

CHAPITRE 10

ENCOURAGER LE COMMERCE ET L'INVESTISSEMENT: LE POINT DE VUE DES ENTREPRISES

Contribution du Forum économique mondial

Résumé: Les entreprises sont de fervents défenseurs de la réduction des obstacles au commerce et à l'investissement. Il faut un partenariat entre les secteurs public et privé pour faire en sorte que les efforts de mise en œuvre répondent aux besoins des chaînes de valeur et permettre d'atteindre le point de bascule pour la croissance. À cette fin, il est important d'intégrer le secteur privé dès le début de la planification de l'Aide pour le commerce. Un dialogue permanent entre les pouvoirs publics et le secteur privé peut contribuer à adapter les réformes de façon à répondre aux besoins des utilisateurs et à accroître l'impact de ces réformes. La première priorité des entreprises est de mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges, mais les mesures visant à rationaliser l'administration à la frontière ne devraient pas s'arrêter là. Une approche complète et coordonnée allant au-delà de mesures d'encouragement au commerce est aussi nécessaire. C'est ainsi que la facilitation du commerce devrait aller de pair avec la facilitation de l'investissement. Le présent chapitre aborde ces questions du point de vue des entreprises, examine les efforts en cours et suggère des solutions pour accroître la collaboration entre les entreprises et les donateurs afin de piloter et de mettre en œuvre la facilitation des échanges.

INTRODUCTION

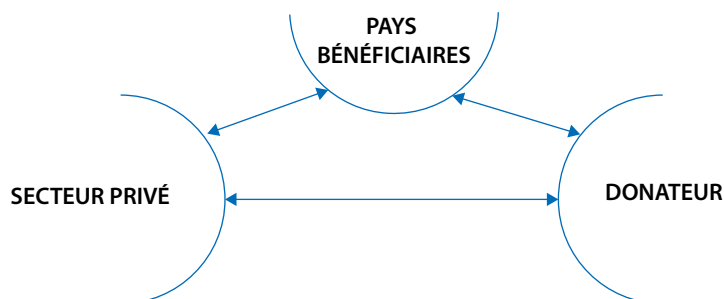
La facilitation des échanges permet aux travailleurs et aux consommateurs du monde entier d'avoir accès non seulement à des marchés de produits spécifiques mais aussi aux chaînes de valeur mondiales (CVM). Dans ces dernières, les processus de production sont divisés en tâches plus petites, permettant ainsi aux pays de se tailler des créneaux non disponibles auparavant. Toutefois, tant les pays à faible revenu que les pays à revenu élevé se disent préoccupés devant la concentration de valeur au sein de ces chaînes. Afin de soutenir la concurrence dans les activités à forte valeur ajoutée et de maximiser l'intérêt de la participation aux CVM du point de vue environnemental, les pays ont besoin de mesures efficaces de facilitation des échanges et d'une prise en compte de l'importance du volet services dans les chaînes de valeur actuelles.

Les déficits d'information, les inefficacités administratives et l'inadéquation des infrastructures sont des obstacles majeurs à l'augmentation de la participation aux CVM. Pour améliorer l'accès à ces dernières, il sera nécessaire non seulement de mener une réforme des procédures et des institutions et de réaliser des investissements dans les infrastructures, mais aussi de renforcer les capacités nationales en améliorant les échanges de renseignements, la formation et la certification.

Pour mettre en œuvre une facilitation des échanges efficace, il faut passer par un certain nombre d'étapes, dont plusieurs sont bien engagées dans le monde entier.

- Il est fondamental de mettre en œuvre les articles de la section I de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE). Les pays devraient s'efforcer de s'aligner sur les besoins des chaînes de valeur mondiales en hiérarchisant les réformes intérieures et le soutien des donateurs conformément à la section II de l'AFE ou selon les objectifs plus larges de l'Aide pour le commerce. Cela nécessite de prendre davantage en compte les compétences du secteur privé. Les comités nationaux de facilitation des échanges devraient s'appuyer sur les organismes sectoriels comme sources de connaissances et d'expérience en matière de chaînes d'approvisionnement. Par ailleurs, une plus large place doit être faite au sein même de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) à l'expérience du secteur privé en matière de chaînes de valeur afin d'éclairer les examens des politiques commerciales et autres exercices similaires. Ces éléments peuvent être complétés par un éclairage analytique plus approfondi tiré de la base de données sur les échanges en valeur ajoutée.
- De façon plus ambitieuse, la conclusion et la mise en œuvre du Cycle de Doha, les négociations sur les services et les technologies de l'information et, ultérieurement, un accord sur l'investissement fourniraient un soutien multilatéral ou plurilatéral pour une facilitation des échanges de grande qualité.

Figure 10.1 Partenariats public-privé



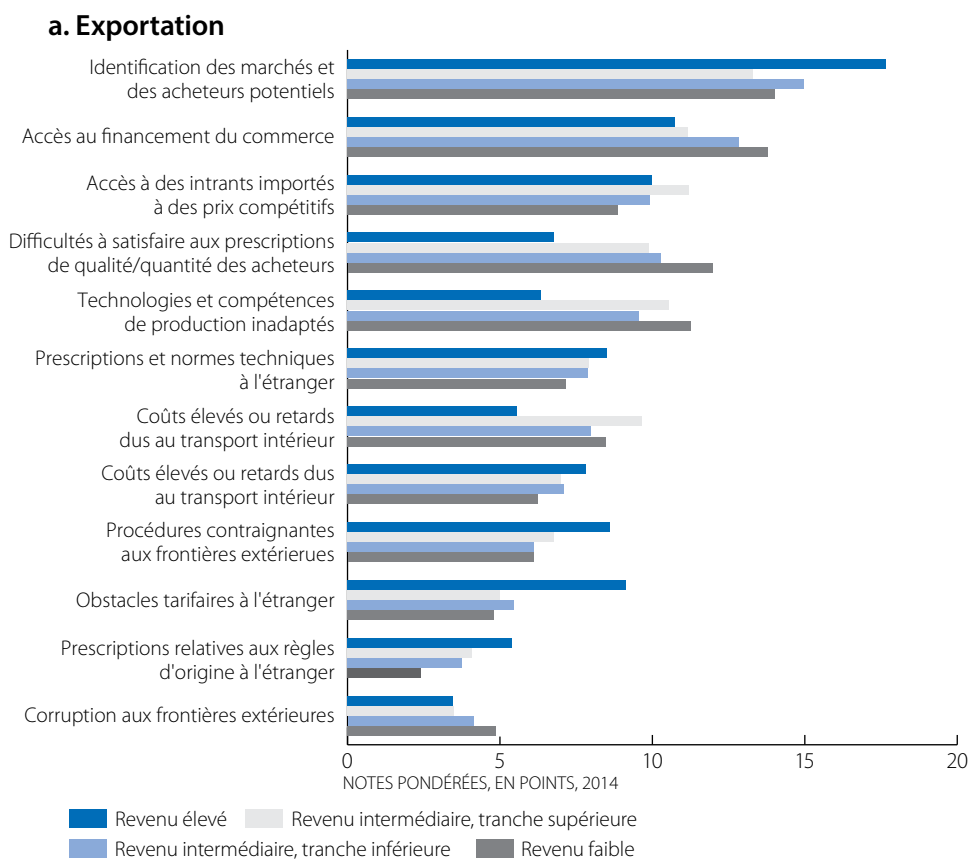
Encadré 10.1 Point de vue des entreprises: les facteurs les plus problématiques pour le commerce

