

CHAPITRE 5

RÉDUCTION DES COÛTS DU COMMERCE POUR LES PAYS LES MOINS AVANCÉS

Contribution du Secrétariat exécutif du Cadre intégré renforcé

Résumé: Pour les PMA, la réduction des coûts du commerce est doublement importante car, comme ils partent d'un niveau plus bas, ils peuvent en retirer proportionnellement plus d'avantages que les autres pays. C'est pourquoi les PMA prennent actuellement les mesures nécessaires pour réduire les coûts du commerce, soit seuls, soit avec l'appui du secteur privé, et certains ont obtenu d'excellents résultats. Pourtant, ils ne parviennent pas à réaliser une véritable transformation en raison de capacités institutionnelles limitées et de contraintes en matière de ressources. C'est là que l'Aide pour le commerce peut apporter sa contribution, comme l'ont montré les réussites enregistrées par diverses initiatives multilatérales, régionales et bilatérales menées dans le cadre de cette aide. Le présent document montre que les interventions au titre de l'Aide pour le commerce tendent à avoir plus d'impact sur la réduction des coûts du commerce dans les PMA lorsqu'elles reposent sur un travail analytique robuste et crédible, un haut niveau d'appropriation par les pays, un renforcement soutenu des capacités institutionnelles, un soutien continu sur une période suffisamment longue, une mobilisation de ressources et une réponse coordonnée des donateurs. Par ailleurs, ces interventions ne peuvent donner de résultats que si les difficultés en matière d'économie politique sont prises en compte, intégrées et atténuées.

INTRODUCTION

Les coûts du commerce font depuis quelque temps l'objet de débats parmi ceux qui s'occupent des politiques commerciales et les milieux universitaires en raison de leur visibilité accrue lorsqu'il s'agit de réduire les obstacles traditionnels au commerce. Avec l'intégration rapide de l'économie mondiale et son importance comme moteur de la croissance, l'impératif de réduire les coûts du commerce pour devenir et rester compétitif sur les marchés internationaux et régionaux est largement démontré. Mais cette réduction est plus urgente encore dans le contexte des PMA, où la plupart des entreprises exportatrices sont des petites et moyennes entreprises (PME), où les coûts du commerce diminuent plus lentement que chez leurs partenaires commerciaux et où la diversification des exportations est une nécessité urgente; les PMA sont aussi ceux qui participent le moins aux chaînes de valeur mondiales et régionales et qui font partie des pays sans littoral et/ou en situation fragile.

Conscients de la nécessité grandissante de réduire les coûts du commerce, les PMA ont pris diverses initiatives, soit par eux-mêmes, soit en collaboration avec le secteur privé, même s'il est peu probable que ces actions apportent à elles seules une contribution suffisamment importante pour leur permettre de surmonter l'éventail complet des obstacles qu'ils rencontrent. D'une part, les PMA mettent beaucoup de temps pour mener à bien ces réformes, soit parce qu'ils manquent de ressources, soit parce qu'ils n'ont pas les connaissances techniques nécessaires. D'autre part, les autres pays réforment beaucoup plus vite, de sorte que les PMA ont du mal à suivre, ce qui réduit encore leur compétitivité sur le marché mondial. Du côté positif, comme les PMA partent d'un niveau inférieur, ils retireront probablement plus d'avantages des réformes que les pays développés, qui ont presque atteint le point de saturation en la matière.

Les PMA ont également reçu un soutien au titre de l'Aide pour le commerce de la part de divers donateurs bilatéraux et multilatéraux ainsi qu'au travers du CIR – cadre de coordination multiacteurs exclusivement consacré au renforcement des capacités commerciales des PMA – pour s'attaquer, entre autres choses, au problème des coûts du commerce. Bien qu'ils soient confrontés à de nombreuses difficultés liées au commerce, parmi lesquelles l'allègement des contraintes du côté de l'offre et le renforcement des capacités de production, le présent chapitre est exclusivement consacré aux coûts du commerce, car ceux-ci occupent une place essentielle dans le vaste univers de l'Aide pour le commerce. Il est organisé comme suit:

La section suivante examine pourquoi les coûts du commerce sont importants pour les PMA et si leur importance relative varie de façon notable entre différentes catégories de PMA. La section 3 analyse les coûts du commerce dans les PMA au cours des dix dernières années, afin de déterminer s'il y a des différences marquées entre diverses catégories de PMA. La section 4 traite des priorités des PMA en matière de réduction des coûts du commerce et de la question de savoir si elles ont changé au cours du temps. Elle identifie aussi les facteurs de changement dans les cas où une réforme a permis de réduire les coûts du commerce.

