en 14 mois.
De Wulf, L, et Sokol, J.B (2004)	Ouganda	Étude de cas	Un programme complet de réformes mis en œuvre dans les années 90 (libéralisation des échanges et modernisation des procédures douanières) a donné des résultats importants. Les recettes enregistrées par les autorités fiscales ont augmenté de 7,7 % à 13 % du PIB entre 1992 et 2002.
Otsuki, T et al. (2001)	15 pays membres de l'UE et 9 pays africains au cours de la période 1989-998	Analyse des données d'un panel, Modèle de gravité	L'étude évalue l'incidence des normes européennes relatives aux aflatoxines sur les exportations africaines d'arachides. On constate qu'une augmentation de 10 % de restriction entraîne une baisse de 11 % du volume des échanges. En outre, la nouvelle norme de l'UE permettrait de réduire les risques de santé de 1,4 décès par milliard/an et ferait baisser les exportations africaines de 64 % (670 millions de dollars).
Freund, C et Rocha, N (2010)	44 pays africains subsahariens	Modèle de gravité	Les retards en matière de transit produisent un effet des plus significatifs sur les exportations (économiquement et statiquement). La réduction de la durée du trajet à l'intérieur du pays pour rallier le port d'une journée entraînerait une hausse des exportations de 7 %. La réduction de 1 % des retards de transit se traduit par une amélioration du commerce de l'ordre de 1,5 %.
Coulibaly, S., Fontagné, L., 2005	Pays de l'UE-MOA (Union économique et monétaire ouest-africaine)	/Modèle de gravité/ selon Armington	L'étude montre qu'il existe un potentiel inexploité pour le commerce Sud-Sud. Si toutes les routes entre les États étaient bitumées, les pays enregistreraient 2,87 fois plus d'échanges qu'actuellement. Ainsi, il existe un grand potentiel pour ce qui est des projets de revêtement de routes. Les résultats montrent que les distances de transport constituent un obstacle supplémentaire au commerce (entraînent des coûts commerciaux supplémentaires de 6% du coût total des échanges), d'où l'importance de la géographie des pays de transit.
Bouet, Antoine, Santosh Mishra, Devesh Roy, (2008)	Afrique (45 + pays) au cours de la période 1998-2004	Modèle de gravité semiparamétrique	S'appuyant sur la méthode de Heckman, les résultats montrent que l'Afrique est un sous-exportateur et non sous-importateur. Les infrastructures de transport et de communication tendent à freiner les échanges en Afrique. S'agissant des infrastructures, les résultats montrent que, pour les pays africains pauvres comme le Congo, l'Île Maurice et le Tchad, une amélioration de la densité téléphonique de 1% entraînerait une hausse des exportations de plus de 0,35 %. L'impact marginal de la densité routière sur le commerce au Soudan est de 0,7. La faible qualité des infrastructures liées au commerce en Afrique donne à penser qu'une amélioration éventuelle pourrait avoir des retombées importantes.
OCDE (2012b)	107 pays (dont 35 d'Afrique)	Modèle de gravité	L'analyse révèle que la facilitation du commerce es échanges a un impact positif sur les flux commerciaux, les différentes mesures ayant un effet quantitativement différent. Si tous les indicateurs de facilitation du commerce, correspondant aux principaux domaines stratégiques faisant l'objet de négociations à l'OMC sont ajoutés à la même régression, leur potentiel de réduction des coûts devrait atteindre près de 12 % des coûts commerciaux pour les pays à faible revenu.

Annexe 2: Tableau des coefficients entrées-sorties

Tableau 2: Total des coefficients entrées-sorties, cinq régions africaines (2007) (millions de dollars)