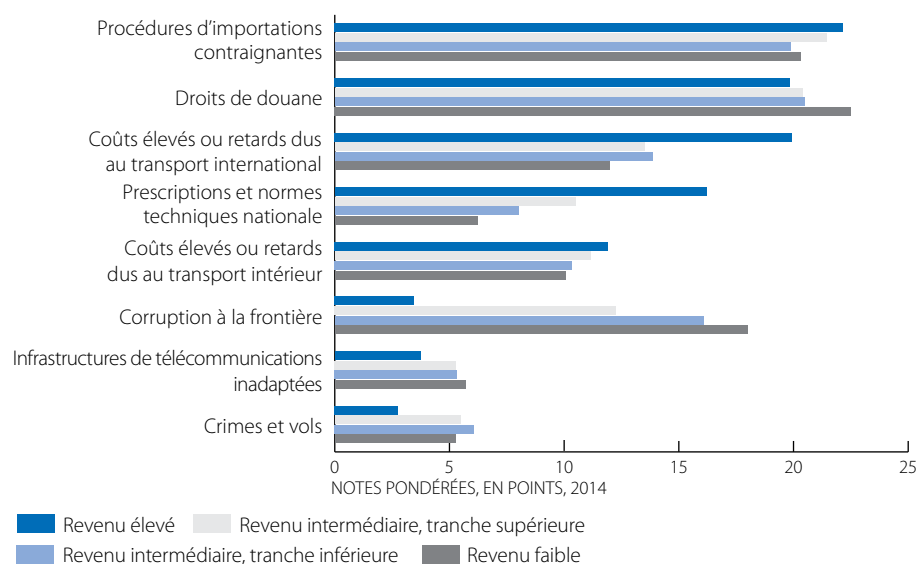
L'enquête d'opinion menée par le Forum économique mondial auprès des grands dirigeants d'entreprises (voir aussi l'encadré 10.2), apporte un éclairage complémentaire sur les obstacles rencontrés par les entreprises au niveau national lorsqu'elles cherchent à exporter et importer.

L'une des 140 questions de l'enquête demande aux participants de choisir, parmi une liste de 19 facteurs, les 5 qui sont les plus problématiques pour leur économie; la liste comporte 12 facteurs concernant l'exportation et 7 facteurs concernant l'importation. Il a aussi été demandé aux répondants de classer les cinq facteurs de 1 (le plus problématique) à 5 (le moins problématique). Une note a été attribuée à chaque réponse en fonction de ce classement, de cinq points pour le facteur classé premier à un point pour le facteur classé au cinquième rang. Une note pondérée a été établie en additionnant les points attribués à chaque facteur et en divisant la somme par le total des points attribués à tous les facteurs.

La figure 10.2 indique les notes pondérées par groupe de revenu pour les facteurs associés à l'exportation (10.2 a) et à l'importation (10.2 b), respectivement.* Les résultats soulignent non seulement l'importance de la facilitation des échanges aux niveaux multilatéral et bilatéral mais aussi les possibilités qu'ont les pays de faciliter les échanges grâce à des mesures pratiques relevant des compétences de leur gouvernement.

Figure 10.2 Les facteurs les plus problématiques pour l'exportation et l'importation, par groupe de revenu



Encadré 10.1 Point de vue des entreprises: les facteurs les plus problématiques pour le commerce**Figure 10.2 Les facteurs les plus problématiques pour l'exportation et l'importation, par groupe de revenu (suite)****b. Importation***Notes:*

* Les notes agrégées correspondent aux notes moyennes de chaque facteur dans l'ensemble des économies appartenant au groupe de revenu.

Classification adaptée de la classification par groupe de revenu de la Banque mondiale (situation en juillet 2014). Nombre d'économies par groupe de revenu: élevé (50), intermédiaire – tranche supérieure (37), intermédiaire – tranche inférieure (35) et faible (21). Les facteurs sont classés par ordre descendant en fonction de la moyenne globale.

Source: Forum économique mondial, Enquête d'opinion auprès des grands dirigeants d'entreprises (2014); voir Browne *et al.* (2014) pour plus de précisions.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241613>

- Dans ce contexte, une première étape essentielle est d'identifier les principaux goulets d'étranglement qui entravent le commerce et la connectivité aux chaînes d'approvisionnement (voir l'encadré 10.1 et la figure 10.2); c'est là l'objectif du Global Enabling Trade Report 2014, qui est présenté dans la section suivante. Publié tous les deux ans, ce rapport fournit des renseignements aux décideurs, aux partenaires et aux donateurs concernant les domaines prioritaires et favorise le suivi des progrès.
- Les sections suivantes mettent en lumière le rôle du secteur privé pour orienter l'aide vers les domaines où elle est le plus nécessaire et faire en sorte que des points de bascule pour le commerce soient atteints. Pour agir à une plus grande échelle et assurer la mise en œuvre dans les pays les plus pauvres, une coopération renforcée entre les efforts des donateurs publics et du secteur privé est nécessaire, les pays bénéficiaires étant toujours ceux qui en profitent en fin de compte.

- Plus généralement, la communauté commerciale souffre d'un schisme entre ceux qui sont chargés de l'élaboration des politiques et ceux qui assurent la mise en œuvre et le renforcement des capacités. Le secteur privé est généralement moins compartimenté à cet égard et il peut favoriser un rapprochement entre ces deux composantes. Lorsque les efforts de facilitation des échanges peuvent s'intégrer dans un programme axé sur l'avenir concernant l'économie numérique et la politique en matière de services, entre autres, la communauté commerciale peut déployer toutes ses forces pour accomplir des progrès.

Le rapport *Global Enabling Trade Report 2014* vise à préciser les obstacles que rencontrent les entreprises dans certains pays lors de leurs activités d'exportation et d'importation.

SUIVRE LES PROGRÈS: L'INDICE DE FACILITATION DES ÉCHANGES

Publié initialement par le Forum économique mondial en 2008 et tous les deux ans depuis 2010, l'indice de facilitation des échanges (*l'Enabling Trade Index* (ETI)) est un indicateur composite qui évalue dans quelle mesure les économies possèdent les institutions, les politiques, les infrastructures et les services nécessaires pour faciliter la libre circulation des marchandises à travers les frontières et jusqu'à leur destination.

L'ETI prend en compte non seulement des facteurs liés à l'accès aux marchés, comme les droits de douane et les obstacles non tarifaires, mais aussi ceux qui facilitent les échanges sur un plan plus pratique: une administration plus efficace à la frontière, de meilleures infrastructures et télécommunications et de meilleurs régimes réglementaires et de sécurité qui protègent les droits de propriété et réduisent les coûts de transaction.

L'accent mis sur la facilitation des échanges est particulièrement pertinent à la suite de la neuvième Conférence ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Bali en 2013 puis des décisions adoptées par le Conseil général en novembre 2014. La facilitation des échanges était au premier plan des préoccupations des gouvernements, des entreprises et des partenaires de développement depuis l'accord de Bali. Ce regain d'intérêt est l'occasion pour les décideurs, en particulier dans les pays en développement, de faire adopter des mesures favorisant le commerce. Étant donné que la conclusion de l'ensemble du Programme de Doha pour le développement reste encore bien éloignée, et en l'absence de réels progrès des négociations sur l'accès aux marchés, ces mesures représentent un moyen de tirer parti des importants avantages découlant du commerce. Dans ce contexte, l'ETI offre un outil permettant à la communauté commerciale internationale de suivre les progrès accomplis concernant la mise en œuvre de ces mesures. Dans le contexte de l'Initiative Aide pour le commerce, il aide à identifier les domaines thématiques et géographiques prioritaires.

