

# CHAPITRE 1

## CONTEXTE: IMPORTANCE DES COÛTS DU COMMERCE POUR UNE CROISSANCE INCLUSIVE ET DURABLE

*Contribution de l'Organisation mondiale du commerce*

---

**Résumé:** *Le commerce international n'est pas un processus fluide. Il y a de nombreuses "frictions" qui sont à l'origine des coûts du commerce. Quand ces coûts sont élevés, cela réduit la compétitivité des exportations en annulant l'avantage comparatif. Les coûts élevés du commerce bloquent l'accès des entreprises à la technologie et aux intrants intermédiaires, les empêchant d'entrer ou de progresser dans les chaînes de valeur mondiales. Ils nuisent également au bien-être des consommateurs en réduisant la gamme des biens et des services offerts et en augmentant les prix. Bien qu'ils n'expliquent pas à eux seuls les trajectoires de développement des différentes économies, les coûts du commerce sont un facteur important qui éclaire le fait que certains pays sont dans l'incapacité de croître ou de se diversifier.*

*L'éventail des politiques qui influent sur les coûts du commerce est large. Bien qu'ils soient omniprésents, ces coûts ne sont pas immuables. Des mesures peuvent être, et sont, prises pour les réduire. Les réformes des politiques produisent des effets positifs, mais ceux-ci ne peuvent pas être tenus pour acquis, et certaines études indiquent que ce sont les pays à plus bas revenu qui ont le plus à y gagner. Il reste fort à faire pour réduire davantage les coûts du commerce et intégrer plus complètement les pays dans l'économie mondiale, mais il y a de bonnes raisons de penser que les pays en développement et leurs partenaires prennent cette question au sérieux.*

---

## INTRODUCTION

Les coûts du commerce ont beaucoup d'importance. Ils ont une grande influence sur les flux commerciaux; ils déterminent qui échange quoi et avec qui, à quel endroit les produits sont fabriqués et les services sont fournis, quels biens et services sont offerts aux consommateurs et à quel prix. Les coûts du commerce interagissent avec les fondamentaux économiques, comme la technologie et la dotation en facteurs (travail et capital) pour déterminer la structure des échanges et de la production observée dans le monde. De ce fait, ils peuvent influencer grandement la trajectoire de développement économique d'un pays. L'encadré 1.1 ci-dessous donne un aperçu des raisons pour lesquelles les coûts du commerce sont importants, de l'avis des gouvernements de certains des pays les moins avancés (PMA).

### Encadré 1.1 Importance des coûts du commerce pour certains des pays les moins avancés

"En tant que pays sans littoral, le Bhoutan est confronté à des coûts du commerce plus élevés pour atteindre les marchés étrangers." **Bhoutan**

"Les coûts du commerce sont très importants pour la compétitivité de nos exportations en raison de notre isolement qui, compte tenu du coût du transport et du transit de nos produits d'exportation, réduit notre compétitivité." **République centrafricaine**

"Le coût du commerce reste décisif dans la structure des prix des produits importés et il affecte grandement le pouvoir d'achat de la population congolaise." **République démocratique du Congo**

"Malgré tous les efforts déjà faits, la réduction des coûts du commerce reste un défi majeur pour Madagascar." **Madagascar**

"Les coûts élevés du commerce pour accéder aux importations en Sierra Leone se traduisent par des prix élevés par rapport aux prix des mêmes produits dans les pays voisins, comme la Guinée et le Libéria. Cela explique dans une large mesure l'augmentation des activités illégales comme la contrebande à travers des frontières poreuses ce qui entraîne une perte de recettes douanières pour l'État." **Sierra Leone**

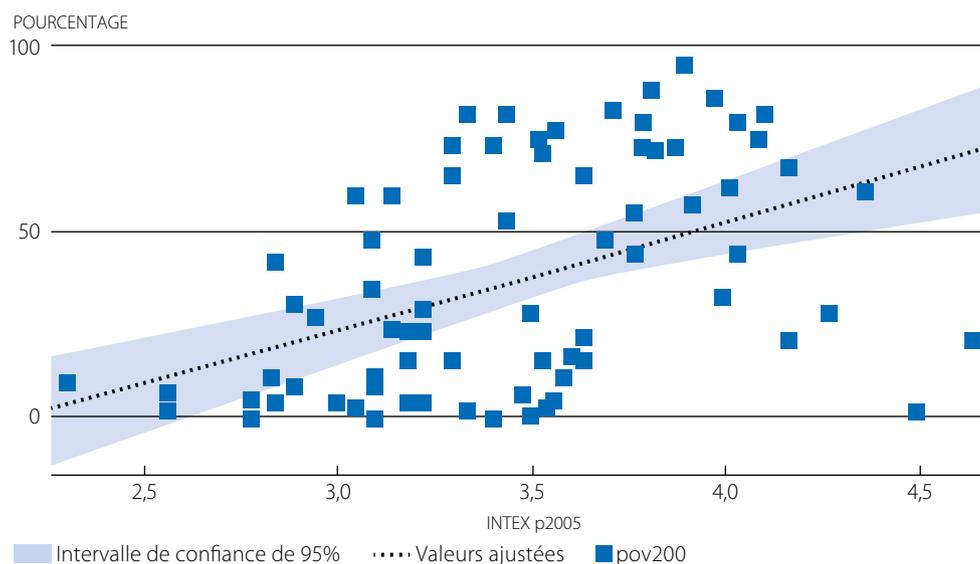
"Les coûts du commerce sont élevés en Ouganda, pays sans littoral, et cela nuit à la compétitivité de ses exportations." **Ouganda**

"Notre secteur privé a informé à maintes reprises les ministères responsables du coût très élevé de l'activité commerciale. Certains ont même demandé que l'État les aide en réduisant le coût des intrants, notamment des combustibles et de l'électricité. En outre, les liaisons de transport ne conviennent pas au secteur privé, ce qui augmente les coûts d'exportation." **Îles Salomon**

Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce OCDE/OMC, 2015.

Les pays où les coûts du commerce sont élevés sont isolés des marchés mondiaux: leurs consommateurs ne peuvent pas obtenir des produits étrangers à des prix compétitifs, et leurs entreprises ne peuvent pas accéder à des intrants étrangers de qualité ni exporter vers l'étranger. Pour ceux qui se trouvent en bas de l'échelle et qui vivent souvent dans l'extrême pauvreté, les prix élevés ont un effet disproportionné sur le bien être. Il n'est pas étonnant que la réduction des coûts du commerce soit généralement associée à une réduction nette de la pauvreté, même s'il est vrai que l'effet distributif des coûts du commerce varie selon les pays. Cette relation positive entre les coûts du commerce et la pauvreté est illustrée par la figure 1.1. Dans les pays en développement où les coûts du commerce sont plus élevés – mesurés par le nombre de jours nécessaires pour exporter en 2005 – la proportion de la population vivant avec moins de 2 dollars EU par jour est généralement plus importante.

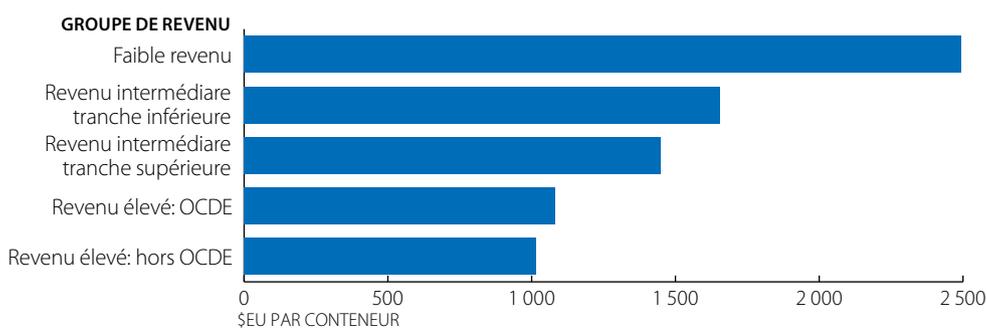
**Figure 1.1 Population vivant avec moins de 2 \$EU par jour (2008-2012) et nombre de jours nécessaires pour exporter (2005)**



Note: Le nombre de jours nécessaires pour exporter en 2005 est exprimé en logarithmes naturels. Les pays à revenu élevé ne sont pas compris dans la figure.

Source: Calcul du Secrétariat de l'OMC. Données: Indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale.  
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240687>

**Figure 1.2 Coûts d'exportation en \$EU par conteneur, 2014**



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

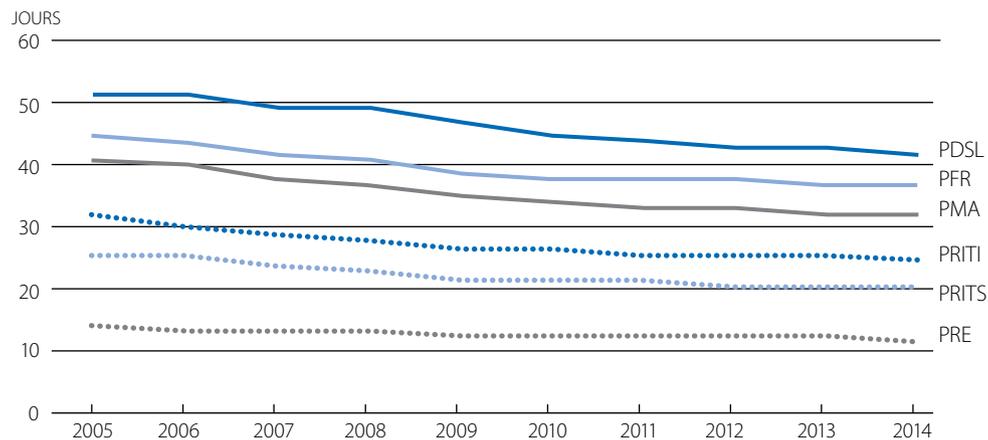
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240694>

Les coûts élevés du commerce excluent certaines régions, certains pays et certaines entreprises des marchés d'exportation et restreignent de ce fait leurs possibilités de développement. Ils n'expliquent pas pourquoi certains pays ont un faible revenu ou sont moins avancés, mais, combinés à d'autres facteurs, ils permettent de comprendre pourquoi certains pays ont du mal à croître et à tirer profit de leur avantage comparatif (voir la figure 1.2). Il est essentiel de maintenir les coûts du commerce à un niveau raisonnable et de les réduire autant que possible dans certains domaines clés pour bénéficier d'un avantage comparatif et des gains que procure le commerce.

D'un point de vue statique, la réduction des coûts du commerce peut entraîner une augmentation du bien-être économique – le coût économique réel de l'activité diminue et le PIB augmente en conséquence, car de nouvelles transactions ont lieu. Des gains dynamiques sont aussi possibles. Il a été constaté en particulier que l'accès aux intrants étrangers était associé à une activité d'innovation: les entreprises qui ont accès à de nouveaux produits combinent ceux-ci de diverses manières pour fabriquer des produits nouveaux. Le développement ou l'adaptation de technologies locales est au cœur du développement économique à moyen et long termes, et la maîtrise du processus est probablement un élément important pour progresser dans les chaînes de valeur mondiales.

Les coûts élevés du commerce constituent un fardeau considérable pour les pauvres: ils réduisent le bien-être économique en augmentant les prix à la consommation, et en empêchant les producteurs d'accéder aux marchés mondiaux. La figure 1.3 ci-dessous indique le nombre moyen de jours nécessaires pour importer. Le temps est un facteur important pour les coûts du commerce. Dans ce contexte, il est intéressant de noter ce qui se passe quand les coûts du commerce d'un pays donné restent à un niveau trop élevé tandis que ceux de ses partenaires diminuent. Le pays sera moins à même de tirer parti de la spécialisation par l'avantage comparatif et, de ce fait, il profitera moins des gains du commerce que ses partenaires. Cela s'applique aux pays qui restent relativement en marge du système commercial mondial en raison des coûts élevés du commerce, comme les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

**Figure 1.3 Nombre moyen de jours nécessaires pour exporter, par groupe de revenu**



Note: Chiffres calculés sur la base des moyennes simples pour 44 PMA, 16 PDSL, 30 PFR, 48 PRITI, 49 PRITS et 46 PRE.  
Source: Indicateurs du développement dans le monde.

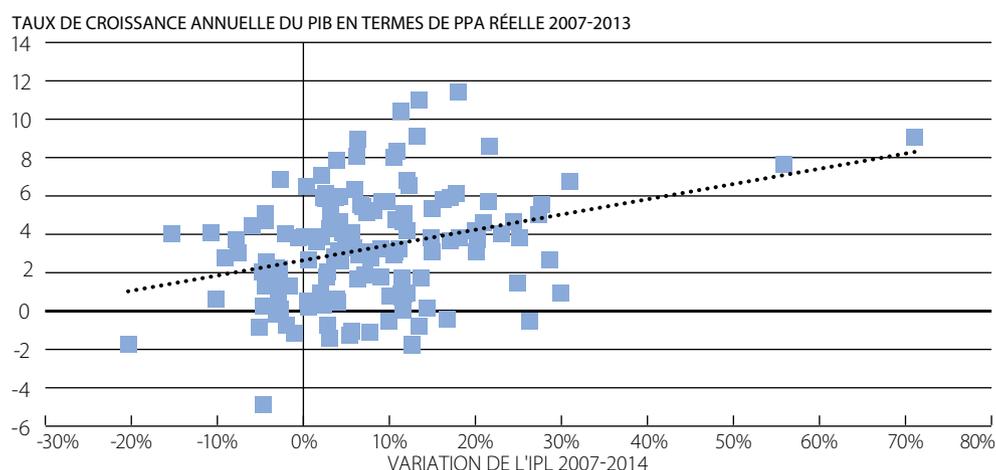
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933240704>

Le chapitre 2 donne plus de détails sur le niveau des coûts du commerce dans le monde, mais, en règle générale, ces coûts diminuent à mesure que le revenu par habitant augmente: en moyenne, les coûts du commerce sont plus faibles dans les pays riches que dans les pays pauvres (figure 1.1). De ce fait, certains pays ne peuvent pas bénéficier pleinement des gains économiques résultant de la spécialisation par l'avantage comparatif, et la structure de la production et des échanges est faussée par le niveau élevé des coûts du commerce. Ces coûts élevés peuvent certes profiter à certaines personnes ou à certains groupes dans ces pays – comme on le verra plus loin. Mais globalement, ils empêchent le marché d'allouer les ressources de la manière la plus efficace possible. En conséquence, les pays qui font plus d'efforts pour réduire les coûts du commerce – par exemple en améliorant la performance logistique et la facilitation des échanges – ont tendance à croître plus rapidement que les autres. Cette corrélation est mise en évidence par le nombre important de pays qui se trouvent à droite de la ligne verticale dans la figure 1.4 ci-dessous et les taux de croissance du PIB plus élevés de ces pays pendant la période 2006-2013 (ce qui signifie qu'ils améliorent leur performance logistique).