Afrique du Nord					
Secteurs	Agriculture	Alimentation	Énergie et exploitation minière	Industrie manufacturière	Services
Intrants intermédiaires					
Importations – Agriculture	0,023	0,080	0,000	0,003	0,002
Importations – Alimentation	0,008	0,053	0,000	0,001	0,005
Importations - Énergie et exploitation minière	0,010	0,006	0,035	0,024	0,011
Importations – Industrie manufacturière	0,031	0,052	0,031	0,231	0,078
Importations -Services	0,006	0,011	0,010	0,026	0,021
Agriculture- produits nationaux	0,164	0,251	0,000	0,021	0,010
Alimentation - produits nationaux	0,008	0,091	0,000	0,005	0,015
Énergie et exploitation minière nationales	0,033	0,022	0,243	0,086	0,081
Industrie manufacturière nationale	0,030	0,038	0,020	0,195	0,087
Services domestiques	0,069	0,102	0,078	0,140	0,274
Facteurs de production					
1 Terre	0,067	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Main d'œuvre non qualifiée	0,315	0,068	0,026	0,070	0,100
3 Main d'œuvre qualifiée	0,016	0,048	0,020	0,043	0,131
4 Capital	0,194	0,159	0,376	0,145	0,169
5 Ressources naturelles	0,000	0,000	0,149	0,006	0,000
Afrique de l'Ouest					
Secteurs	Agriculture	Alimentation	Énergie et exploitation minière	Industrie manufacturière	Services
Intrants intermédiaires					
Agriculture -Importations	0,004	0,015	0,000	0,004	0,000
Alimentation - Importations	0,002	0,041	0,000	0,001	0,006
Énergie et exploitation minière- Importations	0,005	0,003	0,052	0,013	0,026
Industrie manufacturière - Importations	0,036	0,016	0,041	0,111	0,127
Services - Importations	0,003	0,010	0,018	0,017	0,042
Agriculture - produits nationaux	0,046	0,262	0,000	0,027	0,006
Alimentation - produits nationaux	0,002	0,055	0,000	0,003	0,010
Énergie et exploitation minière nationales	0,001	0,006	0,071	0,032	0,029
Industrie manufacturière nationale	0,010	0,030	0,012	0,097	0,052
Services domestiques	0,075	0,156	0,049	0,201	0,221
Facteurs de production					
1 Terre	0,096	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Main d'œuvre non qualifiée	0,549	0,056	0,011	0,087	0,106
3 Main d'œuvre qualifiée	0,023	0,177	0,023	0,083	0,214
4 Capital	0,128	0,140	0,458	0,178	0,148
5 Ressources naturelles	0,000	0,000	0,195	0,030	0,000

Afrique de l'Est					
Secteurs	Agriculture	Alimentation	Énergie et exploitation minière	Industrie manufacturière	Services
Intrants intermédiaires					
Agriculture - Importations	0,005	0,012	0,000	0,003	0,000
Alimentation - Importations	0,003	0,022	0,001	0,003	0,005
Énergie et industrie minière - Importations	0,005	0,003	0,057	0,016	0,026
Industrie manufacturière - Importations	0,046	0,036	0,081	0,103	0,111
Services - Importations	0,006	0,014	0,052	0,023	0,067
Agriculture - Produits nationaux	0,061	0,140	0,001	0,014	0,006
Alimentation - Produits nationaux	0,021	0,176	0,002	0,015	0,027
Énergie et exploitation minière nationales	0,010	0,006	0,127	0,043	0,023
Industrie manufacturière nationale	0,031	0,058	0,054	0,100	0,061
Services domestiques	0,088	0,149	0,259	0,225	0,267
Facteurs de production					
1 Terre	0,089	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Main-d'œuvre non qualifiée	0,430	0,091	0,055	0,124	0,108
3 Main-d'œuvre qualifiée	0,039	0,048	0,042	0,064	0,125
4 Capital	0,105	0,195	0,099	0,149	0,156
5 Ressources naturelles	0,000	0,000	0,067	0,018	0,000
Afrique australe					
Secteurs	Agriculture	Alimentation	Énergie et industrie minière	Industrie manufacturière	Services
Intrants intermédiaires					
Importations - Agriculture	0,003	0,022	0,000	0,000	0,000
Importations - Alimentation	0,004	0,019	0,000	0,001	0,001
Importations - Énergie et industrie minière	0,010	0,002	0,195	0,019	0,010
Importations - Industrie manufacturière	0,044	0,019	0,028	0,109	0,067
Importations - Services	0,011	0,009	0,009	0,009	0,009
Agriculture - Produits nationaux	0,031	0,153	0,000	0,001	0,001
Alimentation - Produits nationaux	0,073	0,112	0,000	0,005	0,005
Énergie et industrie minière nationales	0,048	0,007	0,156	0,021	0,033
Industrie manufacturière nationale	0,127	0,074	0,053	0,311	0,121
Services domestiques	0,202	0,382	0,138	0,317	0,307
Facteurs de production					
1 Terre	0,059	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Main-d'œuvre non qualifiée	0,110	0,055	0,078	0,061	0,097
3 Main-d'œuvre qualifiée	0,043	0,036	0,037	0,042	0,133
4 Capital	0,229	0,105	0,242	0,099	0,216
5 Ressources naturelles	0,000	0,000	0,040	0,002	0,000