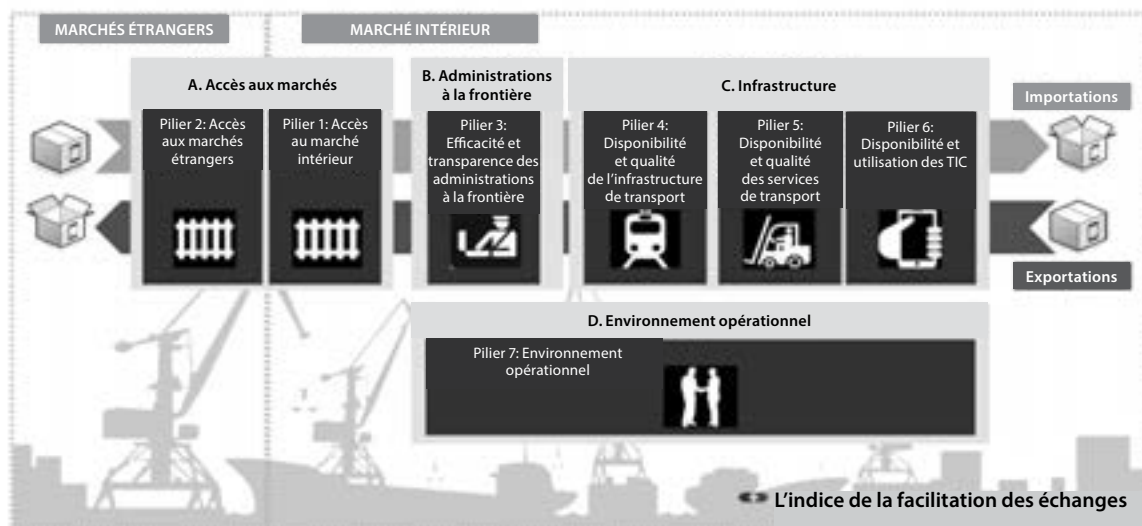
En outre, l'importance de ces facteurs est largement attestée par la littérature empirique. Par exemple, les recherches suggèrent que la qualité de la logistique, de la connectivité et de l'administration à la frontière joue un rôle au moins aussi important que les droits de douane, pour déterminer les coûts du commerce bilatéral (Forum économique mondial, 2014a).

L'encadré 10.3 décrit brièvement la structure de l'ETI, ainsi que la méthodologie et les données utilisées pour calculer l'indice, tandis que la figure 10.2 illustre le cadre de l'indice. Les résultats des différents groupes de revenu pour les sept piliers de l'ETI et par rapport à la moyenne des cinq économies les plus performantes (*ibid.*) sont représentés dans la figure 10.4.

Encadré 10.2 L'indice de facilitation des échanges

L'ETI compile différents indicateurs en un indice unique sur la base de son cadre sous-jacent. Depuis sa mise au point, le cadre a évolué en fonction de l'apparition de nouveaux indicateurs, des commentaires recueillis au fil des ans et des éléments de preuve figurant dans la littérature théorique et empirique. Les résultats pour 2010 et 2014 indiqués dans le présent chapitre ont été recalculés en utilisant la même méthodologie (élaborée en 2014) afin de s'assurer qu'ils soient pleinement comparables. En tant qu'outil diagnostique, l'indice s'attache principalement à mesurer les résultats et, délibérément, ne donne pas d'indications concernant des solutions potentielles.

Figure 10.3 Le cadre de l'ETI, par type de marché, sous-indice et pilier



Source: Forum économique mondial

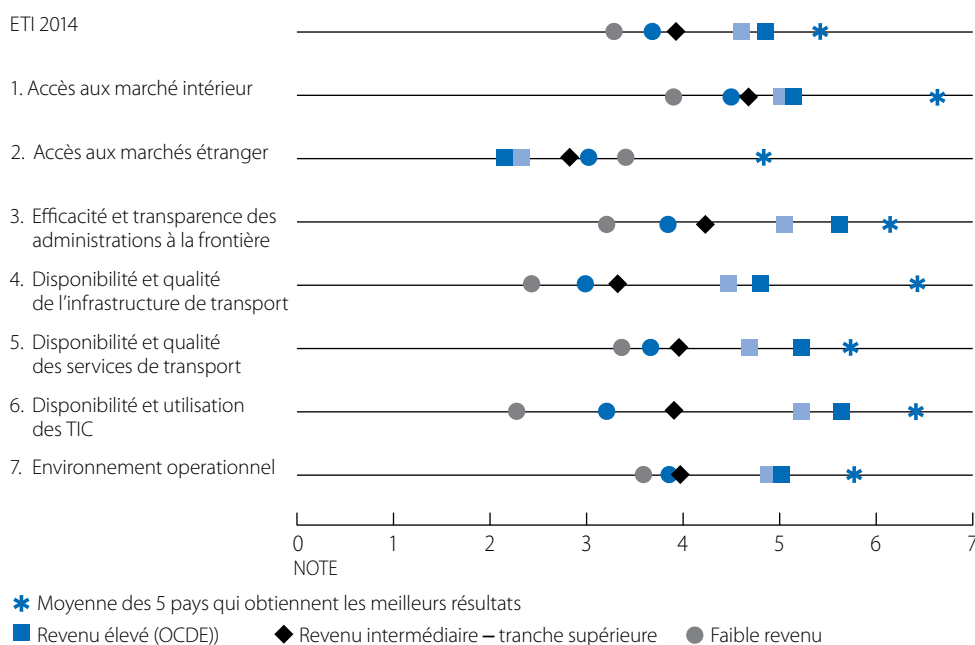
Le cadre de l'ETI permet de mesurer les différents facteurs qui facilitent le commerce, en les classant dans quatre grands domaines thématiques ou sous-indices, à savoir:

- **Accès aux marchés** – mesure l'étendue et la complexité du régime tarifaire d'un pays, ainsi que les obstacles tarifaires rencontrés par les exportateurs d'un pays sur les marchés étrangers et les préférences dont ils bénéficient.
- **Administrations à la frontière** – évalue la qualité, la transparence et l'efficacité de l'administration des frontières d'un pays.
- **Infrastructure** – évalue la disponibilité et la qualité de l'infrastructure de transport, des services connexes et de l'infrastructure de communications d'un pays, qui sont nécessaires pour faciliter la circulation des marchandises dans le pays et à l'étranger.
- **Environnement opérationnel** – mesure la qualité des facteurs institutionnels essentiels qui ont une incidence sur les activités des importateurs et des exportateurs opérant dans un pays.

Ces quatre domaines sont à leur tour divisés en sous-parties, ou piliers, qui rendent compte d'aspects plus spécifiques au sein de leurs grands domaines thématiques respectifs. Chaque pilier comprend un certain nombre d'indicateurs. Les 56 indicateurs de l'ETI proviennent de différentes organisations, dont plusieurs ont fourni des indications et un appui pour concevoir le cadre de l'indice, en créant de nouveaux indicateurs ou en fournissant un accès privilégié ou avancé à leurs propres séries de données. Le Centre du commerce international, la Global Express Association, la Banque mondiale, l'OMC et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement figurent parmi les partenaires de longue date du projet. En outre, 23 indicateurs, représentant 36% de la note de l'ETI, proviennent de l'enquête d'opinion du Forum économique mondial auprès des grands dirigeants d'entreprises. Le Forum mène cette enquête chaque année depuis plus de 30 ans, ce qui en fait l'une des enquêtes mondiales les plus anciennes et les plus vastes sur l'environnement économique. L'édition 2014 a rassemblé les opinions de 13 000 répondants issus de 148 économies.