Les coûts du commerce sont importants non-seulement entre les pays, mais aussi à l'intérieur des pays. Les entreprises qui sont confrontées à des coûts élevés pour acheminer leurs produits de l'usine jusqu'à un port ou un aéroport international, ont de fait un obstacle supplémentaire à franchir pour accéder aux marchés internationaux. Parfois, ces obstacles les excluent totalement, si bien que les responsables politiques peuvent ne pas se rendre compte du tort qui est causé. Les régions où les coûts du commerce sont élevés sont souvent économiquement défavorisées et se situent en bas de la distribution des revenus (Banque interaméricaine de développement, 2013). Évidemment, de nombreux facteurs entrent en jeu pour déterminer la capacité d'un pays de croître et de se développer et il existe entre eux des interactions complexes. Mais pour certains pays, les coûts du commerce sont une importante source de désavantage.

Il existe un important corpus de recherches qui montre l'effet négatif des coûts du commerce sur le bien-être et le développement économiques, et sur la connectivité commerciale (un éventail de mesures et d'indices a été mis en place pour suivre les coûts du commerce – voir le chapitre 2). Les répondants au questionnaire de l'enquête de suivi OCDE-OMC sur l'Aide pour le commerce de 2015 (exercice de suivi 2015) ont généralement reconnu l'impact des coûts du commerce (voir la figure 1.5 ci dessous). Environ 87,0% des 62 pays en développement et pays moins avancés qui ont répondu ont indiqué que les coûts du commerce étaient très importants pour la compétitivité de leurs exportations. Ils étaient encore plus nombreux à penser (91,9%) que les coûts du commerce étaient importants ou très importants pour l'accès aux importations.

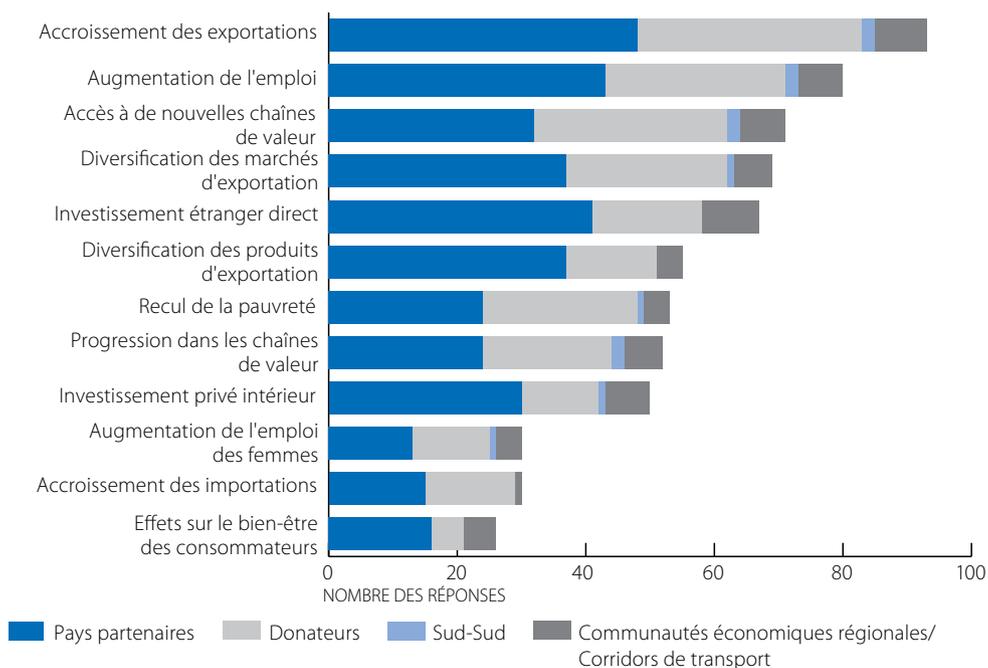
**Figure 1.4 Corrélation entre l'amélioration de la performance logistique et le taux de croissance du PIB**



Source: Indicateurs du développement dans le monde.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240715>

**Figure 1.5 Dans quelle mesure la réduction des coûts du commerce peut elle contribuer à la réalisation de l'objectif d'une croissance inclusive et durable?**



Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240720>

Dans le contexte du programme de développement pour l'après-2015, les répondants à l'exercice de suivi 2015 ont souligné que la promotion des exportations, la création d'emplois, l'accès aux chaînes de valeur – ainsi que la progression dans ces chaînes – et la diversification des exportations, entre autres, étaient quelques-unes des manières dont la réduction des coûts du commerce pouvait contribuer à la réalisation de l'objectif d'une croissance durable et inclusive. Les relations entre les politiques commerciales, la facilitation des échanges et la croissance inclusive sont étudiées dans ONU-CESAP (Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique), 2013.

## DÉFINITION DES COÛTS DU COMMERCE

Dans la littérature économique, les coûts du commerce sont définis comme "... tous les coûts liés à la fourniture d'un produit à l'utilisateur final autres que le coût de production du produit lui-même: coûts de transport (fret et délais), obstacles liés à la politique commerciale (obstacles tarifaires et non tarifaires), coûts de l'information, coûts d'exécution des contrats, coûts associés à l'utilisation de différentes monnaies, coûts juridiques et réglementaires, et coût de la distribution locale (gros et détail)" (Anderson et Van Wincoop, 2004).

Bien que le monde soit de plus en plus interconnecté, les biens et les services ne traversent pas les frontières de manière totalement fluide. Plusieurs facteurs créent des frictions, qui génèrent des coûts (Moise et Le Bris, 2013). L'interaction entre les coûts du commerce et les fondamentaux économiques explique en grande partie l'éventail des biens et des services exportés et les marchés desservis par les exportateurs et les importateurs. Dans l'exercice de suivi 2015, les répondants devaient donner leur avis sur un échantillon représentatif de coûts du commerce:

- Pour les marchandises, le questionnaire portait sur les coûts suivants: impact des procédures à la frontière (facilitation des échanges); droits de douane, redevances et autres impositions; mesures non tarifaires; infrastructures de transport et accès au financement du commerce.
- Pour les services, le questionnaire portait sur les coûts suivants: infrastructure de réseau (TIC, électricité, télécommunications); infrastructure de transport; non-reconnaissance des qualifications professionnelles; restrictions à la présence commerciale; restrictions au mouvement des personnes physiques; faiblesse du cadre réglementaire pour les services; droits de douane sur les intrants (par exemple sur les ordinateurs pour les services TIC) et faible niveau des compétences dans le secteur des services.

Les économistes font la distinction entre les coûts fixes et les coûts variables du commerce. Les coûts fixes correspondant à l'investissement (par exemple l'investissement nécessaire pour respecter une norme de produits sur le marché d'importation). Si l'on considère une seule période d'activité, les coûts fixes sont généralement payés une seule fois. Les coûts variables (par exemple les coûts de transport) sont payés par unité expédiée. Le mouvement international des marchandises a lui-même un coût. Les produits doivent être acheminés de l'usine au port ou à l'aéroport, ils doivent être traités à la frontière et ils doivent être chargés à bord d'un navire ou d'un avion. Ils sont ensuite transportés parfois sur une longue distance, puis déchargés, traités de nouveau à la frontière, transférés sur un camion ou un train et introduits dans un réseau de distribution local pour aller jusqu'au consommateur dans le pays importateur. Ce processus entraîne des externalités, comme la congestion et la pollution. Quand les marchés ne fonctionnent pas efficacement, il peut se produire des frictions pures, ou un "gaspillage" économique.

Les coûts du commerce sur les marchés de biens prennent de nombreuses formes. Les droits de douane sont un élément bien connu, mais, dans la plupart des pays, ils ne représentent qu'une part relativement faible de l'ensemble des coûts du commerce. Les mesures non tarifaires, y compris les normes de produit, sont aussi importantes, de même que d'autres types de réglementation qui rendent l'activité commerciale à l'étranger plus coûteuse que dans le pays. Les conditions d'activité des entreprises et les institutions commerciales et de gouvernance comptent aussi beaucoup car elles ont une incidence sur le coût de l'activité commerciale pour les entreprises étrangères.

### Encadré 1.2 Qu'est-ce qui distingue les coûts de transport et les droits de douane?

La BID (2008) mentionne au moins trois facteurs qui distinguent les coûts de transport des autres coûts du commerce, en particulier des droits de douane:

- À la différence des droits de douane, les coûts de transport sont très variables dans le temps, et le degré d'incertitude est probablement directement lié à la qualité des infrastructures du pays (y compris la qualité de la réglementation). Un degré d'incertitude élevé est susceptible d'entraver le commerce, en particulier le commerce de nouveaux produits, indépendamment du niveau des coûts de transport.
- À la différence des droits de douane, les coûts de transport ne sont pas un simple pourcentage fixe (*ad valorem*) du prix des produits. Ils comportent un élément par unité ce qui a des conséquences importantes pour la composition des exportations du pays. En effet, les coûts de transport ne sont jamais neutres par rapport au produit et ils sont plus pénalisant dans le cas des produits à forte intensité de transport, non-seulement parce qu'ils ont un faible ratio prix/poids, mais aussi en raison des coûts plus élevés liés aux stocks et à l'amortissement.
- À la différence des droits de douane, les coûts de transport ne sont pas fixés par décret mais sont fonction de variables telles que les flux commerciaux, la qualité des infrastructures du pays et le degré de concurrence dans le secteur des transports. En conséquence, la réduction des coûts de transport va bien au-delà de l'économie politique de la protection et exige un ensemble de mesures plus complexes que celles qu'implique la libéralisation des échanges.

Au cours des 20 dernières années, le commerce des services a augmenté rapidement et représente maintenant plus d'un cinquième des flux commerciaux mondiaux. La participation des pays en développement à ce commerce a augmenté de façon spectaculaire, passant de 11% des exportations mondiales de services en 1990 à 20% en 2011. En tant qu'intrants pour d'autres activités économiques, les services déterminent directement la compétitivité d'un pays. Des services comme les télécommunications, l'énergie, les transports et les services aux entreprises sont essentiels pour la production de biens et d'autres services et ils influent sur la productivité et la compétitivité. L'ouverture à l'importation de services et à l'investissement étranger direct (IED) peut-être un bon moyen d'accroître la disponibilité, la qualité et l'accessibilité en termes de prix de ces services, qui sont cruciaux pour la diversification des exportations, la croissance économique et la réduction de la pauvreté. En outre, les services peuvent offrir de nouvelles possibilités dynamiques d'exportation (Banque mondiale, exercice de suivi 2015).

Le commerce des services comporte aussi des coûts de transaction. Lorsque le commerce transfrontières pur est possible – via Internet, par exemple – des questions comme celle des coûts de transport ne se posent pas. Néanmoins, des problèmes de réglementation ou d'investissement dans l'infrastructure peuvent générer des frictions. Le commerce des services est entièrement régi par les règlements nationaux. Le cadre réglementaire applicable comprend un large éventail de lois et de réglementations nationales dans des domaines englobant souvent la propriété foncière, l'établissement des entreprises étrangères et les politiques migratoires. Ces lois et règlements s'appliquent à des secteurs aussi divers que les services bancaires, les services professionnels, le transport, l'éducation et le tourisme. Ils relèvent généralement de différents organismes gouvernementaux et ne sont pas facilement accessibles. De ce fait, le cadre réglementaire du commerce et de l'investissement dans le secteur des services est souvent opaque et imprévisible, ce qui nuit au climat d'investissement et restreint les capacités en matière de formulation des politiques (Banque mondiale, exercice de suivi 2015)

Par exemple, les services bancaires en ligne sont légaux dans de nombreux pays et sont souvent ouverts aux clients internationaux. Cependant, de nombreux pays interdisent aux banques étrangères qui n'ont pas de présence locale de faire de la publicité pour leurs services sur leur territoire, ce qui signifie qu'il est relativement difficile pour ces banques d'exercer leur activité sur un marché concurrentiel. L'hétérogénéité réglementaire – la possibilité de faire de la publicité

sur leur marché mais pas à l'étranger – est une source de coûts commerciaux dans le secteur des services, même dans les cas où le commerce transfrontières pur est devenu possible. Certes, il peut y avoir de bonnes raisons de réglementer dans certains cas – comme la protection des consommateurs – mais, pour de nombreux pays, il serait avantageux de faire en sorte que leur réglementation régissant le secteur des services soit plus efficace et performante, car cela réduirait les coûts du commerce.

Le fait que le commerce des services est tributaire de services d'infrastructure de base, tels que le réseau téléphonique ou la connectivité haut débit, sans lesquels le service ne peut-être fourni, constitue une autre source de friction. Un autre exemple à cet égard serait le tourisme et l'infrastructure de transport. Pour la Sierra Leone, l'insuffisance de la connectivité Internet dans le pays et la mauvaise qualité de l'infrastructure de transport, en particulier dans les régions touristiques du pays, sont les principaux goulets d'étranglement et les principales sources des coûts du commerce de services. De même, le Costa Rica a souligné les insuffisances de l'infrastructure de transport qui affectent le secteur du tourisme, principal secteur d'exportation de services du pays. De plus, les professionnels costariciens sont confrontés à des coûts du commerce car ils ne peuvent pas exercer dans d'autres pays en raison de restrictions liées à la reconnaissance des qualifications. (Costa Rica, Enquête de suivi 2015)

### Encadré 1.3 Les coûts du commerce des services – de plus amples recherches sont nécessaires

Des données de meilleure qualité sont nécessaires pour déterminer quelles sont les principales sources de coûts pour les exportations de services des pays en développement et quels sont les avantages économiques d'une réduction de ces coûts. D'après des études de la Banque mondiale, les exportations de services de 20 grands pays en développement ont augmenté de plus de 15% par an depuis les années 1990. L'amélioration de la circulation des personnes à travers les frontières apporte vraisemblablement des avantages économiques considérables. Une plus grande transparence des règles relatives à la mobilité de la main-d'œuvre favoriserait les mouvements de personnes physiques. À cet égard, la non-reconnaissance des qualifications professionnelles rend difficile voire impossible pour les professionnels des pays en développement d'exporter leurs services. À cela s'ajoutent plusieurs autres facteurs qui limitent la capacité des pays en développement de participer au commerce des services, notamment l'investissement en capital humain (par le biais des services de santé et d'éducation) et les obstacles institutionnels (par exemple une réglementation inadéquate des services entrave le développement de secteurs de services compétitifs dans les pays en développement). De plus, l'insuffisance et le manque de compétitivité des infrastructures (par exemple télécommunications) et l'inadéquation des services financiers empêchent les prestataires de fournir et d'annoncer leurs services de manière efficiente. Par ailleurs, il existe une corrélation significative entre l'investissement et le commerce des services. L'encouragement de l'IED est important pour accroître les exportations de services des pays en développement.