La section pénultième traite du rôle des partenaires de développement et des autres organismes qui participent à la fourniture de l'Aide pour le commerce en analysant l'évolution et les flux de cette aide, notamment dans le contexte des PMA, et en examinant les données disponibles afin de voir si l'Aide pour le commerce a contribué à réduire les coûts du commerce dans les PMA. Elle analyse aussi, sur la base de l'expérience du CIR, ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas, ainsi que les points sur lesquels il faut apporter des améliorations aux actions menées pour remédier aux problèmes rencontrés par les PMA dans le domaine des coûts du commerce. La section finale conclut le chapitre.

IMPORTANCE DES COÛTS DU COMMERCE POUR LES PMA

Une génération relativement nouvelle d'écrits sur le commerce affirme que plus de 60 années de négociations commerciales multilatérales, une série d'arrangements commerciaux préférentiels et un grand nombre de mesures autonomes de libéralisation ont contribué à réduire dans une large mesure les obstacles au commerce à la frontière, c'est-à-dire les obstacles tarifaires et les restrictions quantitatives, notamment pour les exportations des PMA. De ce fait, les chercheurs et les responsables politiques se concentrent davantage aujourd'hui sur d'autres éléments des coûts du commerce.

La définition de ces coûts pour le commerce des marchandises peut englober tout obstacle ou entrave propre à accroître le coût du commerce international. Toutefois, comme les renseignements et les données disponibles sont limités et afin de centrer l'analyse, les coûts du commerce aux fins du présent chapitre sont définis de façon étroite comme étant les coûts liés aux procédures à la frontière et les coûts de transport et de logistique pour le commerce des marchandises uniquement. Cette définition étroite n'est nullement destinée à minimiser l'importance des autres éléments des coûts du commerce, tant pour les marchandises que pour les services.

Bien que les coûts du commerce soient importants pour tous les groupes de pays, le fait qu'ils le sont davantage pour les PMA s'explique par les facteurs suivants, qui sont distincts mais liés entre eux.

Premièrement, bien que les coûts du commerce baissent d'une manière générale, cette baisse est plus lente dans les pays à faible revenu (Arvis *et al.*, 2013), catégorie à laquelle appartiennent une grande majorité de PMA. L'ITC (2013a), qui soutient cet argument, estime que les coûts moyens du commerce sont beaucoup plus élevés dans les PMA que dans les autres pays. Sur la base des coûts afférents au mouvement transfrontières d'un conteneur type, Koniger *et al.* (2011), par exemple, constatent que les PMA déboursent en moyenne 43% de plus que les autres pays pour exporter et 54% de plus pour importer.

Deuxièmement, la participation des PMA aux chaînes de valeur mondiales et régionales progresse, mais elle est limitée. L'ITC (2013b), par exemple, montre que les PMA rattrapent progressivement leur retard sur les autres pays en développement depuis dix ans en matière de participation aux chaînes de valeur mondiales (CVM) mesurée par les exportations de produits transformés et les importations de produits intermédiaires. Mais il y a de très fortes variations entre les PMA, et le rythme de leur intégration laisse beaucoup à désirer. Les PMA qui cherchent à participer aux chaînes de valeur mondiales et régionales se heurtent à des obstacles qui les excluent, parmi lesquels des facteurs qui accroissent les coûts du commerce et nuisent à la compétitivité (ITC, 2013a). Bien que les coûts du commerce ne soient pas le seul élément qui influe sur l'intégration des PMA dans les chaînes de valeur mondiales et régionales, ils sont certainement un élément important. Comme la réduction des coûts d'exportation et d'importation est nécessaire pour obtenir des résultats dans ce domaine, les PMA doivent opérer une transformation en vue de réduire ces deux types de coûts, notamment les seconds, qui tendent à être plus élevés pour eux de façon disproportionnée.