Source: Browne et al. (2014).

Figure 10.4. ETI 2014: moyennes par groupe de revenu et pays qui obtiennent les meilleurs résultats



Note: Basé sur les classifications de la Banque Mondiale.

Source: Forum économique mondial 2014.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241620>

Les résultats de l'ETI montrent que les pays à faible revenu affichent des performances systématiquement inférieures à celles des autres pays dans la plupart des piliers. L'écart est particulièrement important dans les domaines où des améliorations nécessitent d'importants efforts financiers, comme la disponibilité et la qualité de l'infrastructure de transport et la disponibilité et l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC). Toutefois, des écarts importants subsistent aussi concernant l'efficacité et la transparence de l'administration aux frontières, un domaine qui figure au centre du programme de facilitation des échanges et qui est souvent perçu comme pouvant avoir un impact rapide pour stimuler le commerce, dans la mesure où les avantages l'emportent largement sur le coût des réformes nécessaires. Les mesures visant à moderniser l'administration aux frontières sont relativement moins coûteuses et chronophages et elles sont politiquement moins sensibles car elles suscitent peu de controverses, comme le prouve l'accord de Bali, qui a été adopté au cours d'une période difficile pour la gouvernance internationale.

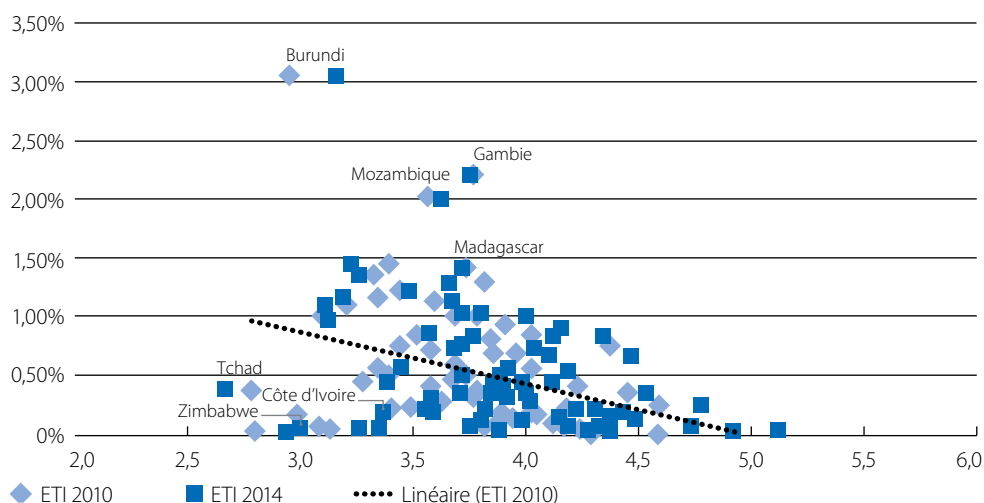
Consciente de l'importance du commerce pour le développement, la communauté internationale déploie des efforts considérables pour surmonter les goulets d'étranglement et les obstacles qui entravent le commerce. En 2005, l'OMC a lancé l'Initiative Aide pour le commerce afin d'aider "les pays en développement, et notamment les pays les moins avancés, à faire du commerce", reconnaissant que "beaucoup de pays en développement sont confrontés à une série de difficultés du côté de l'offre et à des problèmes d'infrastructure qui limitent leur aptitude à participer au commerce international".

En 2012, l'Aide pour le commerce octroyée par le Comité d'aide au développement de l'OCDE représentait 31% de l'aide totale fournie à 23 pays à faible revenu inclus dans l'ETI de 2014. En outre, si cette part est restée stable, les versements au titre de l'Aide pour le commerce ont quant à eux augmenté de 126% entre 2005 et 2012. L'Aide pour le commerce accordée aux pays à faible revenu dans les secteurs et domaines pris en compte dans l'ETI représentaient 0,7% de leur PIB combiné (conformément à la méthodologie du Système de notification des pays créanciers de l'OCDE, seuls

les fonds relevant des codes suivants ont été inclus: 21010 à 21081; 22010 à 22040; 33110 à 33140; 33181; 24010 à 24081; et 25010 à 25020). Cela représente 44% de l'Aide pour le commerce totale octroyée à ces pays, l'aide consacrée à l'infrastructure de transport représentant à elle seule 32%. L'Aide pour le commerce restante était destinée au renforcement de la capacité de production et à des domaines spécifiques de l'infrastructure économique, comme la production et la fourniture d'énergie.

Dans ce contexte, nous utilisons l'ETI pour évaluer si, au cours de la dernière décennie, l'aide a pu bénéficier aux pays qui en avaient le plus besoin et si elle a ciblé les domaines dans lesquels ils avaient le plus de retard. La figure 10.5 montre les montants moyens versés au titre de l'Aide pour le commerce au cours de la période 2005-2012 qui entrent dans le cadre de l'ETI (exprimés en pourcentage du PIB du pays bénéficiaire) ainsi que les notes globales de l'ETI pour 2010 et 2014 (en bleu et en rouge, respectivement). Seuls les pays qui ont reçu une Aide pour le commerce entre 2005 et 2012 étaient inclus dans le graphique, ce qui correspondait à 75 pays pris en compte par l'ETI de 2010 et 2014. Les données sur l'Aide pour le commerce comprennent l'aide publique au développement et les autres apports du secteur public. L'ajustement linéaire est basé sur l'ETI de 2010.

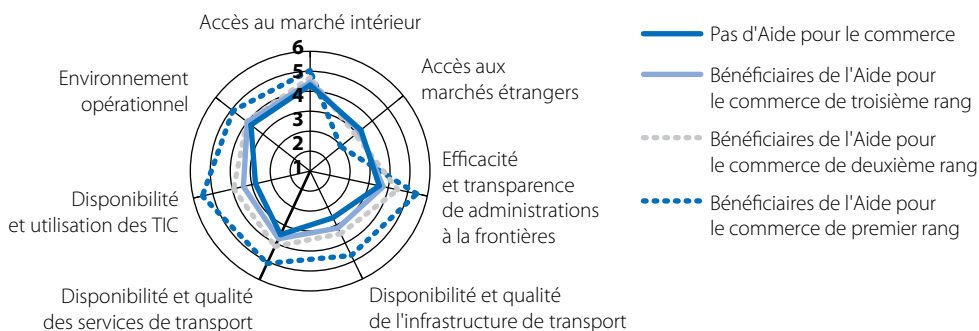
Figure 10.5 ETI 2010 et 2014 et moyenne des décaissements au titre de l'Aide pour le commerce, 2005-2012 (% du PIB)



StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241638>

La figure 10.5 montre que l'aide a généralement profité aux pays qui affichaient les moins bons résultats dans les sept piliers de l'ETI. En particulier, le Burundi, le Mozambique, la Gambie et Madagascar ont reçu chaque année, en moyenne, 2 à 3% de leur PIB sous forme d'Aide pour le commerce – la plus forte proportion parmi les pays analysés par l'ETI. Alors que les résultats globaux du Burundi mesurés par l'ETI se sont considérablement améliorés, les résultats enregistrés par les trois autres pays sont restés relativement stables. À l'autre extrémité, des pays tels que le Zimbabwe, la Côte d'Ivoire et le Tchad ont reçu une aide d'un montant relativement faible compte tenu de leurs résultats mesurés par l'ETI. Les résultats du Tchad, qui étaient déjà les plus mauvais au sein de l'échantillon, se sont encore détériorés entre 2010 et 2014, tandis que la situation au Zimbabwe et en Côte d'Ivoire s'est améliorée au cours de la même période, même si la fin des crises politiques qui ont touché les deux pays autour de 2010 a probablement contribué à cette évolution.