Source: Australie, Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC, 2015.

L'intégration des marchés de biens et de services a progressé rapidement dans la plupart des régions du monde au cours des dernières décennies. Pourtant, les coûts du commerce restent étonnamment élevés. Par exemple, Anderson et Van Wincoop (2004), examinant la littérature disponible sur le commerce des marchandises, concluent que, selon une estimation raisonnable, les coûts du commerce pour un pays développé représentatif représentent environ 170% du prix à la production des produits exportés. Cela comprend les coûts du commerce international d'environ 74% et les coûts de distribution intérieure, d'environ 55% (comme ils sont généralement exprimés en équivalents *ad valorem*, les coûts du commerce sont multiplicatifs et non additifs – le chiffre de 170% est obtenu en multipliant 1,55 par 1,74, ce qui donne 2,70).

Les coûts du commerce mondial ont considérablement diminué au cours des dernières années (voir le chapitre 2). Les innovations technologiques, telles que la possibilité pour les acheteurs d'un pays d'entrer en contact avec les vendeurs d'un autre pays par Internet, ont permis aux petites entreprises, et même aux particuliers, de participer au commerce international. Un cas d'expérience présenté pour l'exercice de suivi 2015 brosse un portrait des vendeurs sur eBay au Chili, au Pérou, en Ukraine, en Afrique du Sud, en Jordanie, en Inde, en Indonésie et en Thaïlande. Les auteurs affirment qu'il y a des preuves d'une réelle démocratisation du commerce due à la baisse des coûts associée aux transactions électroniques: 95% de ces vendeurs exportent vers plus de 30 marchés dans le monde en moyenne. De plus, entre 60% et 80% des entreprises survivent après la première année, ce qui est environ deux fois plus que dans le secteur traditionnel. Selon des estimations de eBay, les obstacles liés à la distance sont inférieurs de 83% pour les ventes en ligne et ce chiffre est encore plus élevé pour les pays en développement, atteignant 94%.

Naturellement, les plates-formes de commerce en ligne comme eBay ne peuvent pas fonctionner sans des services de livraison exprès. Ces services ont décollé ces dernières années et ils atteignent maintenant la plupart des régions du globe. La livraison expresse est une importante activité internationale, dans laquelle les coûts du commerce sont une réalité quotidienne. Le secteur emploie directement plus de 500 000 personnes dans le monde (GEA, 2015). La réduction des coûts du commerce permet le transport rapide, économique et fiable des marchandises d'un lieu à un autre, y compris les petits envois liés aux transactions électroniques.

### Les politiques sont importantes pour les coûts du commerce sur les marchés de biens

Les coûts du commerce sur les marchés de biens et de services dépendent de facteurs qui peuvent être classés dans deux catégories: les facteurs géographiques et les facteurs liés aux politiques. Les facteurs géographiques sont exogènes: c'est une réalité sur laquelle aucun pays n'a de prise et qui ne peut-être modifiée. Ces facteurs sont notamment les suivants: une frontière terrestre commune, la distance géographique et l'éloignement, le fait d'être un pays sans littoral ou un petit État insulaire, le fait que la population parle une des principales langues internationales, et les liens historiques et commerciaux avec les autres pays.

S'il est vrai que les pays n'ont pas de prise sur la géographie et l'histoire, les coûts du commerce liés à ces facteurs ne sont pas pour autant complètement imperméables à l'action gouvernementale. L'éloignement géographique, par exemple, a pour effet d'accroître sensiblement les coûts du commerce et il pose des problèmes particuliers dont la solution exige des efforts considérables de la part des gouvernements.

#### Encadré 1.4 L'Accord du Pacifique pour le renforcement des relations économiques (PACER Plus)

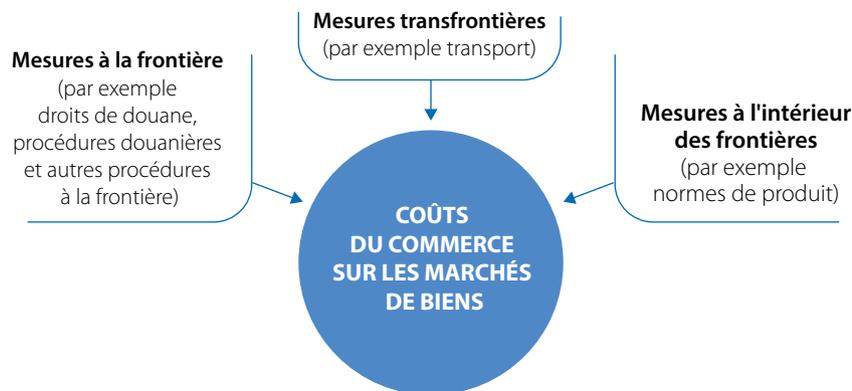
Les îles du Pacifique figurent parmi les économies les plus isolées du monde. Elles sont éloignées des grandes routes commerciales, et même les unes des autres, ce qui rend l'intégration commerciale difficile. En tant que petits États insulaires en développement, elles font face à des coûts du commerce particulièrement élevés. L'accord PACER Plus, en cours de négociation, est destiné à aider les pays insulaires du Pacifique à accroître leur participation au commerce international. L'Accord ne sera pas un accord de libre-échange traditionnel car son principal objectif est de promouvoir le développement économique des pays insulaires du Pacifique. Il contient des chapitres portant sur les procédures douanières, la transparence, les mesures SPS et OTC et les instances de coopération en matière d'économie et de développement, y compris la coopération pour remédier aux contraintes du côté de l'offre. Ces instances aideront les pays en développement parties à l'accord à le mettre en œuvre et à en tirer le maximum d'avantages. Les deux pays développés assureront une assistance technique et un renforcement des capacités dans divers domaines, en particulier celui de la facilitation des échanges, dans le droit fil du nouvel Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE).

Source: Bureau du Conseiller principal pour le commerce, Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce OCDE/OMC, 2015.

Les responsables politiques peuvent atténuer l'effet de l'éloignement en développant les infrastructures matérielles et immatérielles nécessaires pour construire une économie connectée aux réseaux mondiaux de commerce, de transport et de production. Une bonne connectivité, fondée sur des politiques appropriées, peut réduire les coûts du commerce et limiter l'éloignement économique, même si l'éloignement géographique au sens strict ne peut pas être modifié.

Le cas des coûts du commerce dus à des facteurs liés aux politiques est encore plus frappant: l'action des décideurs peut réduire considérablement ces coûts car ils ont des causes endogènes. Les mesures ayant une incidence sur les coûts du commerce sont de trois types: mesures à la frontière, mesures transfrontières et mesures à l'intérieur des frontières (figure 1.6).

**Figure 1.6 Types de coûts du commerce sur les marchés de biens**



Source: Shepherd 2015.

Le fait de reconnaître l'importance des coûts du commerce ne signifie pas que les gouvernements vont agir pour réduire ces coûts. Ainsi, 87% des 62 pays en développement et pays moins avancés ayant répondu à l'exercice de suivi 2015 ont reconnu l'importance des coûts du commerce, mais seulement 62% ont indiqué que ces coûts étaient pris en compte dans les stratégies nationales de développement, 60% dans les stratégies commerciales nationales et 53% dans les stratégies sectorielles. Il est intéressant de noter que le pourcentage est inférieur pour les stratégies en matière d'infrastructures (35%), alors que ce secteur peut avoir une influence considérable sur les coûts et les résultats commerciaux.

La situation est analogue au niveau régional: 80% des répondants indiquent que les coûts du commerce sont pris en compte dans la stratégie régionale de développement, 60% dans les stratégies régionales concernant l'infrastructure et le commerce, et 50% dans les stratégies sectorielles et spécifiques aux corridors. Bien que l'importance des coûts du commerce soit clairement reconnue, il est difficile d'en tenir compte dans les politiques, tant nationales que régionales. Cela est particulièrement vrai pour les partenaires donateurs.

Les 37 pays et organismes donateurs qui ont répondu à l'exercice de suivi 2015 ont reconnu l'importance des coûts du commerce: 54,1% d'entre eux ont indiqué que ces coûts sont très importants pour l'intégration et le développement des pays en développement et des PMA et 45,9% les ont jugés importants. Mais seulement 59,5% des stratégies d'Aide pour le commerce des pays donateurs visent spécifiquement les coûts du commerce. Il est vrai que le problème est quand même pris en compte dans la programmation de l'Aide pour le commerce, en particulier dans les programmes et projets régionaux, et dans les activités nationales (73,0% et 64,9%, respectivement).

Certaines des mesures à la frontière qui influent directement sur les coûts du commerce concernent la facilitation des échanges; ce sont les procédures douanières et les autres procédures à la frontière. Lorsque ces procédures sont lentes, coûteuses ou peu fiables, les coûts augmentent pour les entreprises – ce qui se répercute sur les coûts du commerce. Les réformes visant à faciliter les échanges peuvent donc réduire les coûts du commerce, et l'Accord de l'OMC sur

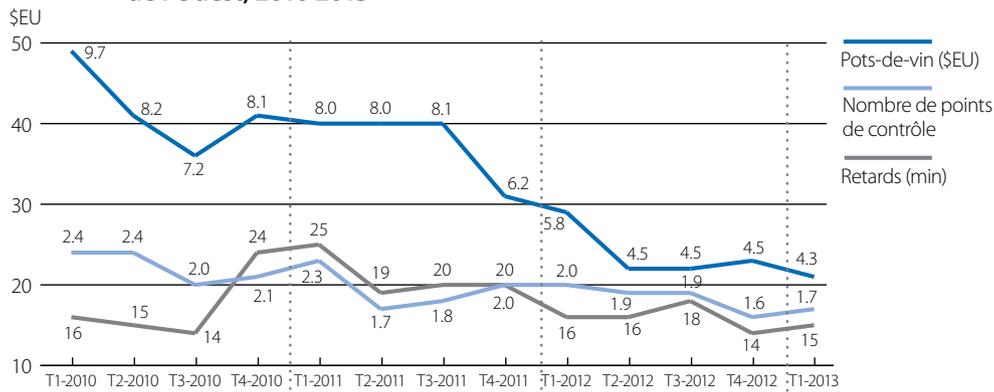
la facilitation des échanges (AFE) fournit un cadre pour avancer dans ce domaine. Selon les estimations de l'OCDE, la mise en œuvre complète de ce nouvel Accord de l'OMC pourrait réduire les coûts du commerce pour les pays en développement de 14% pour les pays à faible revenu, de 15% pour les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure et de 13% pour les pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure (OCDE, 2014).

À cet égard, la facilitation des échanges revêt une importance particulière dans certains contextes. Par exemple, entre l'Inde et le Pakistan il n'y a qu'un poste-frontière terrestre, celui d'Attari-Wagah. En 2012-2013, 54% des importations de l'Inde en provenance du Pakistan et 25% des exportations de l'Inde vers le Pakistan sont passées par ce poste-frontière, les produits pouvant être échangés entre les deux pays étant soumis à des restrictions. Ce poste-frontière est considéré de longue date comme un goulet d'étranglement pour les négociants. Néanmoins, des mesures de facilitation des échanges prises récemment semblent avoir quelque peu amélioré la situation. L'Inde a mis en place un poste-frontière intégré avec un bâtiment spécial pour le fret, un entrepôt d'exportation et un parking pour les poids lourds. Des installations analogues ont été aménagées au Pakistan. Les horaires d'ouverture du point de passage ont été prolongés, passant de 8 heures à 12 heures par jour, et la capacité de réception de poids lourds a été décuplée. Ces mesures de facilitation ont procuré des avantages concrets aux commerçants, grâce à la réduction des coûts du commerce et à l'augmentation des volumes. (CUTS, Exercice de suivi 2015)

L'AFE porte sur une série de facteurs qui déterminent les coûts du commerce sur les marchés de biens, à savoir les procédures douanières et les autres procédures à la frontière. Mais beaucoup d'autres politiques entrent aussi en jeu. Comme on l'a déjà dit, le transport joue un rôle essentiel. Les marchandises doivent être transportées internationalement, si bien que les politiques régissant le développement et le fonctionnement des ports maritimes et des aéroports peuvent avoir des répercussions sur les coûts du commerce, tout comme les politiques régissant le transport maritime et aérien. Les pays signataires d'accords bilatéraux sur les services aériens peuvent s'attendre à une baisse des coûts du commerce pour les marchandises transportées par avion, telles que les pièces détachées et les composants qui circulent dans les chaînes de valeur mondiales, ou les produits horticoles et les nouvelles productions agricoles. Certains pays restreignent la concurrence dans certains segments du secteur des services maritimes, comme le cabotage (mouvement entre ports nationaux), ce qui entraîne une augmentation des coûts du commerce.

Jusqu'à présent, l'analyse a porté essentiellement sur les politiques à la frontière et transfrontières. Mais les politiques à l'intérieur des frontières ont aussi leur importance (voir par exemple Moise et Le Bris, 2013). La distribution en gros et au détail, ainsi que les transports et la logistique, déterminent la possibilité, pour les producteurs, de mettre leurs marchandises sur le marché de façon rentable. Les pays dont les réseaux logistiques et de distribution fonctionnent mal souffrent généralement de coûts du commerce élevés et risquent d'être isolés des marchés mondiaux. Dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, par exemple, la mise en place de marchés nationaux – et pas seulement de l'interface entre les marchés nationaux et internationaux – constitue un problème. Les barrages routiers sont fréquents sur les principaux itinéraires de transport routier (figure 1.7), ce qui entraîne des retards considérables et la généralisation des pots-de-vin, ce qui augmente les coûts de transaction et l'incertitude. Pour réduire les coûts du commerce dans ces pays, il est prioritaire de réduire ou d'éliminer les barrages routiers intérieurs, ce qui n'est pas chose facile compte tenu de la faiblesse de la gouvernance et de sa fragmentation. C'est pourtant un domaine dans lequel les gouvernements locaux et les institutions régionales sont actifs. Malgré les difficultés, des progrès ont été signalés entre 2010 et 2013 grâce au projet d'amélioration de la gouvernance du transport routier (IRGT), mis en place par le West Africa Trade Hub et l'UEMOA.

**Figure 1.7 Évolution des conditions de gouvernance du transport routier en Afrique de l'Ouest, 2010-2013**



Source: West Africa Trade Hub

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240732>

Les normes de produit soulèvent une autre question de fond qui est importante pour les coûts du commerce. Il s'agit de mesures internes qui ne sont généralement pas protectionnistes par nature, mais qui peuvent le devenir dans la pratique du fait de l'avantage concurrentiel qu'elles confèrent aux entreprises nationales. Les entreprises étrangères doivent certifier leurs produits et leurs procédés de fabrication pour se conformer aux normes des autres pays, procédure souvent coûteuse qui accentue l'écart entre les prix au producteur et le prix à la consommation. Certaines des préoccupations exprimées par les répondants dans le cadre de l'Exercice de suivi 2015 sont indiquées dans l'encadré 1.5.