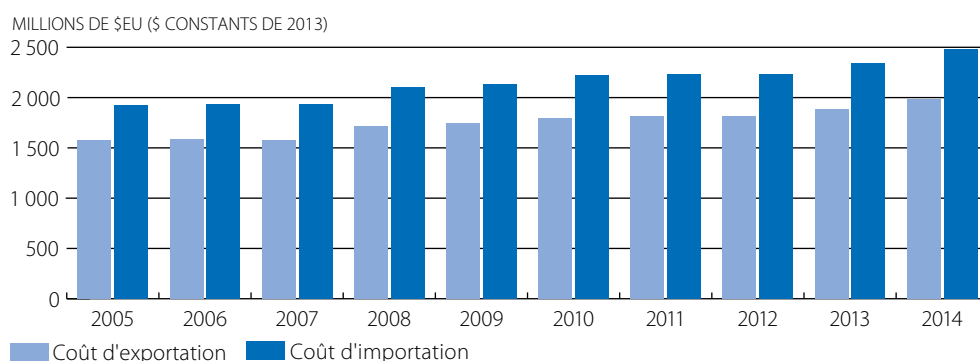
Troisièmement, la concentration des exportations – du point de vue des produits aussi bien que des marchés – est beaucoup plus forte dans les PMA que dans les pays en développement (ITC, 2013a). Dans le même temps, les tentatives faites par les PMA pour diversifier leurs exportations – à la marge intensive aussi bien qu'à la marge extensive – n'ont pas donné les résultats escomptés. Par exemple, malgré plusieurs tentatives, le taux de survie des nouveaux produits mis sur les marchés régionaux et mondiaux par les PMA est faible. Nicita *et al.* (2013), qui ont étudié la survie des flux d'exportation des PMA à destination de 190 pays entre 1993 et 2007, montrent que 41% des produits des PMA disparaissent, contre 15% de ceux des autres pays en développement. Ce résultat est confirmé par Fernandes *et al.* (2013), qui constatent que les taux d'entrée sont inférieurs et les taux de sortie supérieurs pour les pays ayant un faible revenu par habitant par rapport aux pays à revenu plus élevé.

Quatrièmement, la plupart des PMA sont handicapés par plusieurs obstacles naturels qui s'ajoutent à leurs coûts commerciaux. Sur 31 pays en développement sans littoral (PDSL), 16 sont des PMA. De même, sur 40 petits États insulaires en développement (PEID), 9 sont des PMA ou des pays retirés récemment de la liste des PMA. Bien que les catastrophes naturelles soient inévitables, les faibles moyens d'atténuation signifient qu'elles peuvent avoir de graves conséquences sur les coûts commerciaux dans les PMA. Ainsi, le séisme qui a frappé Haïti en 2010 a causé l'effondrement du tablier principal du quai public, de sorte que la capacité du port international de Port-au-Prince a été sévèrement affectée. Le port fonctionne à présent avec trois quais flottants seulement, ce qui limite le potentiel commercial et accroît les coûts commerciaux en raison des délais (EDIC d'Haïti, 2013). Les dégâts causés récemment (mi-mars 2015) par le cyclone tropical Pam aux infrastructures des pays insulaires du Pacifique comme Kiribati, Tuvalu et le Vanuatu risquent d'avoir des effets aggravants sur les coûts du commerce dans ces pays. Dans le cas de Kiribati, par exemple, ainsi que l'a expliqué la Banque asiatique de développement (BASD), les marées de tempête ont causé de gros dégâts à la route sur digue entre Betio et Tarawa, qui est une liaison de transport essentielle dans le pays (BASD, 2015).

Par ailleurs, plusieurs PMA sont vulnérables aux changements climatiques: i) parce qu'ils sont situés dans des zones qui seront sans doute gravement touchées par les changements de température et de précipitations; ii) parce que leurs recettes d'exportation dépendent beaucoup de secteurs économiques sensibles au climat tels que l'agriculture; et iii) parce qu'ils ont des moyens limités de s'adapter aux événements extérieurs négatifs en raison de leur faible développement économique et de leurs capacités institutionnelles déjà très sollicitées (Bruckner, 2012). Comme les PMA ont tendance à avoir des coûts commerciaux plus élevés en moyenne que les autres pays en raison de ces handicaps naturels, qui ne peuvent être modifiés à court terme, ils devraient se préoccuper avant tout de réduire les autres éléments des coûts du commerce pour rester compétitifs sur le marché mondial.

Cinquièmement, du fait que la taille du marché intérieur est fortement corrélée avec la taille moyenne des entreprises et les exportations, comme le font observer Fernandes *et al.* (2013), les entreprises de la grande majorité des PMA, qui ont un petit marché, tendent à être des PME. Selon les auteurs, ces PME exportent relativement peu. Elles exportent beaucoup moins de produits, et la plupart d'entre elles n'exportent qu'un produit vers un seul marché. Comme il est peu probable qu'elles puissent réaliser des économies d'échelle et atteindre le niveau de compétitivité nécessaire pour survivre sur le marché mondial, leur taux de survie à l'international tend à être beaucoup plus faible que celui des entreprises des pays avancés. En raison de revenus limités et incertains, y compris les recettes d'exportation, le fardeau des coûts commerciaux plus élevés en pourcentage défavorise de façon disproportionnée les PME. En outre, contrairement aux grandes entreprises, les PME n'ont pas les capacités ou les compétences internes nécessaires pour surmonter ces obstacles et doivent faire appel à des intermédiaires professionnels, ce qui accroît encore leurs coûts commerciaux (ITC et OMC, 2014; Snow *et al.*, 2004).