Figure 10.6 ETI 2014 par pilier et par groupe de bénéficiaires de l'Aide pour le commerce



Note: Voir le texte pour plus de précisions.

Source: Forum économique mondial

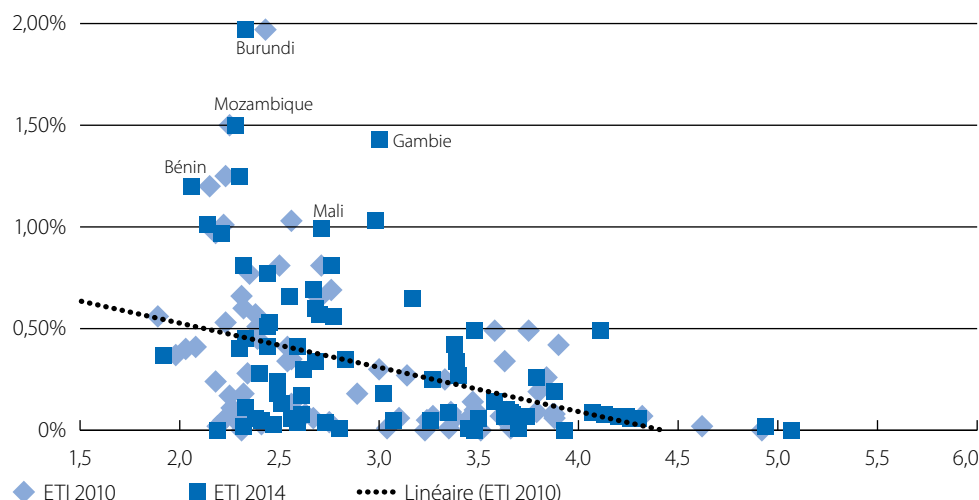
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241642>

L'ETI 2014 couvre 118 économies au total. Parmi elles, 43 n'ont reçu aucune Aide pour le commerce entre 2005 et 2012 (ligne verte). Les 75 pays restants ont été divisés en 3 groupes égaux en fonction du montant moyen reçu au titre de l'Aide pour le commerce: les bénéficiaires de premier rang correspondent aux bénéficiaires des 67^{ème} centiles et supérieurs, les bénéficiaires de deuxième rang aux bénéficiaires des 34^{ème}–66^{ème} centiles, et les bénéficiaires de troisième rang aux bénéficiaires des 33^{ème} centiles et inférieurs. Les résultats des quatre ensembles de pays, comparés au regard des sept piliers et regroupés selon le montant de l'aide reçue au cours de la période 2005-2012, sont indiqués dans la figure 10.6. Les bénéficiaires de premier rang – ceux qui ont reçu, en moyenne, plus de 1,3% de leur PIB sous forme d'aide chaque année et qui sont représentés par la ligne violette – affichent des résultats systématiquement plus mauvais que les autres pays au regard de tous les piliers, à l'exception de l'accès aux marchés étrangers. Dans ce pilier, ils bénéficient de l'accès préférentiel accordé aux pays les moins avancés et aux autres pays en développement.

L'écart entre les bénéficiaires d'Aide pour le commerce de premier rang et le reste du monde est le plus grand pour ce qui est de la disponibilité et de l'utilisation des TIC (pilier 6), de la disponibilité et de la qualité de l'infrastructure de transport (pilier 4) et de l'efficacité et de la transparence de l'administration aux frontières (pilier 3). Dans le cas de l'infrastructure de transport, les versements au titre de l'Aide pour le commerce correspondent largement aux résultats des pays pour le pilier 4, dans la mesure où les pays dont les résultats étaient relativement mauvais ont reçu davantage de fonds pour remédier à ces faiblesses (figure 10.6) (les versements au titre de l'Aide pour le commerce incluent les codes du SNPC 21010 à 21081; l'ajustement linéaire est basé sur l'ETI 2010). En particulier, le Mozambique et le Burundi étaient là-aussi les principaux bénéficiaires d'Aide pour le commerce, avec Madagascar, le Bénin et la Gambie. Parmi ces pays, c'est le Mali qui a le plus amélioré son infrastructure durant la période 2010-2014, tandis que les résultats des autres pays sont restés stables ou se sont légèrement détériorés.

Les encaissements des pays au titre de l'Aide pour le commerce en faveur de la facilitation des échanges et de l'efficacité et de la transparence de l'administration aux frontières (pilier 3) sont présentés dans la figure 10.8 (les versements au titre de l'Aide pour le commerce incluent les codes du SNPC 33110 à 33120; l'ajustement linéaire est basé sur l'ETI 2010). La plupart des pays n'ont reçu aucune aide ou presque pour surmonter les goulets d'étranglement et les obstacles auxquels ils sont confrontés dans ce domaine, quels que soient leurs résultats. Le Burundi, et la Jordanie dans une moindre mesure, sont les pays qui ont reçu relativement plus d'aide axée sur la facilitation des échanges (les résultats du Burundi se sont détériorés et ceux de la Jordanie se sont améliorés entre 2010 et 2014). Toutefois, les pays qui font face à d'importantes contraintes, tels que le Tchad, ont reçu très peu d'aide au cours de la dernière décennie.

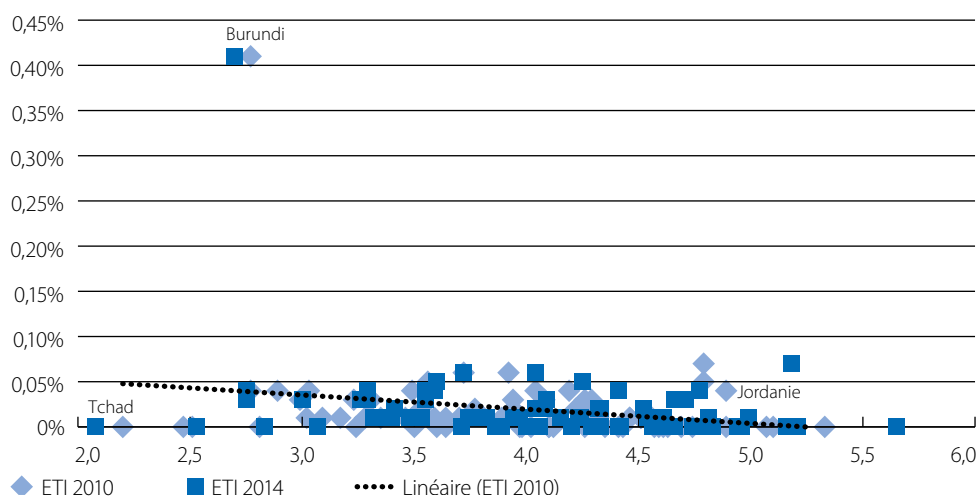
Figure 10.7 Note ETI 2010 et 2014 concernant le pilier 4 et versements moyens au titre de l'Aide pour le commerce en faveur de l'infrastructure, 2005-2012 (% du PIB)



Source: Forum économique mondial; OCDE (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241650>

Figure 10.8 Note ETI 2010 et 2014 concernant le pilier 3 et versements moyens au titre de l'Aide pour le commerce en faveur de la facilitation des échanges, 2005-2012 (% du PIB)