Un cas d'expérience présenté par la Banque mondiale montre qu'en Amérique centrale, les mesures non tarifaires créent des obstacles qui empêchent une intégration commerciale effective – le problème concernant moins les mesures prises que la manière dont elles sont appliquées. Selon les estimations de la Banque, les mesures SPS – comme les exigences en matière d'inspection, ou les normes d'étiquetage des viandes et des céréales – entraînent une augmentation d'environ 30% en moyenne des prix à l'importation en Amérique centrale.

Dans un pays, l'inscription au registre sanitaire des produits alimentaires et des boissons – qui permet de vérifier que tous les produits satisfont aux normes SPS du pays – demande entre 48 heures (pour les produits à faible risque) et 20 jours (pour les produits qui exigent un essai en laboratoire). L'entreprise exportatrice doit établir un fichier produit, ce qui prend deux à quatre semaines. Elle doit également acquitter entre 250 et 450 dollars EU par article enregistré. L'étude de la Banque semble indiquer que, face à ce type d'exigence, certaines entreprises – en particulier les petites – renoncent

**Encadré 1.5 Exemples de coûts du commerce associés aux normes de produit, mentionnés par les répondants dans l'Enquête de suivi 2015**

"Il existe actuellement d'autres problèmes, comme les liens entre les obstacles non tarifaires et les nouvelles tendances concernant l'approbation des produits par les consommateurs, qui s'expriment à travers les normes privées." **Guatemala**

"Les exportations du Yémen vers les pays du Golfe se heurtent à des obstacles à la frontière et à des obstacles non tarifaires qui n'ont aucune justification." **Yémen**

"Les coûts du commerce dépendent des marchés. En Afrique, les coûts sont liés aux procédures à la frontière, alors que, dans l'UE, ils sont liés à l'existence de normes rigoureuses." **Maurice**

"D'après les études de la CEE-ONU (Commission économique de l'ONU pour l'Europe) sur les obstacles au commerce dus à la réglementation et aux procédures, les mesures non tarifaires, telles que la normalisation (normes, politique de normalisation, usage des normes acceptées aux niveaux national, régional et international), et les questions réglementaires sont à l'origine d'importants obstacles au commerce." **CEE-ONU**

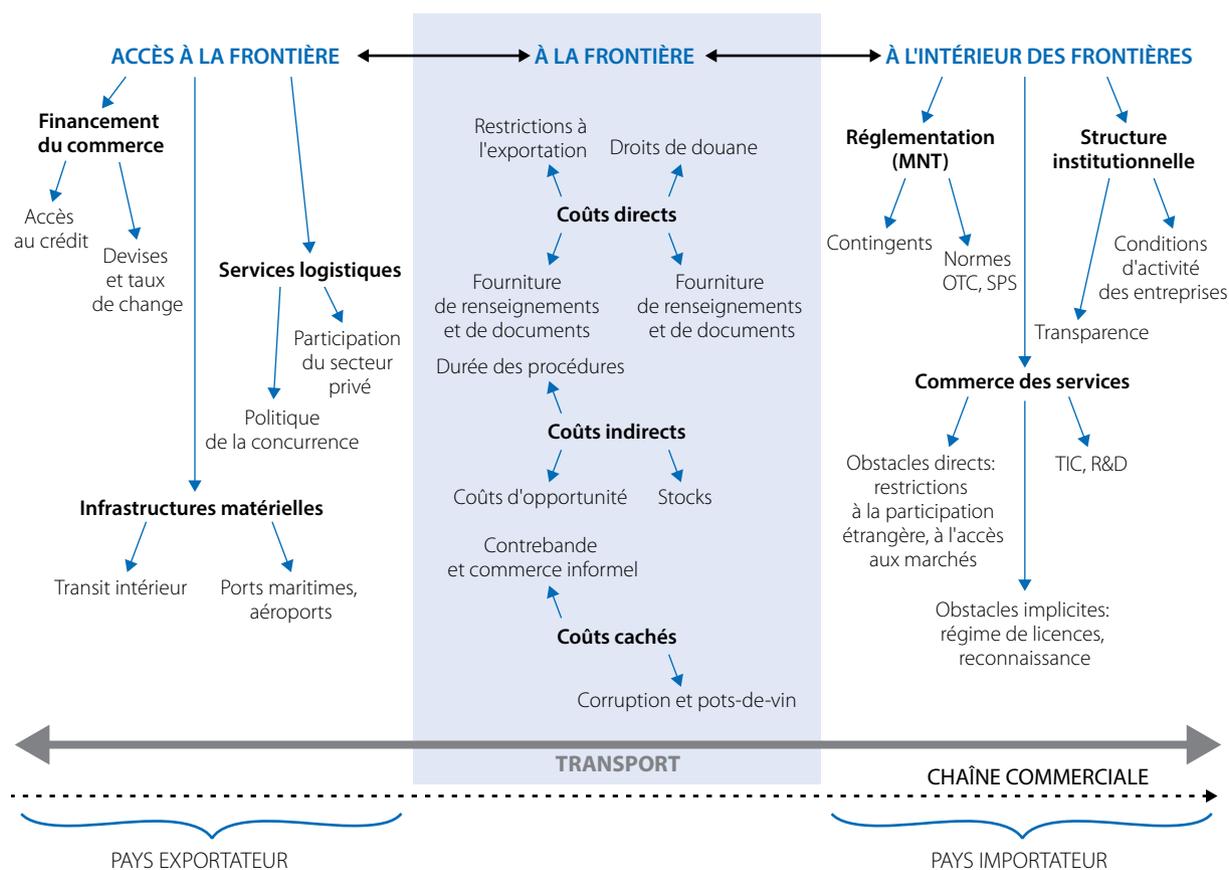
tout simplement. L'étude conclut que, si les mesures non tarifaires sont des outils efficaces pour atteindre des objectifs non commerciaux comme la protection de la santé des personnes et des animaux et la préservation des végétaux, l'utilisation imprudente de ces mesures peut nuire aux consommateurs pauvres.

Des recherches menées par le Fonds pour l'application des normes et le développement du commerce concluent que les pays peuvent faire des progrès considérables dans la réduction des coûts des transactions commerciales liés aux mesures SPS tout en renforçant la protection de la santé des personnes et des animaux et la préservation des végétaux, en mettant en œuvre convenablement l'Accord SPS de l'OMC et en appliquant les mesures prévues dans l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

Plus généralement, en ce qui concerne les mesures prises à l'intérieur des frontières, il faut tenir compte des conditions d'activité des entreprises et du climat d'investissement, qui influent sur la capacité des entreprises de faire des affaires à l'international. Le financement est crucial aussi: comme on l'a vu pendant le grand effondrement du commerce, le financement du commerce est essentiel pour permettre aux opérateurs privés de faire circuler les marchandises à travers les frontières. D'ailleurs, il est important de se rappeler que c'est le secteur privé qui fait du commerce. Les gouvernements mettent en place des règlements, des institutions et des structures, mais ce sont les individus et les entreprises qui achètent et vendent des biens et des services. Le développement du secteur privé est donc aussi un élément essentiel de l'action sur les coûts du commerce.

La figure 1.8 résume l'analyse précédente en faisant référence à divers facteurs de coûts du commerce qui entrent en ligne de compte dans de nombreux pays.

**Figure 1.8 Exemples courants de politiques qui influent sur les coûts du commerce sur les marchés de biens à tous les points de la chaîne d'approvisionnement**

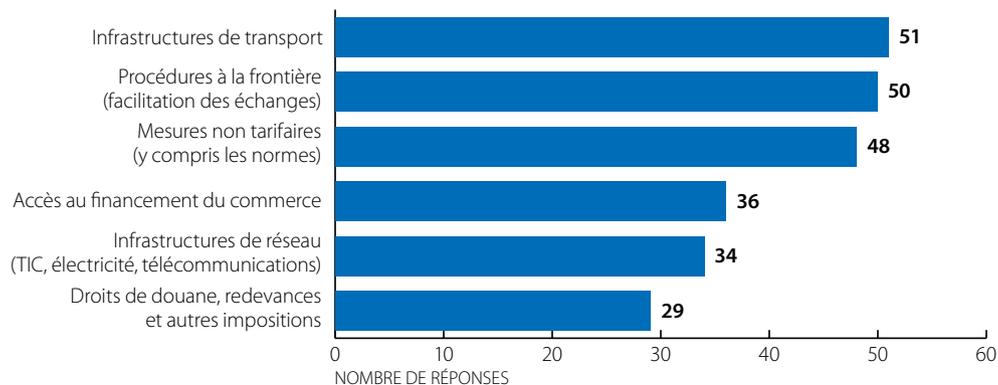


Source: Moise et Le Bris (2013).

Comme on l'a vu dans cette section, les coûts du commerce prennent des formes très diverses. Mais chaque pays a des circonstances particulières. Une contrainte peut-être particulièrement lourde dans un pays car c'est la principale source des coûts du commerce empêchant les entreprises d'opérer sur le marché mondial. Mais dans un autre cadre de développement ou régional, la politique cruciale peut-être très différente.

L'enquête OCDE-OMC fournit quelques renseignements sur les types de coûts du commerce qui sont les plus importants dans les pays partenaires (figure 1.9). Ceux qui sont mentionnés le plus fréquemment concernent la facilitation des échanges (à savoir les procédures douanières et les procédures à la frontière), les infrastructures de transport et les mesures non tarifaires, y compris les normes de produit. Dans chacun de ces domaines, l'Aide pour le commerce peut jouer un rôle important. Dans le cas de la facilitation des échanges, l'Aide pour le commerce est incorporée dans l'architecture du nouvel Accord de l'OMC, de sorte qu'il y a de fortes chances que des progrès puissent être accomplis dans ce domaine, moyennant une volonté politique dans les pays partenaires et la mobilisation de ressources dans les pays donateurs. Les infrastructures de transport sont une composante importante des dépenses habituelles au titre de l'Aide pour le commerce. La figure 1.10 indique que, malgré les progrès accomplis, il est manifeste que les pays partenaires ont encore des besoins urgents. Enfin, les mesures non tarifaires comme les normes de produit font souvent l'objet de programmes d'assistance technique mis en œuvre par les organismes donateurs – organismes gouvernementaux ou multilatéraux – et offrent de réelles possibilités de réduire le fardeau des coûts du commerce pour les exportateurs des pays partenaires.

**Figure 1.9 Nombre de répondants à l'enquête auprès des pays partenaires indiquant qu'une source particulière de coûts du commerce est importante (marchandises)**

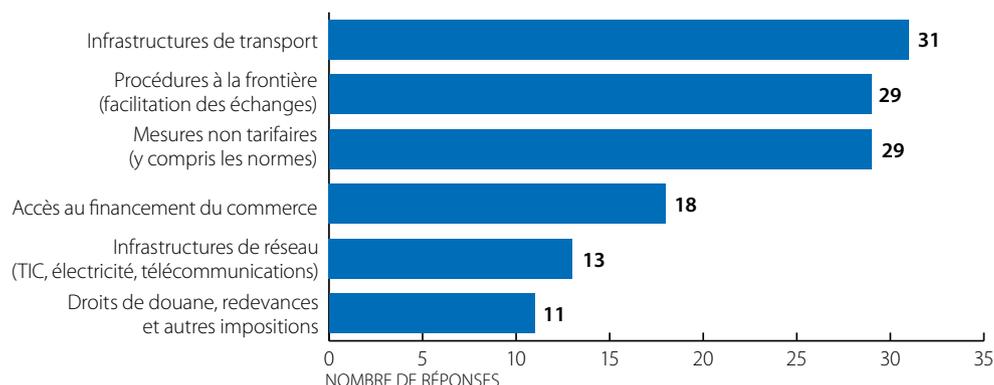


Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933240746>

Dans le contexte de l'Aide pour le commerce, il est important que les priorités des pays partenaires et celles des pays donateurs soient en cohérence. Cela semble être le cas dans le domaine des coûts du commerce sur les marchés de biens (figure 1.10). Les trois principales priorités sont les mêmes: facilitation des échanges, infrastructures de transport et mesures non tarifaires (normes de produit, par exemple). Dans ce cas, les pays donateurs et les pays partenaires ont une base solide pour agir ensemble en vue de réduire les principales sources de coûts du commerce dans le contexte des pays en développement.

**Figure 1.10 Nombre de répondants à l'enquête auprès des pays donateurs indiquant qu'une source particulière de coûts du commerce est importante (marchandises)**



Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240756>

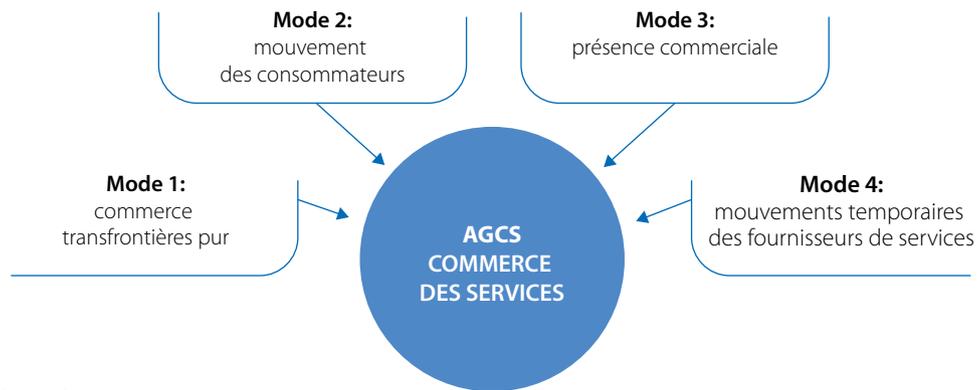
Le projet de postes-frontières à guichet unique soutenu par le Japon en Afrique de l'Est est un exemple d'initiative réussie en matière d'Aide pour le commerce dans un domaine jugé important à la fois par les pays partenaires et par les donateurs. Le Japon a travaillé avec les partenaires locaux pour mettre en place des postes-frontières à guichet unique sur les principales routes commerciales de la région. Comme le projet est bien avancé, l'accent est mis maintenant sur le renforcement des capacités pour faire en sorte que les douanes et les organismes aux frontières se familiarisent avec le fonctionnement de ces installations. On peut s'attendre à ce que ces interventions réduisent les coûts du commerce le long des principaux corridors économiques de la région et qu'il en résultera des avantages économiques.