Figure 5.1 Coûts d'exportation et d'importation des PMA (en \$EU), 2005-2014



Source: Banque mondiale, base de données *Doing Business*

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241216>

L'effet combiné de tous ces facteurs se reflète dans divers indicateurs mondiaux, parmi lesquels l'indicateur "*Doing Business*", l'indice de performance logistique (IPL) et l'Enabling Trade Report. La figure 5.1, établie à partir de la base de données *Doing Business*, donne une image comparative des coûts du commerce subis par les PMA au cours de la dernière décennie, tant à l'exportation qu'à l'importation. Ces chiffres révèlent que les deux catégories de coûts commerciaux subis par les PMA ont augmenté d'une manière générale. Le coût d'exportation, qui était de 1 578 dollars EU en 2005, atteignait 1 980 dollars EU en 2014, soit une hausse de 25%; quant au coût d'importation, il est passé de 1 928 à 2 484 dollars EU, soit une hausse de 29% en 10 ans (figure 5.1).

Comme les PMA sont très hétérogènes quant à leur position géographique, à leur situation politique, à leur type de gouvernance, à la structure de leur économie, à leurs dotations en ressources naturelles, à leurs capacités institutionnelles, à leur niveau d'intégration dans l'économie mondiale et/ou régionale, etc., les coûts du commerce varient fortement entre les différents groupes de pays. Il faut savoir en outre que ces coûts dépendent aussi de la volonté et de la capacité des PMA de concevoir et de mettre en œuvre des réformes, de leur participation aux diverses initiatives relevant de l'Aide pour le commerce et de leur participation au commerce régional.

Bien que la réduction des coûts du commerce soit un objectif à poursuivre par tous les pays, elle est relativement plus importante pour certaines catégories de PMA que pour d'autres en raison de la conjugaison de plusieurs facteurs. Aux fins du présent chapitre, ces facteurs sont divisés en quatre catégories: i) dimension sous-régionale; ii) absence de littoral; iii) dépendance à l'égard des produits de base; et iv) situation fragile.

Dimension sous-régionale

D'une manière générale, les PMA sont traditionnellement divisés en trois sous-régions pour des raisons pratiques: l'Afrique subsaharienne (qui inclut Haïti), l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est/Pacifique. Selon les chiffres du rapport *Doing Business*, les coûts du commerce ont augmenté dans les deux premières catégories et baissé dans la troisième. Toutefois, ils varient considérablement à l'intérieur de ces catégories. Pour présenter les données, nous avons donc établi les groupements sous-régionaux suivants, qui guideront nos analyses: i) Caraïbes; ii) Afrique centrale; iii) Afrique de l'Est; iv) Moyen-Orient et Afrique du Nord; v) Pacifique; vi) Asie du Sud; vii) Asie du Sud-Est; viii) Afrique australe; et ix) Afrique de l'Ouest (les pays inclus dans ces sous-régions sont indiqués dans l'annexe 1).