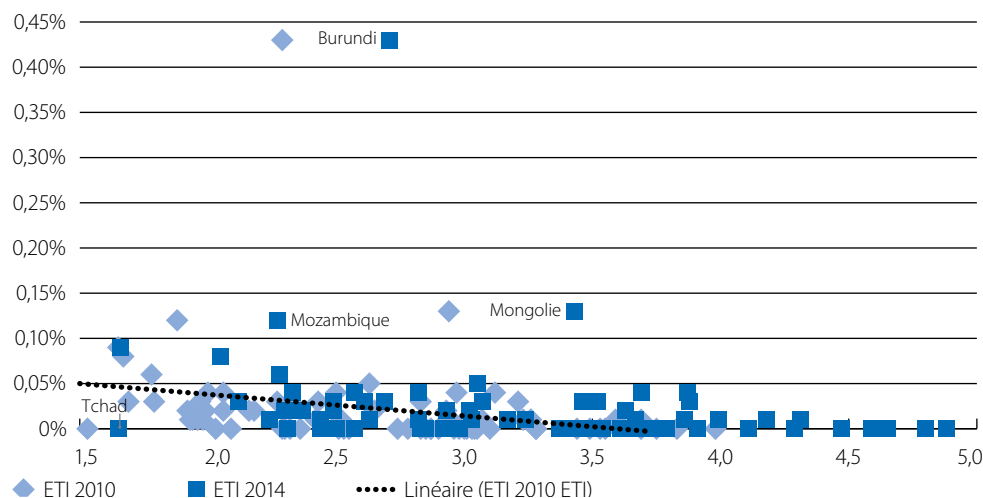


Source: Forum économique mondial; OCDE (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241662>

Comme le montre la figure 10.6, les TIC et l'infrastructure de transport sont les principales faiblesses des pays bénéficiaires de l'Aide pour le commerce participant au commerce international. Pourtant, peu de fonds sont destinés à l'amélioration des télécommunications et des TIC (figure 10.9). La grande majorité des pays en développement reçoivent peu d'aide, voire aucune aide, pour améliorer leur infrastructure des TIC et combler le vaste écart – le plus important de tous les piliers de l'ETI – qui les sépare des économies développées. La Gambie vient en tête des bénéficiaires de l'aide destinée aux TIC (en proportion du PIB), avec une moyenne annuelle de 0,4% entre 2005 et 2012, suivie par la Mongolie et le Mozambique. Une fois encore, le Tchad figure parmi les pays ayant reçu le moins d'aide, malgré les difficultés qu'il rencontre dans ce domaine.

Figure 10.9 Note ETI 2010 et 2014 concernant le pilier 6 et versements moyens au titre de l'Aide pour le commerce en faveur des TIC, 2005-2012 (% du PIB)



Source: Forum économique mondial; OCDE (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241673>

L'ETI indique la mesure dans laquelle le système d'un pays favorise le commerce. Cela représente une première étape importante dans le processus de prise de décisions, notamment dans le contexte des activités d'Aide pour le commerce. L'ETI est un outil de diagnostic et, en ce sens, il ne donne pas d'indications sur les solutions possibles et il ne fait pas de recommandations spécifiques. Cependant, les résultats peuvent être utilisés pour identifier les succès rencontrés tout au long de l'échelle du développement, des pays qui obtiennent les meilleurs résultats aux économies moins avancées dont les résultats vont au-delà de ce que ne laissaient présager leurs capacités. Il est possible d'identifier des bonnes pratiques en analysant ensuite les facteurs qui ont contribué à ces réalisations.

EXEMPLES D'EFFORTS DÉPLOYÉS PAR LES ENTREPRISES EN VUE D'ATTEINDRE DES POINTS DE BASCULE POUR LE COMMERCE

En passant du point de vue macroéconomique au point de vue microéconomique, il convient d'examiner la façon dont les efforts du secteur privé, qui répondent à la nécessité de développer les entreprises, s'attaquent aux principaux goulets d'étranglement. L'élimination des goulets d'étranglement est plus efficace lorsque ces efforts sont combinés, en particulier à des initiatives du secteur public.

Renforcer les capacités humaines et l'infrastructure portuaire

Depuis qu'elle a repris la gestion du port de Dakar (Sénégal) en 2008, la société de manutention de marchandises Dubaï Ports World (DP World) apporte une contribution majeure à l'économie sénégalaise. En soutenant le développement du terminal et de la communauté locale, DP World a créé plus de 200 emplois pour les populations locales, en donnant une formation spécialisée aux employés du terminal, en développant leurs compétences et en développant l'efficacité opérationnelle pour s'aligner sur les normes mondiales. Les capacités sont passées de moins de 300 000 EVP (équivalents vingt pieds) à plus de 600 000 EVP. Cela s'est traduit entre autres par une importante réduction du temps de séjour des navires et une envolée des importations et des exportations de marchandises, ce qui a profité à la fois au commerce intra-africain et à l'économie sénégalaise. Ces améliorations ont été soutenues par un financement octroyé par la Banque africaine de développement.

Améliorer la sécurité routière

Le taux d'accidents élevé sur les routes africaines est un obstacle au commerce ainsi qu'une cause importante de blessures et de décès. Améliorer la sécurité le long des corridors commerciaux est une façon rentable de faciliter les échanges sur le continent. Dans ce contexte, le groupe TOTAL s'est associé à la Banque mondiale afin d'améliorer la sécurité le long des corridors de transport prioritaires en Afrique, ce qui a à son tour permis d'améliorer l'efficacité des corridors internationaux de commerce et de transit essentiels (TOTAL et Banque mondiale, voir <http://www.oecd.org/aidfortrade/48368666.pdf>).

Associer les petits exploitants et atteindre un volume critique

Compte tenu de ses nombreuses applications industrielles, le manioc est l'une des six cultures cibles que le Ministère nigérian de l'agriculture a identifiées comme devant faire l'objet d'une attention particulière. La production actuelle est utilisée uniquement sous forme de produits alimentaires traditionnels, à l'exception de quelques entreprises pionnières qui produisent des produits à valeur ajoutée tels que de la farine de manioc de haute qualité. Pour dégager des bénéfices dans ces chaînes de valeur naissantes, il sera nécessaire de surmonter les difficultés logistiques liées aux réseaux de production des petits exploitants, le ratio valeur/volume extrêmement faible du manioc, ainsi que les obstacles liés à l'infrastructure de transport. L'entité public-privé Cassava Development Corporation a été mise en place pour induire des progrès dans ce secteur en créant des points de ramassage permettant aux petits exploitants de regrouper leurs chargements pour le transport longue distance. Améliorer l'infrastructure sous-jacente et adapter les modèles d'activité peut aider à stimuler l'investissement privé dans le secteur agricole du Nigéria (Forum économique mondial, 2014b).

Emballer, stocker et transformer pour réduire les pertes et ajouter de la valeur

Même si l'Inde est le deuxième producteur de tomates du monde, la chaîne d'approvisionnement du pays est extrêmement fragmentée. Un certain nombre d'obstacles liés à la chaîne d'approvisionnement contribuent à des pertes de 25 à 30% durant la récolte et le transport et sur les marchés locaux (*mandis*). CHEP et Unilever collaborent actuellement dans le cadre d'un projet pilote visant à améliorer les emballages de transport, afin de réduire les coûts et d'accroître la valeur (Forum économique mondial, 2014c).