Afrique centrale					
Secteurs	Agriculture	Alimentation	Énergie et industrie minière	Industrie manufacturière	Services
Intrants intermédiaires					
Agriculture- Importations	0,001	0,005	0,000	0,001	0,000
Alimentation - Importations	0,005	0,018	0,000	0,007	0,006
Importations- Énergie et industrie minière	0,001	0,002	0,004	0,008	0,014
Industrie manufacturière - Importations	0,032	0,023	0,046	0,072	0,096
Services - Importations	0,007	0,025	0,043	0,034	0,099
Agriculture- Produits nationaux	0,046	0,082	0,001	0,009	0,003
Alimentation - Produits nationaux	0,023	0,108	0,001	0,015	0,013
Énergie et industrie minière nationales	0,009	0,008	0,076	0,049	0,024
Industrie manufacturière nationale	0,032	0,165	0,042	0,072	0,045
Services domestiques	0,068	0,147	0,165	0,275	0,305
Facteurs de production					
1 Terre	0,072	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Main- d'œuvre non qualifiée	0,257	0,041	0,050	0,072	0,058
3 Main d'œuvre qualifiée	0,038	0,029	0,037	0,029	0,089
4 Capital	0,108	0,194	0,296	0,148	0,220
5 Ressources naturelles	0,000	0,000	0,203	0,029	0,000

Source: Base de données GTAP Africa 2 et GTAP 8.1.

Annexe 3: Traités et conventions régionaux et sous-régionaux africains relatifs au transport de transit

Tableau 9 : Traités et conventions régionaux africains relatifs au transport de transit

Instrument	Année	Principaux points
OUA- Charte d'Addis-Abeba	1963	La Charte a été initialement signée par 32 États, le Soudan du Sud y ayant adhéré en juillet 2011, devenant le 55e membre de l'UA. L'Article II vise, entre autres objectifs, à «promouvoir la coopération internationale, en tenant dûment compte de la Charte des Nations Unies et de la Déclaration universelle des droits de l'homme », et invite les États membres à coordonner et à harmoniser leurs politiques générales, notamment dans les domaines de la coopération économique, y compris les transports et les communications.
Déclaration de Monrovia	1979	Dans la poursuite des objectifs du Nouvel ordre économique international, l'OUA s'engageait à mettre en œuvre intégralement le programme de la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique,
Plan d'action de Lagos	1980	Le Plan a préconisé la création d'un Marché commun africain au plus tard en 2000 et a, à cet égard, assigné aux communautés économiques régionales l'objectif d'accroître l'efficacité de l'intégration sectorielle dans les transports.
Traité d'Abuja de 1991, instaurant la Communauté économique africaine	1991	Les objectifs visés sont les suivants : promouvoir le développement économique, social et culturel, et l'intégration des économies africaines, y compris dans le domaine du commerce et des transports, harmonisation des politiques, et supprimer les obstacles à la circulation des personnes, des biens et des services, avec des mesures spéciales pour les pays sans littoral.
Charte africaine des transports maritimes	1993	Chapitre VII sur les problèmes des pays enclavés. Les États partenaires conviennent d'accorder des facilités et des avantages aux États enclavés et d'appliquer des mesures administratives, douanières et fiscales non discriminatoires. Ils conviennent de coordonner leurs politiques d'acquisition et d'utilisation des moyens de transport terrestre, fluvial, aérien, maritime et des ouvrages et équipements portuaires. Ils sont encouragés à conclure des conventions bilatérales et multilatérales et de ratifier celles en vigueur.
Union africaine	2002	Transformation de l'OUA en UA. Parmi les objectifs énoncés dans l'Acte constitutif figure le suivant : « promouvoir le développement durable aux plans économique, social et culturel, ainsi que l'intégration des économies africaines »
NEPAD	2002	La mise en place de l'Union africaine s'est accompagnée de l'élaboration du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), qui se veut un nouveau cadre pour le développement économique et social de l'Afrique et pour la réalisation des OMD sur le continent. Les CER restent le point d'ancrage des mécanismes régionaux pour la réalisation des programmes de l'Union africaine ; elles continuent d'accorder la priorité à l'amélioration de l'interconnectivité et à la facilitation des échanges commerciaux, en mettant l'accent sur les corridors de transport, considérés comme des microcosmes de l'intégration et de l'aménagement du territoire sur le continent.
Charte africaine des transports maritimes	2009	Elle met à jour la Charte de 1993 et préconise son inclusion dans les législations nationales. Elle appelle à privilégier la coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit, ainsi qu'à développer des applications dans le domaine du transport multimodal, de la gestion des ports et des TIC