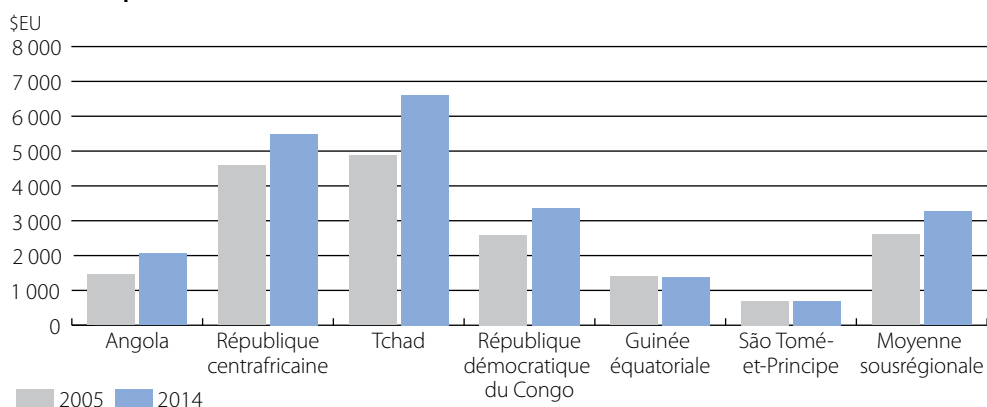
Les deux sous-régions où les coûts du commerce subis par les PMA tels qu'ils sont mesurés par les coûts d'importation et d'exportation sont les plus élevés sont l'Afrique centrale et l'Asie du Sud. Il s'agit précisément des régions dans lesquelles les PMA devraient s'efforcer de réduire leurs coûts plus que les autres sous-régions. La figure 5.2 illustre la situation de la sous-région de l'Afrique centrale; l'axe de gauche représente l'évolution des coûts d'exportation entre 2005 et 2014, et l'axe de droite la variation en pourcentage. Dans cette sous-région, où se trouvent six PMA, le coût d'exportation moyen pour les PMA était de 2 598 dollars EU en 2005. Il a augmenté pour atteindre 3 200 dollars EU, soit une hausse de 23% sur une période de 8 ans (figure 5.2). Le coût moyen d'importation est passé de 2 524 à 3 441 dollars EU, soit une hausse de 36% durant la même période (figure 5.2). Ce n'est pas l'augmentation de ces coûts qui pose problème mais le niveau de départ, qui était déjà très élevé. Cela est dû à la situation dégradée des transports en Afrique centrale, comme le montre très bien un rapport de la BAFD. En raison de la présence de plusieurs pays sans littoral dans la région et d'une connectivité aérienne limitée, environ 80% des personnes et des marchandises sont transportées par voie terrestre, alors que les routes revêtues représentent moins de 20% de l'ensemble du réseau régional (Harding, 2011).

Malgré la présence de pays côtiers tels que l'Angola, la Guinée équatoriale et Sao Tomé-et-Principe, où les coûts d'exportation sont beaucoup plus faibles que la moyenne des PMA, le niveau élevé des coûts est dû en grande partie aux pays sans littoral de la sous-région, à savoir la République centrafricaine et le Tchad. Bien que la République démocratique du Congo soit un pays côtier, on peut la considérer de fait comme un pays sans littoral, car elle a un littoral de faible longueur éloigné des grandes villes (Banque mondiale, 2010). Le Tchad est le pays où les coûts d'exportation et d'importation sont les plus élevés au monde. Ses coûts d'exportation dépassent en effet systématiquement la moyenne sous-régionale dans des proportions comprises entre 43% et 59% (figure 5.2).

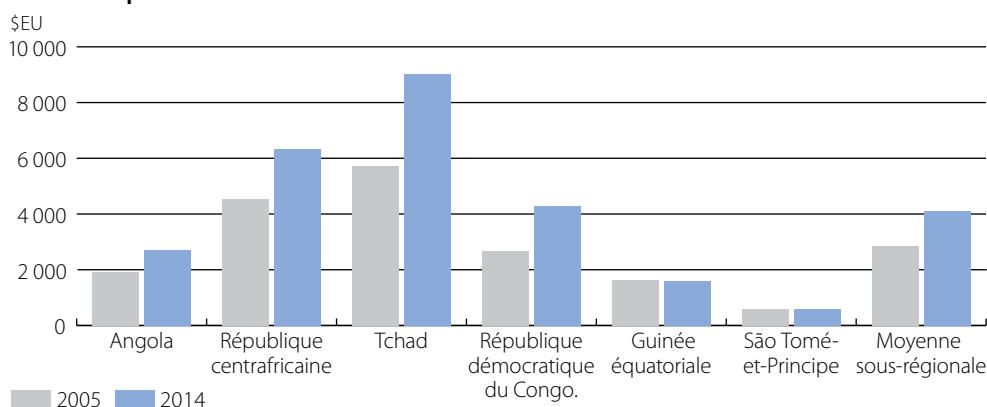
Par ailleurs, d'après les chiffres donnés dans le Rapport *Doing Business* 2014 de la Banque mondiale, il faut 70 jours pour exporter à partir du Tchad, ce qui est le deuxième délai le plus long après celui de l'Afghanistan (86 jours). Quant au délai d'importation, il est de 90 jours au Tchad et n'est dépassé là encore que par l'Afghanistan (91 jours). Les chiffres montrent aussi clairement que le Tchad est le seul pays où les coûts d'importation et d'exportation ont fortement augmenté alors que, dans les autres pays de la sous-région, ils sont restés stables ou ont même légèrement baissé après 2009 (invisibles sur la figure).

Figure 5.2 Coûts d'exportation et d'importation dans les PMA de la sous région de l'Afrique centrale, 2005-2014

Coûts d'exportation



Coûts d'importation



Source: Banque mondiale.