Encourager le commerce des petites et moyennes entreprises

En tant que sources d'emplois et de croissance, les petites et moyennes entreprises (PME) sont importantes pour les économies nationales. Ces entreprises réalisent en général peu d'exportations; une étude portant sur les entreprises françaises (à l'exclusion des entreprises menant leurs activités sur Internet) a constaté que 65% des grandes entreprises travaillent à l'exportation, contre seulement 3% des plus petites entreprises. Internet aide les PME à participer au commerce mondial. eBay et le Web, par exemple, ont bouleversé les dynamiques en facilitant l'accès des PME aux marchés internationaux. Dans le cadre d'un programme pilote, eBay a collaboré avec de petites entreprises en vue d'éliminer les obstacles rencontrés par les acheteurs et les vendeurs internationaux et de favoriser la transparence concernant les prix totaux au débarquement et les dates de livraison en facilitant la communication, la manutention et l'expédition. Les résultats préliminaires suggèrent que l'élimination des obstacles de ce type peut se traduire par une augmentation de 60 à 80% des activités transfrontières des petites entreprises de vente (Forum économique mondial, 2013).

Ces exemples montrent que la facilitation des échanges n'existe pas en dehors de tout contexte. Un large ensemble de parties prenantes, dont beaucoup ne se considèrent peut-être pas comme directement connectées aux courants d'échanges, doivent constater les avantages de la collaboration pour que les chaînes d'approvisionnement puissent fonctionner. Plus les chaînes d'approvisionnement permettent d'ajouter de la valeur, plus les parties prenantes sont incitées à œuvrer à l'élimination des entraves à la facilitation des échanges.

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DES EFFORTS DE COLLABORATION DÉPLOYÉS EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE

Le Brésil a enregistré des taux de croissance du commerce élevés au cours des dix dernières années, mais ses entreprises rencontrent toujours quelques obstacles. Selon une enquête de perception menée par la Confédération nationale de l'industrie (CNI), 44% des entreprises interrogées considéraient les procédures douanières comme une question préoccupante (*Entraves às Exportações Brasileiras*, enquête de la CNI, 2014). À la lumière de ces résultats, le Brésil a commencé à mettre en œuvre un guichet unique (*portal único*).

Lancé officiellement en avril 2014 en vertu d'un décret présidentiel, le *portal único* vise à rendre le Brésil plus compétitif en matière de procédures commerciales, en améliorant la transparence pour toutes les parties prenantes. L'objectif est de réduire le délai d'exportation moyen de 38% (pour le ramener de 13 à 8 jours) et le délai d'importation moyen de 41% (pour le ramener de 17 à 10 jours). Grâce à ce système intégré unique, le Brésil pourrait réduire la bureaucratie et les prescriptions en matière de documents requis, simplifier les procédures et faciliter le processus pour les opérateurs commerciaux.

Le guichet unique nécessitera une coordination entre plusieurs organismes ayant des priorités différentes. Le Secrétariat au commerce extérieur (SECEX) et le Secrétariat aux douanes (*Receita Federal*) dirigent le projet, et d'autres organismes qui participent aux opérations commerciales jouent aussi un rôle.

Les enseignements tirés sont les suivants:

- Un soutien présidentiel adéquat est bénéfique. Durant la phase de préparation, le gouvernement a créé des structures qui serviront de base au futur projet. Le soutien fourni par les parties prenantes clés, jusqu'au niveau présidentiel, aide à consolider le projet de guichet unique comme l'une des priorités absolues de l'administration. Par exemple, le décret présidentiel d'avril 2014 a établi un mécanisme de coopération entre les organismes pertinents ainsi que le SECEX et *Receita Federal*, les deux principaux organismes en charge du projet. De plus, le décret définissait les éléments clés d'un modèle opérationnel de guichet unique à adopter.
- Des organismes de coordination désignés et une bonne gouvernance favorisent la gestion du processus. Afin de coordonner les différents points de vue et priorités des nombreuses parties prenantes, le Brésil a mis en place un comité de gestion composé de représentants du SECEX et de *Receita Federal*. Le Comité articule les questions interorganismes et coordonne les activités, les groupes de travail et les autres organismes participants. Outre ce comité de gestion, le gouvernement a formé un organe de gestion qui est ouvert à la participation des membres d'autres organismes pertinents. Enfin, le projet a donné à la Chambre de commerce extérieur (CAMEX) le pouvoir d'arbitrer et d'articuler les questions interministérielles. Pour que la coordination soit efficace, il faut un processus de prise de décisions clair qui commence par identifier tous les rôles clés et les étapes décisionnelles et qui désigne ensuite les responsables des décisions. Ce processus permet à toutes les parties prenantes de comprendre clairement leur rôle dans la prise de décisions importantes et le niveau d'implication requis. Même si le comité de gestion supervise l'ensemble du processus, il ne dispose pas de pouvoir exécutif, ce qui pourrait ralentir la mise en œuvre en cas de changement des priorités des organismes.
- La participation du secteur privé est importante pour la réussite d'un projet. Le gouvernement brésilien a signé un accord de coopération avec Procomex, une alliance d'associations et de grandes entreprises brésiliennes. Des représentants du secteur privé participent aux réunions et aux ateliers organisés par Promomex afin de cartographier les modalités de fonctionnement actuelles, identifier les goulets d'étranglement existants en matière de procédures à la frontière et discuter des moyens possibles pour améliorer les processus. Des représentants du secteur privé aident aussi à élaborer et à valider

les procédures modifiées. Par ailleurs, le gouvernement a collaboré directement avec les entreprises afin d'avoir leur point de vue sur les obstacles au commerce et de solliciter des recommandations en vue d'affiner le projet de guichet unique. Obtenir le soutien et la contribution du secteur privé est extrêmement important pour la réussite du projet; cela aide le Brésil à dégager un point de vue collectif concernant l'objectif final qu'il souhaite atteindre. Le pays a réussi à définir clairement certaines étapes spécifiques des processus.

- Un diagnostic peut conduire à des améliorations, permettre d'identifier les risques et suggérer des moyens de les atténuer. Le diagnostic initial était axé sur les procédures d'exportation existantes. Le Brésil a étudié environ 48 processus qui faisaient intervenir 16 organismes gouvernementaux (estimations réalisées à partir de documents officiels). Receita Federal a mené des études sur les délais nécessaires à l'importation, et les douanes ont examiné le temps nécessaire entre l'accostage et la réception des marchandises par les importateurs maritimes dans huit ports brésiliens importants. Les délais nécessaires pour chaque étape ont été mesurés, dans le but d'identifier les étapes qui offraient le plus grand potentiel d'amélioration. En outre, il a été possible de mesurer la variabilité des délais à chacune des étapes. Le SECEX et *Receita Federal* ont aussi identifié 30 risques potentiels qui étaient susceptibles de nuire à la bonne mise en œuvre d'un projet, en les classant selon leur probabilité et leur impact possible. Les organismes ont suggéré des mesures visant à atténuer ces risques, qui couvraient des domaines tels que la technologie, la complexité de la réorganisation, le soutien des parties prenantes publiques et les risques liés au secteur privé et aux organisations internationales.

L'approche adoptée en matière de communication, les messages clés et leur fréquence peuvent être ajustés en identifiant les intérêts de chaque partie prenante et l'impact au niveau du projet. Cela permet de déployer les ressources plus efficacement et avec davantage de précisions. La participation du secteur privé est importante pour une élaboration efficace des processus et un diagnostic approprié. Le secteur privé exerce des pressions en faveur d'une mise en œuvre à court terme; en réponse, le gouvernement donne la priorité aux procédures d'exportation.