Tableau 10 : Traités et conventions sous-régionaux africains relatifs au transport de transit- Afrique de l'Est et Afrique australe

Instrument	Année	Principales questions de transport de transit
Traité portant création du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). États Parties : 20 d'Afrique de l'Est et des Iles de l'océan indien	1993- Remplace le Traité de la ZEP de 1991	Les dispositions du traité, qui couvrent tous les modes de transport, ont été précisées dans plusieurs protocoles de mise en œuvre : iv. Protocole sur le transit des échanges extérieurs et les facilités de transit v. Protocole sur l'assurance automobile responsabilité civile vi. Licence de transporteur unique
Accords de Djibouti portant création de l'Autorité inter-gouvernementale pour le développement (IGAD). États Parties : Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Ouganda et Soudan.	1986 Traité de l'IGADD modifié en 1996	L'article 13A du Traité porte sur le commerce, la facilitation et le transport. Y sont énoncés les objectifs suivants : i. Harmoniser les politiques et usages du commerce extérieur et éliminer les barrières tarifaires et non tarifaires ii. Harmoniser les politiques de transport et lever les barrières matérielles et non matérielles. L'IGAD a adhéré à l'accord tripartite COMESA-EAC-SADC pour la coordination du développement des infrastructures
Traité créant la Communauté économique d'Afrique de l'Est. États Parties : Kenya, Tanzanie, Ouganda, Rwanda et Burundi	1999 Traité modifié en 2006 et en 2007	Chapitre 15 : Coopération en matière d'infrastructure et de services : Les États signataires prendront des mesures pour : i. Mettre au point des normes, règles législatives, procédures et pratiques harmonisées ; ii. Construire, entretenir, améliorer, réhabiliter et intégrer des routes, des voies ferrées, des aéroports, des pipelines et des ports sur leurs territoires ; iii. Passer en revue et reformuler les systèmes de transport multimodal et ouvrir de nouveaux couloirs de transports dans la Communauté pour le transport des biens et services produits dans les États Parties ; iv. Maintenir, élargir et moderniser les moyens de communication pour renforcer les échanges entre personnes et entreprises dans les États Parties et promouvoir la pleine exploitation du marché et des opportunités d'investissement créées par la Communauté ; v. Accorder un traitement spécial aux États Parties enclavés dans le respect des dispositions de présent chapitre ; vi. Assurer la sécurité et la protection des systèmes de transport pour permettre une circulation fluide des biens et des personnes au sein de la Communauté ; vii. Prendre des mesures pour assurer une utilisation conjointe et harmonisée des facilités et des programmes existant auprès des institutions nationales en place afin de former le personnel dans le domaine des transports et des communications et viii. Échanger des informations sur l'évolution des techniques en matière de transport et de communication.
Accord relatif à l'Union douanière d'Afrique australe États Parties : Afrique du Sud, Namibie, Botswana, Swaziland et Lesotho	1910 Accord modifié en 1969, mis à jour en 2002	Objectifs: i. Promouvoir l'intégration des membres de l'UDAA dans l'économie globale en élaborant des politiques communes ii. Faciliter la circulation transfrontalière de marchandises
Communauté de développement de l'Afrique australe. États Parties : 14 d'Afrique australe et des Iles de l'océan indien	1980 Traité de la SADC. Modifié en 1992 Traité de Windhoek relatif à la SADC modifié en 2001	Le Protocole sur les transports, les communications et la météorologie de 1996 décrit les spécificités suivant le mode : i. Infrastructures routières ii. Transports routiers iii. Chemins de fer iv. Transports maritimes et voies fluviales v. Aviation civile vi. Fleuves et lacs