Ce n'est pas un exemple isolé. Selon l'enquête OCDE-OMC, les pays partenaires, avec le soutien des donateurs, ont participé activement aux activités d'Aide pour le commerce visant à réduire les coûts du commerce. Plus de 93% des pays partenaires ont pris des mesures de facilitation des échanges, et les chiffres correspondant pour les infrastructures et les mesures non tarifaires sont d'environ 70% et 68%. Il apparaît clairement que les activités répondent à des priorités communes.

### Les politiques relatives aux services influent aussi sur les coûts du commerce

L'analyse a porté jusqu'à présent sur les coûts du commerce sur les marchés de biens. Mais, comme cela a été dit au début, les coûts du commerce sont importants aussi dans le secteur des services. Les mesures à la frontière, telles que les droits de douane, ne s'appliquent généralement pas sur les marchés de services, mais d'autres facteurs peuvent contribuer aux coûts du commerce dans le secteur des services. En fait, d'après des estimations récentes, ces coûts peuvent être beaucoup plus élevés pour les services que pour les marchandises, représentant parfois le double, malgré les progrès technologiques comme le commerce électronique (Miroudot *et al.*, 2013).

En premier lieu, il y a des politiques qui restreignent directement le commerce des services. L'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'OMC définit quatre manières de fournir des services, appelées modes de fourniture (figure 1.11). Le mode 1, qui ressemble le plus au commerce de marchandises, consiste en échanges transfrontières purs effectués, par exemple, via Internet. Certains pays appliquent des restrictions directes à ce type de commerce dans certains secteurs – comme celui de la banque de détail, cité plus haut. Plus généralement, la capacité de fournir des services dans le cadre d'un commerce transfrontières pur dépend de la qualité et de la quantité de l'infrastructure TIC disponible, et de la réglementation de l'accès à cette infrastructure et de son utilisation. On peut s'attendre à ce que les coûts du commerce pour les services fournis selon le mode 1 soient plus faibles dans les pays les mieux connectés.

**Figure 1.11 Commerce des services relevant de l'AGCS**

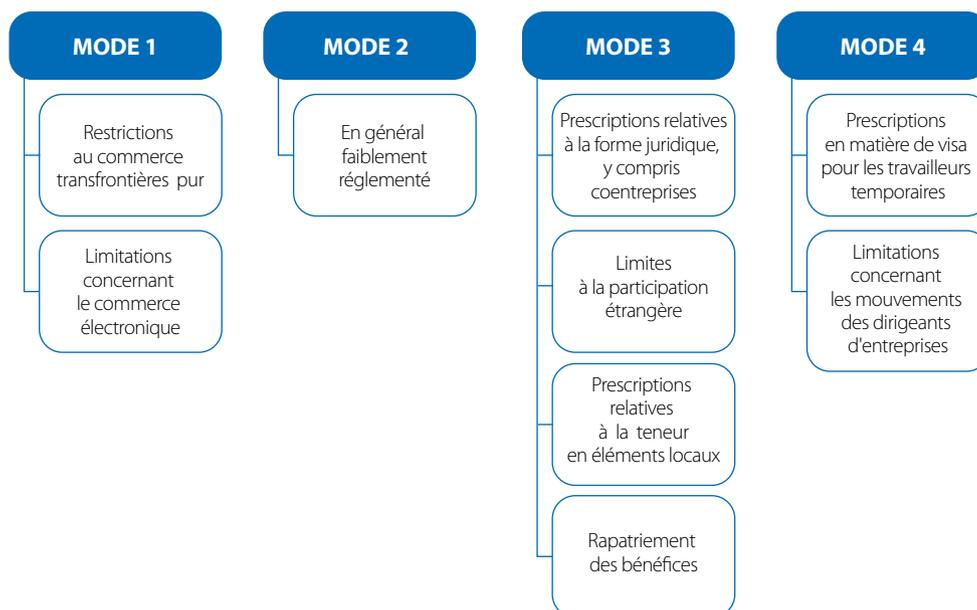
Source: Shepherd 2015.

Malgré l'importance croissante du commerce des services selon le mode 1, la proximité entre le producteur et le consommateur reste nécessaire dans de nombreux secteurs. Pour cette raison, le mode 3 de l'AGCS est souvent le mode de fourniture de services préféré par les entreprises. Dans le cadre du mode 3, les services sont exportés d'un pays lorsqu'une entreprise de ce pays vend des services à des étrangers par l'intermédiaire d'une filiale établie dans le pays importateur. Des politiques commerciales explicites affectent la capacité des entreprises d'accéder aux marchés suivant le mode 3. Certains pays appliquent des restrictions à la présence commerciale dans certains secteurs, par exemple, en ne permettant aux entreprises étrangères d'entrer sur le marché que par le biais d'une coentreprise avec une entreprise locale, ou en imposant des limites à la participation étrangère. Les restrictions à la présence commerciale, par exemple au moyen de prescriptions concernant la forme juridique, limitent la faculté des entreprises d'entrer en concurrence de la manière la plus efficace possible, ce qui accroît les coûts du commerce.

Le mode 4 de l'AGCS peut aussi être une manière importante de fournir des services au plan international. Dans ce cas, le fournisseur de services (une personne physique) se déplace temporairement pour fournir le service au consommateur à l'étranger, puis rentre dans son pays d'origine. Au niveau mondial, le commerce suivant le mode 4 est relativement restreint. Cela peut s'expliquer par le fait qu'il est soumis aux régimes des visas des pays et que l'on considère qu'il peut avoir des répercussions sur le marché du travail local.

Le point commun à tous les modes de fourniture de l'AGCS est la réglementation (figure 1.12). Les règlements à la frontière ne sont pas les seuls qui influent sur les coûts du commerce. Comme dans le cas des marchandises, les mesures réglementaires intérieures jouent aussi un rôle important. Dans le cas des services, l'hétérogénéité réglementaire, c'est-à-dire les différences de réglementation sectorielle entre les pays, est un facteur particulièrement important. Les entreprises de services développent leur modèle commercial en fonction d'un cadre réglementaire et institutionnel particulier. Il peut-être difficile de faire fonctionner ce modèle à l'étranger, car l'environnement réglementaire et institutionnel peut y être très différent. Des transactions dont la forme est légale dans un pays doivent parfois prendre une forme différente dans un autre. Il est nécessaire d'adapter la publicité non-seulement aux normes du pays, mais aussi aux goûts et aux intérêts locaux. Plus généralement, les services doivent être adaptés à l'environnement dans lequel ils sont fournis. Tout cela augmente le coût de l'activité commerciale à l'étranger. Dans une large mesure, ce sont probablement des facteurs de ce genre qui font que, malgré les améliorations des TIC, les coûts du commerce des services restent élevés et peuvent même être plus élevés que les coûts du commerce des marchandises, comme on l'a signalé plus haut.

**Figure 1.12 Typologie partielle des mesures ayant une incidence sur les coûts du commerce des services, selon le mode de fourniture de l'AGCS**

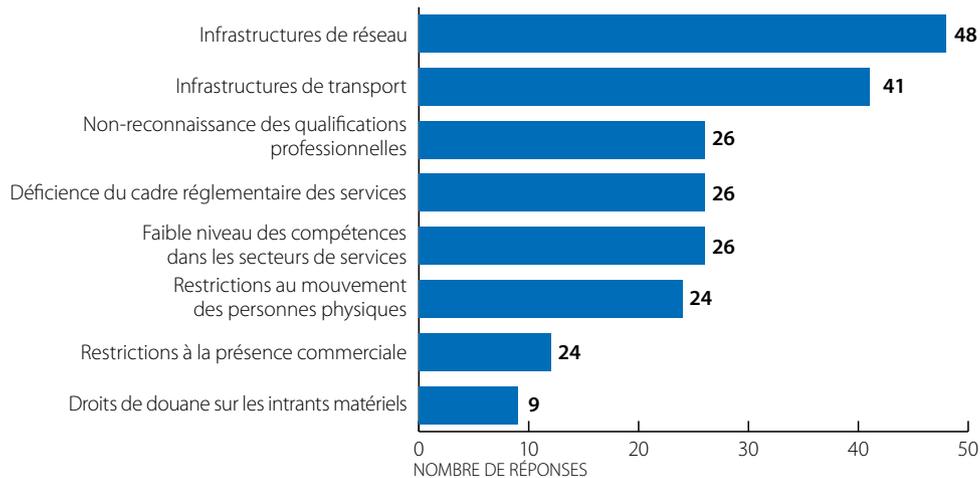


Source: Shepherd 2015.

Les répondants à l'exercice de suivi OCDE-OMC donnent des indications sur les principales sources de coûts du commerce pour les services (figure 1.13). Les deux sources les plus fréquemment citées sont les infrastructures de réseau, comme les technologies de l'information et de la communication, et les infrastructures de transport. Ces points sont importants pour tous les fournisseurs de services car les TIC jouent un rôle important dans la production des services modernes. Toutefois, les services de réseau sont particulièrement importants pour les services fournis selon le mode 1 de l'AGCS (fourniture transfrontières pure), qui comprend le commerce électronique international. Il ressort des données que pour les pays partenaires, le mode 1 de l'AGCS est un mode de fourniture essentiel. Cette observation est logique, car le mode 3 de l'AGCS (présence commerciale) exige l'investissement de ressources substantielles qui font souvent défaut dans les pays en développement, alors qu'il s'agit souvent du moyen d'entrée préféré par les entreprises des pays développés. Le commerce électronique peut-être particulièrement intéressant pour les fournisseurs de services des pays en développement en raison des faibles coûts de démarrage et de fonctionnement, et il pourrait représenter une opportunité commerciale importante dans l'avenir.

Outre les questions d'infrastructure et de connectivité, les résultats de l'enquête montrent que, dans un certain nombre de domaines, l'ouverture au commerce des services pourrait être bénéfique en termes de réduction des coûts du commerce. Elle peut apporter une discipline concurrentielle aux entreprises locales et les inciter à améliorer la qualité et les processus, mais il est important aussi de veiller à ce qu'il y ait une base saine pour développer la compétitivité des entreprises de services (locales ou à participation étrangère). L'Aide pour le commerce a un rôle à jouer dans le renforcement de ce type de capacité du côté de l'offre.

**Figure 1.13 Nombre de répondants à l'enquête auprès des pays partenaires indiquant qu'une source particulière de coûts du commerce est importante (services)**

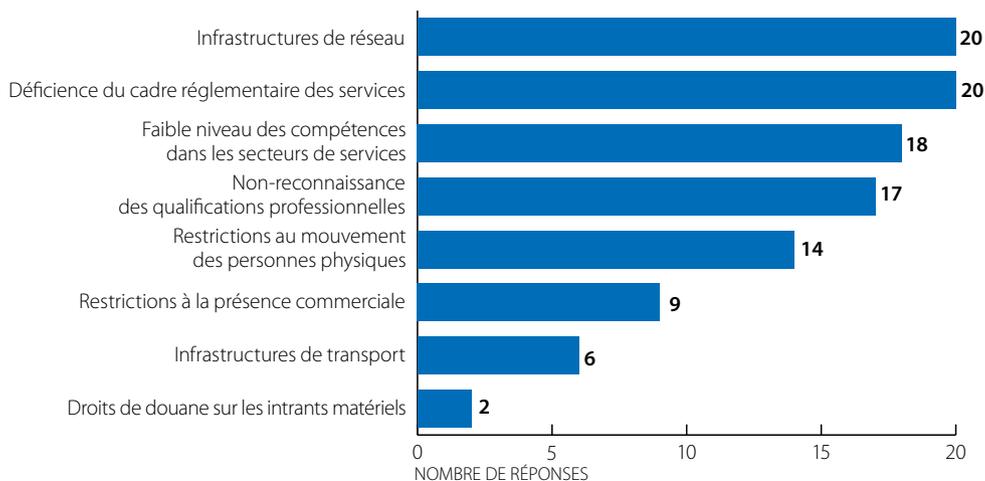


Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

[StatLink !\[\]\(8bbc1f1299a246c196d33c27b686a2d7\_img.jpg\) http://dx.doi.org/10.1787/888933240769](http://dx.doi.org/10.1787/888933240769)

Les pays donateurs (figure 1.14) considèrent aussi que les infrastructures de réseau sont la principale source de coûts du commerce pour les pays partenaires sur les marchés de services. Il y a cependant des différences notables en ce qui concerne les autres priorités. Ainsi, les donateurs soulignent que les principaux problèmes sont la déficience du cadre réglementaire, le faible niveau des compétences et la non-reconnaissance des qualifications professionnelles. Il est entendu que les pays partenaires reconnaissent également l'importance de ces facteurs de coûts, mais les réponses sont différentes dans les deux cas. Il semblerait que les pays donateurs voient des possibilités commerciales en dehors du mode 1 – par exemple selon le mode 4 (mouvement temporaire des fournisseurs de services) – qui pourraient intéresser les pays partenaires dans l'avenir.

**Figure 1.14 Nombre de répondants à l'enquête auprès des pays donateurs indiquant qu'une source particulière de coûts du commerce est importante (services)**

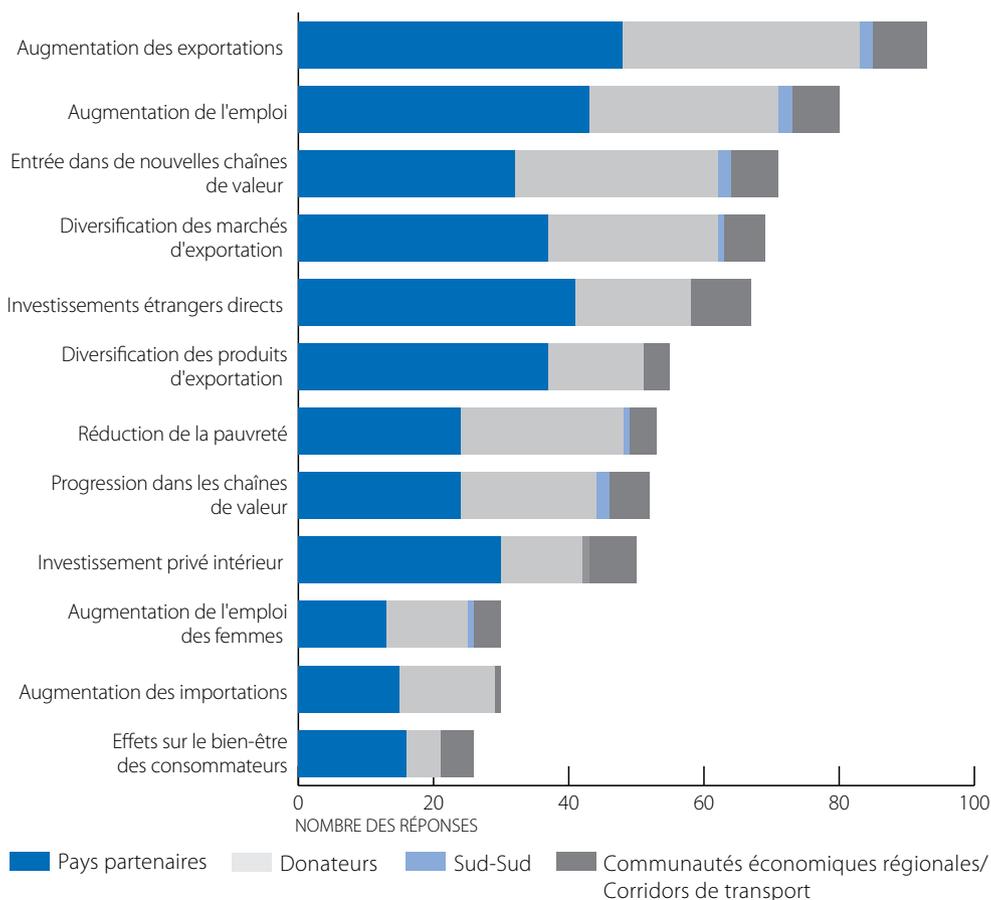


Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

[StatLink !\[\]\(9c7a728b22e5d7455ab257bb0ec5eaf2\_img.jpg\) http://dx.doi.org/10.1787/888933240770](http://dx.doi.org/10.1787/888933240770)

En travaillant ensemble, les donateurs et les pays partenaires ont obtenu des résultats concrets dans le cadre des initiatives d'Aide pour le commerce dans leurs domaines prioritaires (figure 1.15). Il y a eu des améliorations en particulier dans les domaines de la facilitation des échanges, des infrastructures et des mesures non tarifaires.