Le gouvernement est aussi conscient des éléments qui ont une incidence équivalente sur les opérations commerciales et qui devraient être abordés au-delà du projet de guichet unique. Un exemple intéressant concernait la large gamme d'interactions entre les organismes nécessaires pour l'importation et l'exportation dans le secteur automobile, y compris des prescriptions non évidentes comme l'inspection phytosanitaire des palettes en bois sur lesquels sont transportées les pièces automobiles. Le gouvernement brésilien, conjointement avec les constructeurs automobiles, a amélioré les procédures d'importation dans l'industrie automobile et des résultats sont déjà visibles. Au Brésil, les processus d'importation commencent avec l'obtention d'une licence/certification qui, dans la plupart des cas, devrait être délivrée avant l'expédition (entretiens avec des constructeurs automobiles au Brésil, voir http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/procedimentos_preliminares/licenciamento_da_importacao/pedido_de_licenciamento.htm). Après cette première étape, les marchandises sont expédiées vers le pays, traitées, scannées, mises en libre circulation par les douanes, inspectées par le Ministère de l'agriculture et enfin chargées pour livraison. Auparavant, des étapes additionnelles retardaient la sortie des marchandises du port. Par exemple, pour les marchandises importées à des fins de réexportation, des procédures additionnelles d'exonération de droits pouvaient rallonger le processus de quatre jours. Le gouvernement brésilien et les constructeurs automobiles ont travaillé en étroite collaboration pour rationaliser l'administration aux frontières et les procédures de réexportation et ont obtenu de bons résultats, ramenant les délais de livraison à trois jours pour certaines entreprises (entretiens avec des constructeurs automobiles au Brésil).

Deux mesures ont conduit à cette amélioration:

- Des procédures en matière d'exonération fiscale (ristournes) – l'exonération est importante car les taxes ajoutent 25% à la valeur du fret international (voir http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm). Étant donné que le processus d'exonération prenait quatre jours et pouvait entraver la production, les entreprises préféraient parfois payer les taxes plutôt que d'attendre que le processus soit achevé. Le processus a été rationalisé par le gouvernement et il se déroule désormais sans retard. En outre, les critères d'exonération ont été simplifiés. Par exemple, les entreprises devaient auparavant déclarer une estimation de la part des marchandises qui seraient réexportées et de la quantité réelle lors de l'expédition afin de bénéficier d'une exonération. Aujourd'hui, la décision est fondée uniquement sur la quantité réelle de produits réexportés, un changement qui simplifie les processus internes des entreprises. Cette mesure a eu pour effet de réduire de quatre à cinq jours les délais de livraison.
- Des processus de dédouanement plus rapides grâce à un régime spécial – Blue Line, une initiative mise en place en 2004 (*Receita Federal do Brasil*, <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/emphab.htm>), est un régime spécial prévoyant un traitement prioritaire et une inspection réduite dans le cadre du processus de dédouanement. Le gouvernement a porté le nombre d'entreprises bénéficiant de ce régime à 49, dont 14 dans le secteur automobile (*Receita Federal do Brasil*, <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/linhaazul/emphab.htm>). Par conséquent, davantage de constructeurs automobiles peuvent bénéficier du régime et réalisent presque 100% de leurs importations sans inspection matérielle (entretiens avec des constructeurs automobiles au Brésil), ce qui rend le processus de dédouanement plus rapide et fiable. Cette mesure a eu pour effet de réduire d'un jour les délais de livraison.

Le Brésil a œuvré pour répondre aux principales priorités identifiées par les constructeurs automobiles et il a pu accomplir des progrès rapides. Toutefois, malgré ces améliorations, les entreprises auraient à gagner de processus encore plus efficaces. Par exemple, les délais d'importation pourraient être ramenés à deux jours en modifiant les modalités relatives aux licences agricoles et en modernisant les processus de dédouanement. À l'évidence, les résultats commerciaux sont affectés par des problèmes très divers liés à la compétitivité et les rares ressources destinées aux réformes doivent être judicieusement allouées. La participation des entreprises à la hiérarchisation des priorités et à la mise en œuvre des réformes peut aider à parvenir à un réel équilibre. En outre, plusieurs questions liées à la fiscalité et à l'infrastructure nuisent à la compétitivité commerciale des entreprises brésiliennes.

CONCLUSIONS

Il y a des possibilités importantes d'améliorer la coordination du financement et des compétences en matière de facilitation des échanges, en s'appuyant sur l'expérience des secteurs public et privé, afin de soutenir efficacement la mise en œuvre de l'AFE.

L'objectif principal d'une coalition public-privé de ce type est une exécution accélérée et ciblée à l'échelle voulue. Mettre en œuvre des activités de facilitation des échanges plus larges, de meilleure qualité, mieux coordonnées et plus transparentes servirait les intérêts des gouvernements des pays en développement, des entreprises et des donateurs.

Les exemples de mise en œuvre cités précédemment, issus des rapports sur la facilitation du commerce, sont limités à un ou deux pays et projets par an. Un exercice plus large aurait une plus grande portée régionale pour le partage des meilleures pratiques et s'intégrerait plus étroitement avec d'autres activités de développement. Une réelle participation du secteur privé, axée sur la demande, renforcerait la confiance des organismes donateurs quant à l'impact de leur financement.

Une coalition public-privé pourrait faire fond sur les travaux existants en matière de mise en œuvre de mesures favorables au commerce et les efforts analogues par le biais d'un processus comprenant les actions suivantes:

- évaluation des besoins et demandes de soutien par les gouvernements bénéficiaires;
- évaluation des obstacles et des possibilités commerciales viables par les acteurs; multinationaux et locaux du secteur privé;
- évaluation des besoins de financement par les donateurs;
- hiérarchisation collaborative et multipartite des priorités en matière de réformes et mécanismes de mise en œuvre;
- fourniture de compétences techniques, financement et gestion de projet;
- suivi continu par le biais de conseils régionaux et/ou sectoriels de la chaîne d'approvisionnement, rapports sur les indicateurs de résultats clés et partage proactif des meilleurs pratiques;
- supervision réglementaire et pilotage au niveau mondial.

Pour conclure, il y a des signes encourageants de progrès dans l'édification de coalitions pour mettre en œuvre la facilitation des échanges. Une coopération souple entre les donateurs, les institutions internationales, les gouvernements bénéficiaires et le secteur privé renforcera le travail de chacun d'eux. Le Forum économique mondial dispose d'une importante marge de manœuvre pour tirer parti des synergies à plusieurs stades des travaux relatifs à la mise en œuvre de mesures favorables au commerce, offrant ainsi un mécanisme qui facilite la coopération public-privé.

RÉFÉRENCES

Browne, C. *et al.* (2015), "The executive opinion survey: the voice of the business community", in *The Global Competitiveness Report 2014–2015*, pages 85 à 96, FEM.

Enquête de la Confédération nationale de l'industrie (CNI) (2014), *Entraves às Exportações Brasileiras*.

Forum économique mondial (2013), "eBay: Ramping up trade growth among smaller enterprises", *Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities*, Étude de cas, FEM, Genève.

Forum économique mondial (2014a), *The Global Enabling Trade Report 2014*, FEM, Genève.

Forum économique mondial (2014b), "Nigérian cassava flour: broadening value chains for traditional crops", *Enabling Trade: From Farm to Fork*, Étude de cas, FEM, Genève.

Forum économique mondial (2014c), "Indian tomatoes: adding value and reducing losses through processing", *Enabling Trade: From Farm to Fork*, Étude de cas, FEM, Genève.

Système de notification des pays créanciers de l'OCDE (2015), *Aid Activity database*, Éditions OCDE, Paris.

TOTAL et Banque mondiale, Initiative pour la sécurité routière des corridors africains, "Building Trade Capacity in Developing Countries: Private-Sector Contribution to Aid for Trade", <http://www.oecd.org/aidfortrade/48368666.pdf>.