Tableau 11: Traités et conventions sous-régionaux africains relatifs au transport de transit- Afrique centrale et Afrique de l'Ouest

Instrument	Année	Principales questions de transport de transit
Traité de Gisenvi créant la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)	1982	Membres: RDC, Rwanda, Burundi Accord sur la coopération commerciale et douanière et protocoles sur les normes de transit et de transport : i. Définition des couloirs inter-États ii. Règles régissant la charge à l'essieu et la taille des véhicules iii. Assurance responsabilité civile
Traité de Libreville créant la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)	1983	Membres : Tous les 12 États de la région d'Afrique centrale Le Traité couvre deux aspects du développement et de la facilitation de transport : i. Promouvoir l'intégration des infrastructures ii. Harmoniser et standardiser législations et réglementations iii. Promouvoir la coordination des transports iv. Réorganiser les réseaux de chemin aux fins d'interconnectivité v. Développer des sociétés sous-régionales, constituées en association, de transport maritime, fluvial et aérien vi. Accorder la liberté de transit vii. Ne percevoir aucun droit à l'entrée sur le trafic en transit viii. Faciliter les procédures de transit et de stockage pour les pays en développement sans littoral ix. Appliquer la non-discrimination à l'égard du trafic en transit
Traité de Ndjamena créant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)	1998	Membres : Cameroun, RCA, République du Congo, Gabon, Tchad, Guinée équatoriale La législation sur le transport comprend les codes suivants : i. Code de la navigation intérieure ii. Transport routier de marchandises dangereuses iii. Code communautaire de la marine marchande iv. Code communautaire de la route
Traité créant la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)	1975 Modifié en 2003 et 2005	i. Convention sur le transport routier inter-États (qui couvre la désignation des routes communautaires, fixe des limites concernant la charge à l'essieu et la taille des véhicules, les exigences en matière d'assurance responsabilité civile et l'immatriculation des véhicules) ii. Harmonisation de la législation routière iii. Convention et instruments sur le transit inter-États des marchandises par route. iv. Convention additionnelle sur le mécanisme de garantie des opérations de transit inter-États v. Convention sur l'importation temporaire de véhicules de transport de personnes dans les États Parties vi. Protocole établissant une carte brune d'assurance vii. Instruments sur la sécurité de la circulation et sur la prévention des accidents viii. Directive sur les taxes routières ix. Instruments concernant la facilitation du transport routier et du transit a. Programme régional de facilitation du transport et du transit routiers en appui au commerce communautaire et aux mouvements transfrontaliers (2003) b. Décision sur le transport maritime c. Décision relative à la création de comités de facilitation du transport et du transit routiers et de comités de gestion des corridors transfrontaliers
Traité créant l'Union économique et monétaire ouest-africaine	1994 Modifié en 2003	Membres: Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo, Instruments concernant le transport- réglementation en matière de transport routier : i. Harmonisation des lois et procédures d'inspection de la taille des camions (2005) ii. Modalités de mise en œuvre du plan régional de contrôle sur l'axe routier inter-États (2005) iii. Réduction des postes de contrôle sur les routes inter-États (2006) iv. Comité régional de la sécurité routière (2009) v. Harmonisation des stratégies d'entretien routier et création de Fonds d'entretien routier (2009)