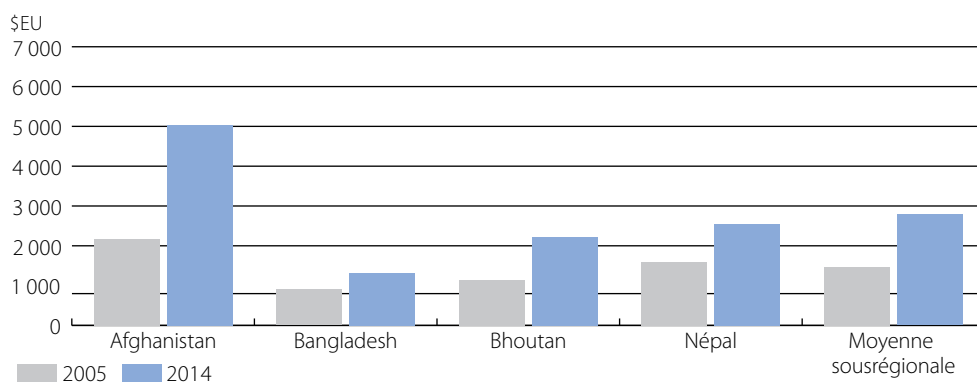
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241226>

La sous-région de l'Asie du Sud présente une image différente du fait que, contrairement à l'Afrique centrale, les coûts subis initialement par les PMA n'étaient pas très élevés. Ils ont cependant augmenté rapidement au fil des ans. Les coûts moyens d'exportation rencontrés par les PMA de cette sous-région seront passés de 1 458 dollars EU en 2005 à 2 561 dollars EU en 2014, soit une hausse de 75% (figure 5.3). De même, les coûts moyens d'importation sont passés de 1 723 à 2 845 dollars EU durant la même période, soit une hausse de 65% (figure 5.3). À l'instar de la sous-région de l'Afrique centrale, où la hausse des coûts est essentiellement due au Tchad, dans la sous-région de l'Asie du Sud, la majorité des coûts et de leur augmentation est due à l'Afghanistan.

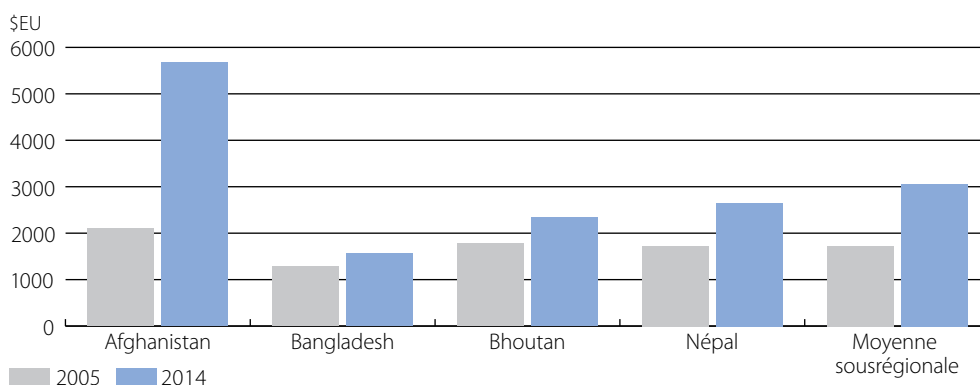
Une autre similitude est que, dans la sous-région de l'Asie du Sud, le niveau élevé des coûts moyens est dû à la présence de trois pays sans littoral, où les délais d'importation et d'exportation tendent à être plus longs en raison de faiblesses liées au transport intérieur ainsi que de déficiences dans les pays de transit. Toutefois, contrairement à la sous-région de l'Afrique centrale, les coûts ont augmenté dans tous les PMA de la sous-région de l'Asie du Sud, y compris au Bangladesh, où les résultats sont relativement meilleurs.

Figure 5.3 Coûts d'exportation et d'importation dans les PMA de la sous-région de l'Asie du Sud (en \$EU), 2005-2014

Coûts d'exportation



Coûts d'importation



Source: Banque mondiale..

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241239>

Absence de littoral

Les coûts du commerce tendent à être beaucoup plus élevés dans les pays sans littoral que dans les pays côtiers, et plus particulièrement dans les pays de transit voisins, pour des raisons diverses. Premièrement, les pays sans littoral dépendent des pays de transit pour leurs expéditions internationales – à l'importation aussi bien qu'à l'exportation. Comme l'indique par exemple l'EDIC du Malawi réalisée avec l'aide du CIR, le pays est tributaire des corridors de transport et des ports situés dans les pays voisins pour la totalité de son commerce, et ses producteurs ne peuvent rivaliser sur les marchés régionaux et internationaux en raison de leurs délais de livraison incertains et imprévisibles (Malawi, 2014).