**Figure 1.15 Nombre de répondants à l'enquête auprès des pays donateurs indiquant les résultats intermédiaires des mesures prises pour réduire les coûts du commerce**



Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240785>

Les coûts du commerce sur les marchés de biens et de services ont été présentés séparément dans ce chapitre, mais ils peuvent aussi interagir de manière complexe. Dans le contexte des CVM par exemple, les entreprises chefs de file doivent souvent fournir des services de siège (services aux entreprises) à leurs filiales et même à des fournisseurs indépendants qui apportent des intrants dans le processus final de production. Les restrictions au commerce des services peuvent donc accroître les coûts du commerce dans les secteurs de biens, comme dans les secteurs de services. De même, les fournisseurs de services ont généralement besoin de produits – tels que des ordinateurs et des téléphones – pour fournir leurs services. Dans ce cas, les coûts du commerce des marchandises ont une incidence indirecte sur ceux du commerce des services. Le lien, dans les deux exemples, tient à ce que les services sont des intrants pour les marchandises et les marchandises des intrants pour les services. Dans un monde où les processus de production sont interconnectés, les coûts du commerce le sont également.

## **LA RÉDUCTION DES COÛTS DU COMMERCE ENTRAÎNE UNE AUGMENTATION DES ÉCHANGES ET ÉVENTUELLEMENT DES REVENUS, EN PARTICULIER DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

L'une des raisons pour lesquelles les coûts du commerce sont importants du point de vue du programme de développement pour l'après-2015 est qu'ils influent sur le commerce national et sur les revenus, notamment dans les pays pauvres. Les effets nets ainsi que les effets distributifs sont importants dans la perspective d'une croissance durable et inclusive. La présente section examine comment la réduction des coûts du commerce peut-être associée à des modifications des flux commerciaux et des revenus nationaux.

Les pays dont les coûts du commerce bilatéral sont faibles ont tendance à commercer davantage. De ce fait, les mesures visant à réduire les coûts du commerce peuvent stimuler les échanges dans le monde entier. Elles peuvent aussi accroître la diversification à mesure que de nouveaux secteurs deviennent compétitifs et commencent à jouer un rôle sur les marchés mondiaux. Selon la réponse de la CEA ONU (Commission économique de l'ONU pour l'Afrique) à l'exercice de suivi 2015: "La réduction des coûts du commerce peut faciliter la diversification économique, mais cet effet dépend de la réaction du secteur privé du côté de l'offre; en conséquence, la diversification est subordonnée en dernier ressort aux compétences et aux capacités du secteur privé, ainsi qu'au cadre plus large de la politique industrielle."

En fait, les avantages de la réduction des coûts du commerce sur une large base sont particulièrement intéressants d'un point de vue systémique parce que de nombreuses réformes ont une incidence sur tous les partenaires commerciaux de manière simultanée, et non pas uniquement sur certains d'entre eux, comme dans le cas des accords régionaux. Ainsi, la modernisation des infrastructures d'entrée et de sortie, comme les ports, facilite les exportations et les importations à destination et en provenance des pays du monde entier, et pas seulement des pays appartenant à un même groupement régional. De façon similaire, de nombreuses réformes en matière de facilitation des échanges qui ont été appliquées unilatéralement profitent, de fait, à tous les partenaires, un peu de la même façon qu'un abaissement des droits de la nation la plus favorisée. Certes, certains aspects de la réduction des coûts du commerce – comme l'amélioration du transit pour les pays sans littoral – ont effectivement une dimension régionale et profitent tout particulièrement à certains pays. Il n'en reste pas moins que les réformes générales visant à réduire les coûts du commerce ont tendance à profiter au système commercial multilatéral dans son ensemble, même si elles sont mises en œuvre unilatéralement.

Le fait que les coûts du commerce restent relativement élevés alors que, d'une manière générale, les droits de douane sont à des niveaux historiquement bas, donne à penser que les gains commerciaux potentiels résultant d'une réduction des coûts du commerce plus large qu'une simple réduction des droits de douane pourraient contribuer largement à la promotion du commerce mondial. Cela est confirmé par les données empiriques. Les études utilisant des modèles d'équilibre général calculable (EGC) de l'économie mondiale concluent généralement que les gains résultant de réductions modestes mais à grande échelle des coûts du commerce – par exemple par une plus grande facilitation des échanges – peuvent grandement stimuler le commerce. Qui plus est, les gains de bien-être les plus importants vont aux économies qui ont les coûts du commerce les plus élevés. En conséquence, la réduction des coûts du commerce peut accroître le bien-être économique dans les pays en développement où ces coûts sont généralement plus élevés – voire beaucoup plus élevés (voir le chapitre 2).

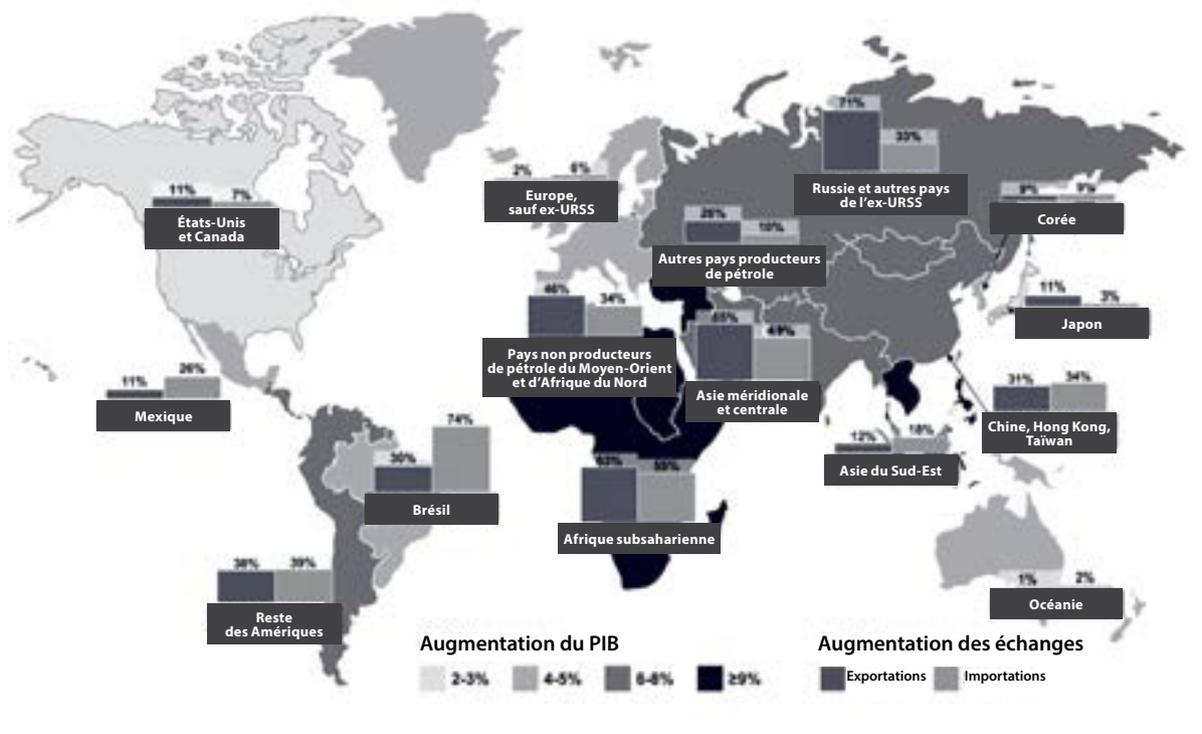
**Encadré 1.6 Données empiriques sur les effets relatifs de la réduction des coûts du commerce sur les échanges**

Les politiques visant à réduire les coûts du commerce ont été largement modélisées au moyen de modèles EGC. Le résultat net est le même avec tous les modèles: la réduction des coûts du commerce peut entraîner une forte augmentation des échanges et peut accroître le bien-être. Elle élimine le gaspillage économique et améliore l'efficacité.

Le rapport du Forum économique mondial et de la Banque mondiale (2013) fournit un exemple de ce type d'analyse. Il examine l'incidence des obstacles au commerce liés aux chaînes d'approvisionnement – concept très large qui englobe bon nombre des facteurs de coûts du commerce considérés dans le présent chapitre. L'analyse EGC montre que la réduction des coûts du commerce peut grandement contribuer au commerce et au bien-être économique (ce qui va dans le sens de travaux antérieurs comme ceux de Decreux et Fontagne [2011] et Zaki [2014]). Même dans un scénario modeste selon lequel les pays améliorent la facilitation des échanges à mi-chemin de la moyenne régionale, le commerce mondial augmenterait de 9,4% et le PIB de 2,6%.

Certes, ce ne sont pas uniquement les effets à l'échelle mondiale qui importent, c'est aussi leur répartition entre les pays et les régions. Comme c'est généralement le cas dans les exercices de simulation des politiques commerciales, les plus grands gains relatifs – c'est-à-dire exprimés en pourcentage des résultats de référence – reviennent aux pays qui font le plus de réformes. Ce sont les pays qui ont les coûts du commerce les plus élevés, à savoir les pays en développement et particulièrement ceux d'Afrique subsaharienne. Comme le montre la figure 1.16, les gains commerciaux et les gains de PIB résultant de la réduction des coûts du commerce sont très favorables au développement dans la mesure où ils sont beaucoup plus élevés en termes relatifs dans les pays en développement que dans les pays développés.

**Figure 1.16 Gains commerciaux et gains de PIB résultant de la réduction des obstacles au commerce liés aux chaînes d'approvisionnement**



Source: Forum économique mondial et Banque mondiale (2013).

## LA RÉDUCTION DES COÛTS DU COMMERCE A DES EFFETS DISTRIBUTIFS À L'INTÉRIEUR DES PAYS

La réduction des coûts du commerce procure généralement des avantages économiques globaux en termes d'augmentation des échanges et du revenu national. Elle est aussi généralement associée à la réduction nette de la pauvreté au sens large, bien que les résultats puissent varier au niveau local et dépendent essentiellement des modes de consommation et de production dans les pays.

Des travaux innovants récents ont analysé cette question en utilisant des données provenant d'enquêtes sur les ménages. Porto (2005) examine le cas de la République de Moldova, pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. Il analyse les effets d'une série de mesures de réduction des coûts du commerce portant sur ce qu'il appelle les obstacles "informels" à l'exportation comme, par exemple, les coûts de transport, la lourdeur des procédures douanières, les réglementations et la recherche de rente. Les données sur les obstacles qui augmentent les coûts du commerce proviennent d'une enquête de la Banque mondiale sur les exportateurs et les importateurs. En reliant ces données aux données sur les revenus et les dépenses des ménages, Porto montre que la réduction de ces coûts du commerce a un effet global positif sur la pauvreté: le taux de pauvreté baisse de 2,8% à 5,0% selon le degré de répercussion.

Le même auteur (Porto, 2010) utilise des données sur les ménages pour examiner l'incidence de la réduction des coûts du commerce sur la pauvreté en Argentine. Il concentre son analyse sur l'amélioration de l'accès aux marchés d'exportation pouvant résulter de divers facteurs, y compris la libéralisation des échanges à l'étranger. Il constate que l'effet global d'une amélioration de l'accès aux marchés à l'étranger est une réduction du taux de pauvreté local, même si elle peut-être associée à des hausses des prix intérieurs.

Plusieurs autres études examinent la situation des pays africains en utilisant des méthodes analogues. Ainsi, Balat et al. (2009) se penchent sur l'Ouganda, et Diop *et al.* (2005) sur le Rwanda. La première étude montre que les habitants des villages qui ont leurs propres marchés – ce qui est associé à des coûts du commerce, c'est-à-dire des coûts de distribution locale, moins élevés – ont tendance à avoir des revenus plus élevés que les habitants des villages qui n'ont pas d'infrastructure de marché. La seconde étude constate que les coûts du commerce liés à divers facteurs concernant l'accès aux marchés sont des déterminants importants des taux de pauvreté. Sur la base de simulations, elle montre qu'une réduction des coûts de transport pourrait se traduire par une augmentation de 20% des prix à la production, ce qui entraînerait une baisse de 6% de l'incidence de la pauvreté. Fait important, l'étude montre que la diminution des coûts du transport rural profite plus que proportionnellement aux pauvres, ce qui donne à penser que des politiques appropriées de réduction des coûts du commerce peuvent faire partie d'un ensemble de réformes visant à réduire la pauvreté.

Les paniers de consommation des personnes pauvres varient considérablement selon les pays, mais aussi à l'intérieur des pays. Les pauvres des villes ne consomment pas les mêmes quantités de produits que les pauvres des zones rurales. Néanmoins, de nombreux pauvres consomment des produits importés quels qu'ils soient. Le plus souvent, la consommation de produits importés est relativement plus importante parmi les pauvres des zones urbaines que parmi ceux des zones rurales. La réduction des coûts du commerce a clairement des implications pour les pauvres qui consomment des produits importés, qu'il s'agisse de denrées alimentaires ou d'autres produits. Elle devrait se traduire par une baisse des prix à la consommation puisque la friction due à l'acheminement de produits d'un pays vers un autre est partiellement éliminée. Évidemment, ces gains ne sont pas toujours entièrement répercutés sur les consommateurs.