Deuxièmement, les pays sans littoral sont généralement isolés des principaux marchés, ont une petite économie, peu de ressources naturelles et des institutions faibles et sont souvent en proie à des conflits (Banque mondiale, 2010). La plupart d'entre eux font partie du dernier quintile dans le classement de l'indicateur du développement humain. Troisièmement, bien que l'infrastructure de transport intérieur se soit quelque peu améliorée dans les PMA sans littoral, elle est généralement de très mauvaise qualité, ce qui contribue à accroître les coûts du commerce. Par exemple, selon les données disponibles pour un maximum de 29 PMA, la qualité moyenne de l'infrastructure routière sur une échelle de 1 (la plus mauvaise) à 7 (la meilleure) était de 2,37 en 2005. Elle est passée à 3,1 en 2011, puis a reculé à 3,06 en 2012, avant de se redresser légèrement à 3,08 en 2013 (Forum économique mondial, 2014).

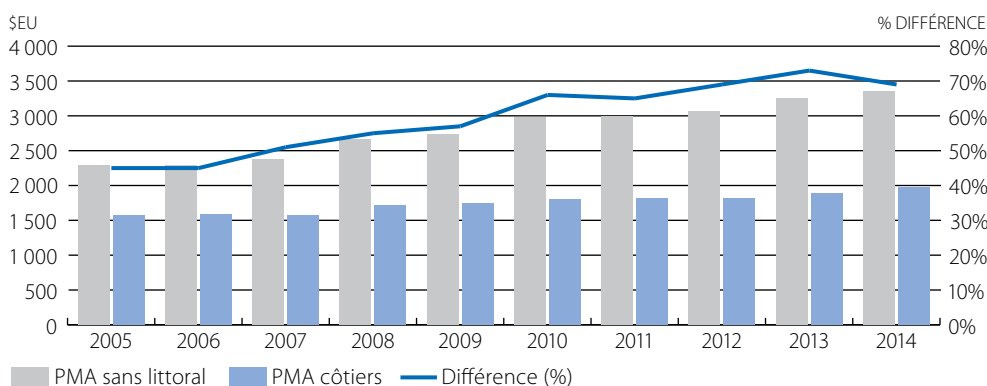
Par ailleurs, un rapport récent publié conjointement par la Banque mondiale et l'UN-OHRLS (2014) montre que les PMA sans littoral ont généralement des coûts commerciaux beaucoup plus élevés que les pays côtiers de transit. Même parmi les PMA, les pays sans littoral tendent à avoir des coûts commerciaux plus élevés que les pays côtiers, à l'exportation aussi bien qu'à l'importation. La figure 5.4 montre non seulement les coûts plus élevés subis par les PMA sans littoral par rapport aux PMA côtiers, mais aussi l'évolution de ces coûts durant la dernière décennie. L'axe de gauche représente les coûts d'exportation d'un conteneur équivalent 20 pieds pour les PMA sans littoral et les PMA côtiers, et l'axe de droite les coûts plus élevés subis par les premiers par rapport aux seconds en pourcentage. Comme l'indique cette figure, les pays sans littoral avaient déjà des coûts d'exportation plus élevés au départ, et ces coûts ont augmenté rapidement par rapport aux pays côtiers: la différence, qui était de 96% en 2005, est passée à 168% en l'espace de dix ans. Il faut noter que les coûts d'exportation des PMA sans littoral ont augmenté de 46% entre 2005 et 2014, contre 7% seulement pour les pays côtiers.

Les coûts d'importation indiqués sur la figure 5.4 révèlent à nouveau la situation précaire des PMA sans littoral par rapport aux PMA côtiers. Les coûts d'importation des PMA sans littoral étaient déjà beaucoup plus élevés au départ puisque la différence entre les deux groupes était de 120% en 2005. Ce chiffre est passé à 180% en 2014. Comme pour l'évolution des coûts d'exportation entre les deux périodes, les coûts d'importation ont augmenté de 46% exactement dans le cas des PMA entre 2005 et 2014, alors que la hausse a été limitée à 12% pour les pays côtiers. Même dans la même sous-région, le coût pour les pays côtiers est beaucoup plus faible que pour les pays sans littoral, comme le montrent la figure 5.2 ainsi que la figure 5.3.