Ils peuvent être captés si la concurrence est insuffisante en certains points cruciaux de la chaîne d'approvisionnement, par exemple dans le secteur des transports ou dans la distribution en gros ou au détail. L'amélioration de la concurrence le long de la chaîne de valeur est une politique importante pour compléter toute réforme visant à réduire les coûts du commerce. De fait, la réduction de ces coûts au niveau national – et pas seulement au niveau international – peut avoir un impact important sur les modes de consommation et de production, et peut-être un scénario "gagnant-gagnant" profitant à la fois aux consommateurs et aux producteurs.

Il en va de même pour les biens intermédiaires, c'est-à-dire pour les produits utilisés dans la production d'autres biens. Par exemple, dans de nombreux pays, les agriculteurs pauvres dépendent des importations d'engrais qui sont, dans ce cas, un bien intermédiaire pour les agriculteurs. La réduction des coûts du commerce peut aider les agriculteurs et les autres producteurs, y compris les fabricants, à obtenir des biens intermédiaires à un coût inférieur. Cela se traduit par une réduction de leurs propres coûts de production et une plus grande compétitivité sur le marché régional et mondial. La diminution des coûts du commerce peut donc profiter aux pauvres par le biais des biens intermédiaires, en particulier aux agriculteurs, mais aussi à ceux qui travaillent dans des industries à forte intensité de main-d'œuvre comme la fabrication de vêtements. Une plus grande compétitivité peut permettre aux entreprises de se développer et d'embaucher plus de travailleurs, qui sont généralement peu qualifiés et qui appartiennent parfois à des groupes économiquement vulnérables comme les femmes.

#### Encadré 1.7 Gestion de projets de l'aide pour le commerce en faveur d'une croissance inclusive

La compréhension des effets distributifs des projets d'Aide pour le commerce est de plus en plus une priorité pour certains donateurs. Par exemple, avant d'approuver de nouveaux investissements dans le cadre de l'Aide pour le commerce, le Département du développement international du Royaume-Uni exige une évaluation de leur incidence sur la pauvreté. Les programmes qui ne peuvent pas présenter un lien crédible entre la croissance et la réduction de la pauvreté risquent de ne pas susciter l'intérêt des bailleurs de fonds (ICAI 2013).

Le rapport Panorama de l'Aide pour le commerce 2013 a souligné l'importance de systèmes efficaces de gestion axés sur les résultats pour la fourniture de l'Aide pour le commerce. Il ressort d'ailleurs des récentes évaluations de programmes d'Aide pour le commerce (par exemple CIR, ITC, STDF) que l'on mesure mieux maintenant l'impact direct des projets, par exemple la réduction du temps nécessaire pour effectuer des transactions commerciales. Mais ce qui manque encore, c'est une bonne compréhension de l'impact plus fondamental de ces initiatives sur des facteurs comme les niveaux d'emploi, en particulier dans les centiles inférieurs, sur les prix des denrées alimentaires et sur ceux des biens de consommation. Certains cadres d'analyse (Winters par exemple) et certains guides pratiques visent à incorporer la croissance inclusive et durable dans la programmation de l'Aide pour le commerce, mais peu d'initiatives ont permis de mettre en évidence de façon concluante leur contribution positive à la relation commerce-pauvreté.

Bien qu'il soit difficile de mesurer et de suivre les effets des interventions en faveur d'une croissance inclusive et durable et bien que cela exige des ressources importantes, il existe quelques exemples positifs de la manière dont cela peut-être fait. Ainsi, l'ONUDI a utilisé avec succès une approche par chaîne de valeur, et Trade Mark East Africa est en train d'intégrer les questions de genre dans tous les nouveaux programmes, dans le cadre de leur prochain système de gestion du cycle de projet axée sur les résultats, ce qui permettra de disposer de données ventilées concernant les effets sur les hommes et sur les femmes.

Source: Saana Institute

Les producteurs pauvres qui produisent pour l'exportation bénéficient de la réduction des coûts du commerce car, comme leurs produits sont plus compétitifs sur les marchés mondiaux, ils peuvent se développer. La baisse des coûts du commerce ne se traduit par une amélioration de la situation des producteurs pauvres que si elle est répercutée le long de la chaîne de production. Si un dysfonctionnement ou un manque de concurrence empêchent cela et permettent aux intermédiaires dans la chaîne de valeur de capter une partie ou la totalité des gains, les effets positifs sur les producteurs pauvres sont limités. Comme dans le cas de la filière de consommation, la logique de la filière de production est telle que des politiques complémentaires visant à moderniser les chaînes de valeur et à les rendre plus compétitives sont indispensables pour que les pauvres profitent effectivement de la diminution des coûts du commerce.

Ce qui est préoccupant cependant, c'est que la réduction des coûts du commerce peut avoir un impact sur les producteurs nationaux du fait de la concurrence accrue des importations. Les accords juridiques de l'OMC prévoient diverses mesures pour faire face à ce genre de situation, notamment lorsque la concurrence déloyale provoque une poussée des importations. Une difficulté est que certains pays en développement n'ont pas de base juridique dans leur législation, ni de compétence technique dans leurs ministères pour appliquer ces mesures. En outre, leurs partenaires commerciaux peuvent faire pression sur ces pays pour qu'ils renoncent à de telles actions. Des politiques complémentaires doivent établir un équilibre délicat entre les pressions à court terme résultant d'une poussée des importations et les objectifs à moyen terme tels que la création d'un environnement favorable et l'accroissement de la productivité.

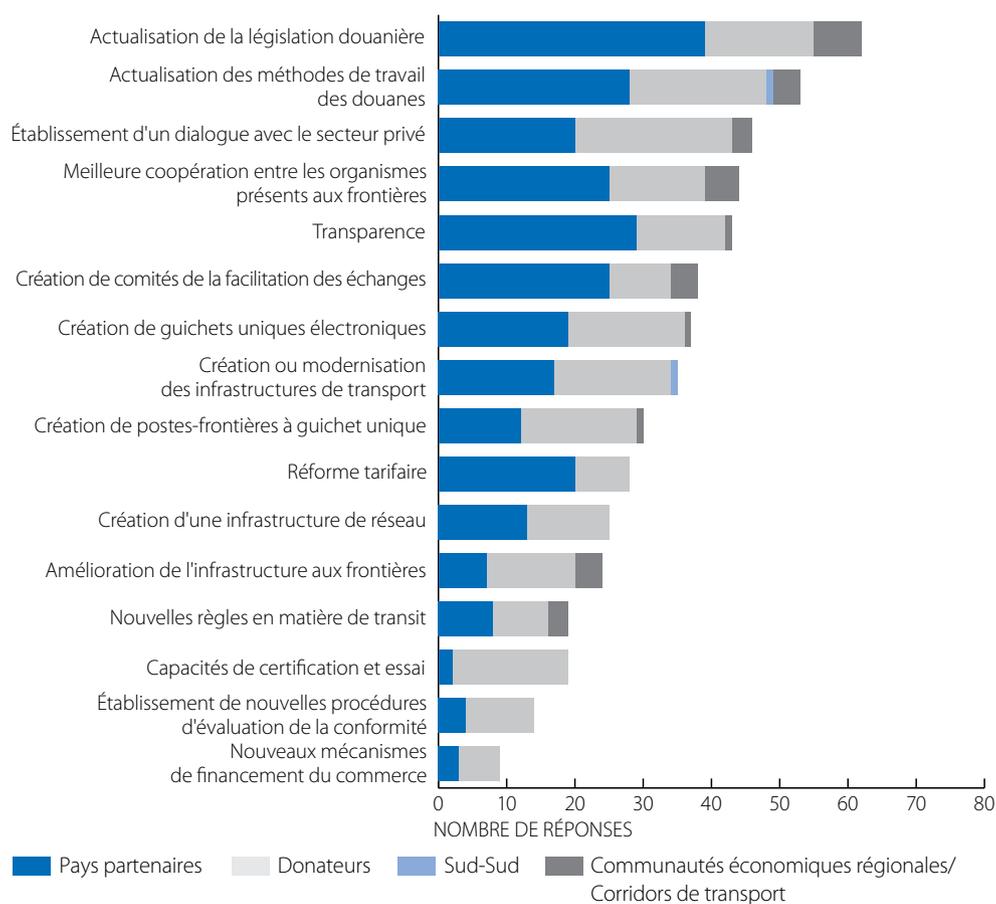
## L'AIDE POUR LE COMMERCE PERMET DE RÉDUIRE LES COÛTS DU COMMERCE

Ce chapitre a montré jusqu'ici que les coûts du commerce ont de l'importance pour la structure des échanges et de la production au niveau mondial, ainsi que pour les revenus nationaux et les taux et la répartition de la pauvreté. Il a aussi mis en avant l'importance des politiques comme déterminants des coûts du commerce. Ceux-ci sont influencés à la fois directement par les politiques commerciales, et indirectement à travers d'autres politiques qui ont une incidence sur les implications économiques des coûts du commerce dus à d'autres facteurs comme le transport.

Si les politiques ont de l'importance pour les coûts du commerce, on doit pouvoir dire que l'Aide pour le commerce peut faire partie d'une combinaison de mesures appliquées avec succès pour réduire ces coûts. Cela est confirmé par les résultats de l'exercice de suivi 2015. La figure 1.17 ci-dessous met en évidence les résultats des actions menées au titre de l'Aide pour le commerce pour réduire les coûts du commerce signalés par les pays en développement partenaires, les donateurs, les communautés économiques régionales et les partenaires Sud Sud.

Les répondants considèrent en outre que les projets produisent des résultats économiques. La figure 1.18 donne une idée de la mesure dans laquelle cela a eu lieu. Les pays partenaires, les donateurs et les commissions économiques régionales font état de résultats analogues, tels que la réduction des temps de passage des frontières, l'augmentation des recettes douanières (due à l'accroissement des volumes) et l'augmentation des exportations et des importations. Il existe donc une perception positive du fait que l'Aide pour le commerce a une influence sur les coûts du commerce et sur les résultats économiques engendrés par la réduction de ces coûts.

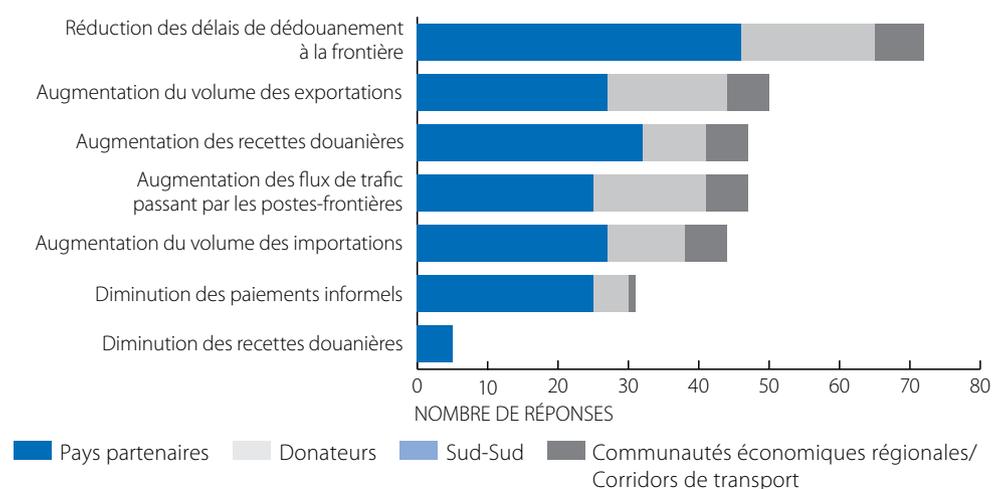
**Figure 1.17 Apports des mesures prises pour réduire les coûts du commerce**



Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

[StatLink !\[\]\(efafcae43acae17c4bb9f41420411b00\_img.jpg\) http://dx.doi.org/10.1787/888933240799](http://dx.doi.org/10.1787/888933240799)

**Figure 1.18 Résultats des mesures prises pour réduire les coûts du commerce**

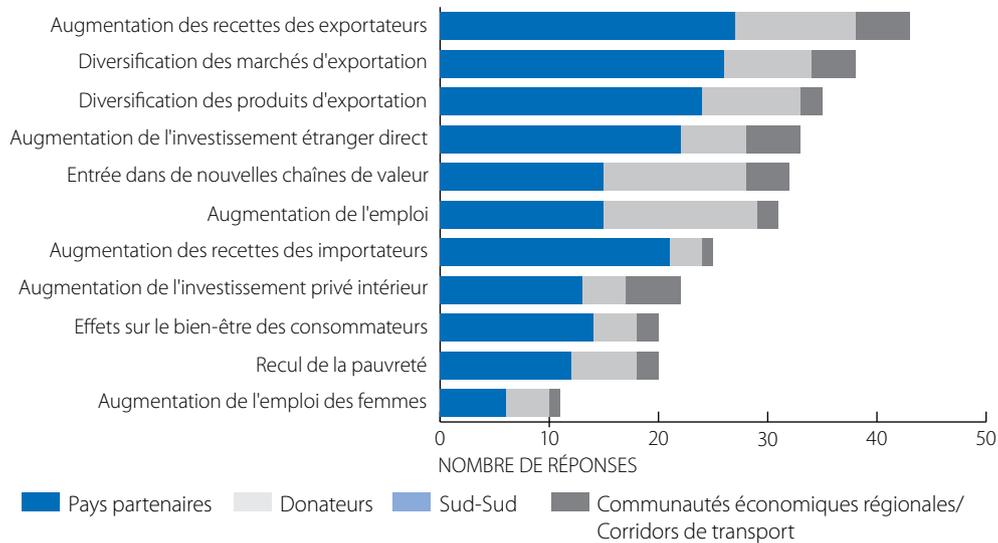


Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

[StatLink !\[\]\(11180f88349a0f55a115986a3613acf7\_img.jpg\) http://dx.doi.org/10.1787/888933240803](http://dx.doi.org/10.1787/888933240803)

Il existe en outre une perception positive selon laquelle ces résultats ont des effets bénéfiques sur le terrain, en particulier sur les résultats à l'exportation, comme le montre la figure 1.19.

**Figure 1.19 Impacts des mesures prises pour réduire les coûts du commerce**



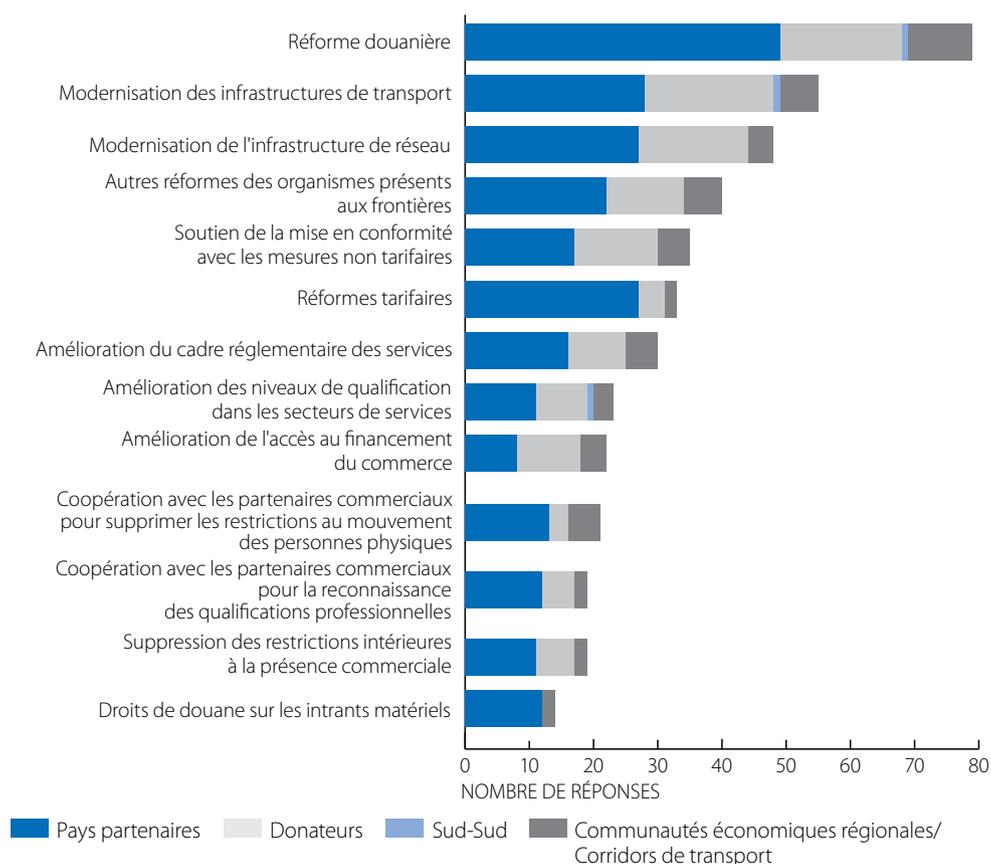
Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240812>

Vu l'éventail des mesures possibles pour réduire les coûts du commerce, il est important de bien comprendre ce qui fonctionne le mieux dans des contextes particuliers. Cela peut aider à hiérarchiser les interventions et à établir un cadre commun pour une collaboration continue. Selon la figure 1.20, les pays partenaires considèrent que les réformes douanières, les réformes tarifaires et la modernisation des infrastructures sont les mesures qui ont donné les résultats les plus positifs en termes de réduction des coûts du commerce pour les marchandises et les services. Les donateurs signalent des mesures analogues, mais attachent relativement plus d'importance aux infrastructures. Pour les communautés économiques régionales, la réforme douanière est de loin la mesure la plus efficace – cela tient peut-être au fait que cette enquête englobe les autorités des corridors, qui sont particulièrement intéressées par la question.

D'une manière générale, l'Aide pour le commerce porte sur l'ensemble des activités qui permettent aux pays en développement d'accroître leurs échanges commerciaux avec le reste du monde. Selon les catégories utilisées dans le Système de notification des pays créanciers de l'OCDE, l'Aide pour le commerce comprend: l'assistance technique pour la politique et les réglementations commerciales; l'infrastructure liée au commerce; le renforcement des capacités de production (y compris le développement du commerce); l'ajustement lié au commerce; et les autres besoins liés au commerce. Toutes ces catégories peuvent contribuer aux efforts nationaux destinés à réduire les coûts du commerce, de sorte que la communauté des donateurs et les pays partenaires peuvent faire beaucoup pour travailler ensemble avec succès dans ce domaine.

**Figure 1.20 Types de mesures qui ont donné les résultats les plus positifs en termes de réduction des coûts du commerce pour les marchandises et les services**



Source: Exercice de suivi de l'Aide pour le commerce, OCDE/OMC (2015).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933240823>

Comme le montrent les réponses des pays donateurs et des pays partenaires à l'enquête OCDE-OMC, les trois priorités de l'Aide pour le commerce dans le domaine de la réduction des coûts du commerce sur les marchés de biens sont les infrastructures, les procédures à la frontière (facilitation des échanges) et les mesures non tarifaires telles que les normes de produit. L'aide destinée aux infrastructures peut comprendre une assistance pour la construction ou la modernisation des infrastructures importantes des points d'entrée et de sortie, comme les ports et les aéroports, ou des infrastructures reliant ces points au reste du pays, comme les routes ou les voies ferrées. Au coût de l'aménagement des infrastructures, s'ajoute le coût de leur entretien, et à cette fin, il faut souvent mobiliser les ressources de l'Aide dans les cas où les systèmes de redevances ne sont pas efficaces, suffisants ou équitables. De fait, les pays en développement eux-mêmes doivent se mobiliser pour soutenir la mise en place des infrastructures essentielles, y compris en partenariat avec les pays voisins, comme cela a été le cas pour la construction du nouveau pont de Rumichaca et la révision structurelle de l'ancien. L'Équateur et la Colombie ont collaboré à ce projet qui devrait favoriser les échanges et le tourisme entre les deux pays. Le volume du transport routier a augmenté en conséquence et les temps d'attente ont été réduits, ce qui donne une idée des avantages pour le secteur des transports qui peuvent être répercutés sur les consommateurs et les producteurs.

Dans le domaine des procédures à la frontière, la communauté des donateurs a été active dans la modernisation des infrastructures, telles que les postes-frontières, et dans la simplification des procédures elles-mêmes, comme on l'a vu plus haut à propos de l'Inde et du Pakistan. L'AFE de l'OMC donne un cadre et une sécurité juridiques au soutien accordé dans le domaine de la facilitation des échanges, comme cela est expliqué dans le chapitre 4.

De nombreuses activités ont lieu aussi dans le domaine des mesures non tarifaires, en particulier en ce qui concerne les normes de produit. L'ONUDI (Organisation des Nations Unies pour le développement industriel) – dans le cadre de programmes financés par l'UE, le PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) et l'Agence norvégienne de coopération pour le développement – a aidé le Malawi à mettre en place une infrastructure nationale solide. Il avait été déterminé que le Bureau de normalisation du Malawi constituait un point critique dans l'infrastructure qualité du pays et que les domaines des essais et de la certification devaient également être améliorés pour répondre à la forte demande de l'industrie en la matière. Un ambitieux programme de renforcement des capacités a donc été mis sur pied pour que les essais, les inspections et les certifications des autorités nationales puissent être reconnus au niveau international et pour réduire ainsi les coûts de mise en conformité pour les exportateurs.

Comme le montrent ces exemples, des interventions ciblées peuvent modifier considérablement les coûts du commerce dans les pays en développement. Bien entendu, ces interventions doivent être adaptées à la demande: le pays partenaire doit recenser et hiérarchiser ses besoins, après quoi des ressources internationales peuvent être mobilisées pour l'exécution et la modernisation. Ces trois domaines clés sont généralement considérés comme les plus importants pour l'Aide pour le commerce destinée à réduire les coûts du commerce dans les pays en développement, mais ce ne sont évidemment pas les seuls. Les interventions dans d'autres domaines sont importantes aussi, en fonction des contextes nationaux particuliers. Pour qu'elles aient une incidence durable sur les coûts du commerce dans un pays partenaire ou un groupe de pays partenaires, il est essentiel qu'elles soient soutenues par des ressources suffisantes et qu'un savoir-faire technique soit disponible.

Les coûts du commerce ont souvent une dimension régionale, de sorte qu'il est parfois avantageux de travailler avec de petits groupes de pays dans le cadre d'initiatives régionales. L'initiative TradeMark East Africa, qui est une initiative multi-donateurs, opère de cette manière en encourageant l'harmonisation des normes et l'amélioration des capacités dans la région. De fait, l'enquête OCDE-OMC indique que presque tous les pays partenaires agissent au niveau régional pour réduire les coûts du commerce, le plus souvent par le biais des communautés économiques régionales, des accords de libre-échange et des initiatives soutenues par les partenaires de développement (comme TradeMark East Africa). Le commerce entre les pays partenaires se fait souvent par de grands corridors qui traversent les frontières et font intervenir plusieurs modes de transport. Une approche globale de l'Aide pour le commerce est cruciale pour améliorer le fonctionnement des corridors et réduire les coûts du commerce pour les groupes de pays. On sait clairement que les efforts déployés à ce jour vont dans la bonne direction: 76% des pays partenaires indiquent, dans l'enquête OCDE-OMC, que le soutien extérieur répond aux besoins nationaux et régionaux en matière de réduction des coûts du commerce.

## CONCLUSIONS

La réduction des coûts du commerce permet clairement d'accroître les échanges commerciaux et le bien-être économique. Les politiques visant à réduire ces coûts peuvent faire partie d'une stratégie globale pour faire en sorte que le commerce contribue à une croissance durable et inclusive, en particulier si elles sont conçues pour que la baisse des coûts du commerce profite aux plus pauvres. La réduction des coûts du commerce doit être considérée comme un élément du débat sur le commerce et le développement, et les politiques doivent être élaborées avec soin et de manière collaborative.

Les principales conclusions de ce chapitre sont les suivantes:

- La structure mondiale des échanges commerciaux et de la spécialisation de la production est fortement influencée par les coûts du commerce. Ceux-ci déterminent la mesure dans laquelle les pays peuvent se spécialiser de façon rentable en fonction de leur avantage comparatif. Les coûts élevés du commerce peuvent exclure les pays du commerce mondial. La modification des coûts relatifs du commerce influe aussi sur l'avantage comparatif.
- Bien que les droits de douane soient à des niveaux historiquement bas, les coûts du commerce restent élevés et constituent un obstacle majeur au développement économique de bon nombre des pays les plus pauvres du monde. Ils sont influencés par la géographie et l'histoire, mais aussi par les politiques appliquées à la frontière, entre les frontières et à l'intérieur des frontières.
- Les coûts du commerce sont aussi importants pour le commerce des services que pour le commerce des marchandises et ils peuvent même l'être plus d'un point de vue quantitatif dans le cadre des services. En outre, les deux interagissent de manière complexe. Le développement du commerce électronique, associé à la livraison expresse, offre de nouvelles voies d'accès au marché mondial dans lesquelles la distance est un facteur moins déterminant.
- Les coûts du commerce ne sont pas immuables. Des mesures peuvent être et sont prises pour les réduire. Des gains considérables peuvent être obtenus au niveau mondial en termes d'augmentation des échanges et du PIB, grâce à la réduction généralisée des coûts du commerce. D'un point de vue distributif, les gains les plus importants vont aux pays dont les coûts du commerce sont les plus élevés au départ, c'est-à-dire les pays en développement, particulièrement ceux d'Afrique subsaharienne.
- Les interventions bien conçues en matière d'Aide pour le commerce peuvent permettre de réduire les coûts du commerce dans les domaines jugés prioritaires par les pays partenaires et les donateurs, tels que l'infrastructure, la facilitation des échanges et les mesures non tarifaires comme les normes de produit. Il y a de bonnes raisons de penser que les pays en développement et leurs partenaires prennent au sérieux la question des coûts du commerce et que les mesures dans ce domaine s'appuient sur des fondements théoriques et pratiques solides.

## BIBLIOGRAPHIE

- Anderson, J. et E. van Wincoop (2004), "Trade costs", *Journal of Economic Literature*, Vol. 42, No. 3, pages 691 à 751.
- Balat, J., I. Brambilla et G. Porto (2009), "Realizing the gains from trade: export crops, marketing costs and poverty", *Journal of International Economics*, Vol. 78, No. 1, pages 21 à 31.
- BID (2013), *Too Far to Export: Domestic Transport Costs and Regional Export Disparities in Latin America and the Caribbean*, BID, Washington, D.C.
- Decreux, Y. et L. Fontagne (2011), "Economic impact of potential outcome of the DDA II", Working Paper.
- Diop, N., P. Brenton et Y. Asarkaya (2005), "Trade costs, export development and poverty in Rwanda", Policy Research Working Paper No. 3784, Banque mondiale.
- Forum économique mondial et Banque mondiale (2013), *Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities*, Forum économique mondial, Genève.
- GEA (2015), *Express Delivery and Trade Facilitation: Impacts on the Global Economy*, [http://global-express.org/assets/files/Whats\\_new\\_section/GEA\\_FinalReport\\_STC\\_13012015.pdf](http://global-express.org/assets/files/Whats_new_section/GEA_FinalReport_STC_13012015.pdf).
- ICAI, 2013. DFID's Trade Development Work in Southern Africa. <http://icai.independent.gov.uk/wp-content/uploads/DFIDs-Trade-Development-Work-in-Southern-Africa-Report.pdf>
- Mesquita Moreira, M., C. Volpe et J. S. Blyde (2008), *Unclogging the Arteries: The Impact of Transport Costs on Latin American and Caribbean Trade*, BID.
- Miroudot, S., J. Sauvage et B. Shepherd. 2013. "Measuring the Cost of International Trade in Services." *World Trade Review*, 12(4): 719 à 735.
- Moise, E. et F. Le Bris (2013), "Trade costs: what have we learned? A synthesis report", Trade Policy Paper No. 150, OCDE.
- OCDE (2014), *OECD Trade Facilitation Indicators: Calculating the Potential Impact of the WTO Trade Facilitation Agreement on Trade Costs*, [http://www.oecd.org/tad/facilitation/OECD\\_Trade\\_Facilitation\\_Indicators\\_updated-flyer\\_October\\_2014.pdf](http://www.oecd.org/tad/facilitation/OECD_Trade_Facilitation_Indicators_updated-flyer_October_2014.pdf).
- ONU-CESAP (2013), *Asia Pacific Trade and Investment Report 2013: Turning the Tide: Towards Inclusive Trade and Investment*, Nations Unies, Bangkok.
- Porto, G. (2005), "Informal export barriers and poverty", *Journal of International Economics*, Vol. 66, No. 2, pages 447 à 470.
- Porto, G. (2010), "International market access and poverty in Argentina," *Review of International Economics*, Vol. 18, No. 2, pages 396 à 407.
- Shepherd, B. et E. Archanskaia (2014), "Evaluation of value chain connectedness in the APEC region", Publication No. 214-SE-01.28, APEC
- TMEA, 2014. TradeMark East Africa's Theory of Change, 2014. <http://www.trademarka.com/who-we-are/theory-of-change/>.
- Winters, L. A. (2002), Trade Liberalisation and Poverty: What are the Links?. *World Economy*, 25: 1339 à 1367. doi: <http://dx.doi.org/10.1111/1467-9701.00495>
- Zaki, C. (2014), "An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global economic effects", *World Trade Review*, vol. 13, No. 1, pages 103 à 130.