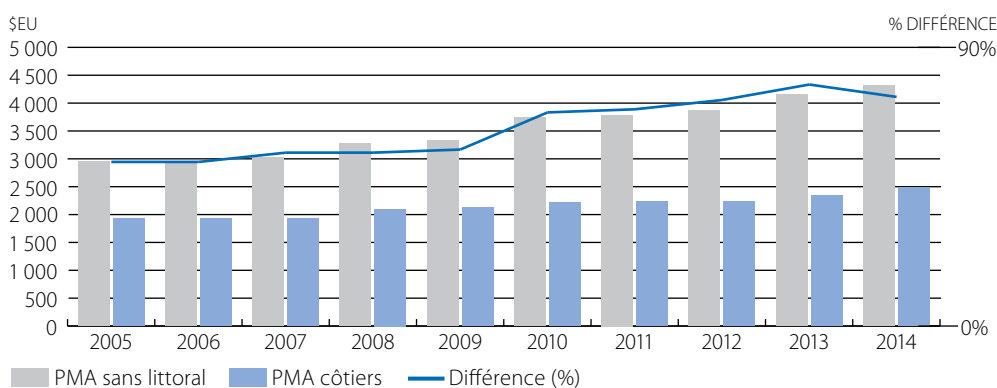
Plusieurs raisons expliquent les coûts commerciaux exceptionnellement élevés subis par les PMA sans littoral. Premièrement, ces pays comptent généralement parmi les plus pauvres du monde, avec de faibles indicateurs du développement humain, comme on l'a vu ci-dessus. Il est donc tout à fait naturel que les contraintes en matière de ressources – financières, humaines et technologiques – constituent des obstacles majeurs à l'amélioration de l'infrastructure, qui est généralement très déficiente. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles les coûts du commerce tendent à être inversement corrélés avec le niveau de revenu (Banque mondiale et UN-OHRLS, 2014).

Figure 5.4 Coûts d'exportation et d'importation des PMA sans littoral par rapport aux PMA côtiers (en \$EU), 2005-2014

Coûts d'exportation



Coûts d'importation



Source: Banque mondiale.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241245>

Deuxièmement, le postulat de la "mort de la distance" semble très exagéré si l'on considère la situation des PMA sans littoral, notamment parce que leurs exportations aussi bien que leurs importations doivent parcourir en moyenne 1 112 à 1 494 kilomètres par rapport au port le plus proche (Banque mondiale et UN-OHRLS, 2014). Même si une partie de ce trajet se trouve sur leur propre territoire, où ils ont un certain contrôle, la grande majorité se trouve sur le territoire des pays de transit voisins, sur lesquels ils n'ont aucune influence.

Troisièmement et en lien avec le deuxième facteur susmentionné, les pays de transit voisins de la plupart des pays sans littoral ne font pas partie des pays où l'infrastructure routière et portuaire est la plus efficace, ce qui rend le transit très long et laborieux. Il se peut que les formalités administratives y soient un peu moins pesantes que dans les PMA, mais elles le sont plus que la moyenne mondiale. Certains de leurs ports sont déjà congestionnés par leur propre trafic de marchandises, de sorte qu'ils ne peuvent offrir une circulation fluide aux marchandises des pays voisins sans littoral. L'EDIC du Bhoutan, pays qui dépend du transit par l'Inde pour accéder à la mer et aux autres marchés, témoigne de cette situation problématique. Le Bhoutan, tributaire du port de Calcutta pour son commerce maritime, voit ses résultats commerciaux pénalisés par des retards opérationnels dans le port, une procédure de dédouanement longue et des grèves fréquentes le long du trajet (Bhoutan, 2012).

De même, l'EDIC de 2014 du Malawi montre que les délais de livraison incertains et imprévisibles empêchent les producteurs de soutenir la concurrence sur les marchés régionaux et internationaux. L'EDIC de 2012 du Burundi mentionne de longs délais en douane et des coûts élevés dans les ports de Dar es-Salaam (Tanzanie) et de Mombasa (Kenya), par lesquels passent les échanges du Burundi. Selon certaines estimations, cela se traduit par des coûts de transport et de logistique qui atteignent environ 40% du prix d'exportation des produits agricoles au Burundi. Les délais et les coûts de transit sont également influencés par la situation des pays de transit voisins en matière de paix et de sécurité, comme l'ont indiqué Faye *et al.* (2004). L'EDIC de 2007 du Burkina Faso montre, par exemple, que les troubles en Côte d'Ivoire et les perturbations dans le principal corridor vers la côte ont entraîné une augmentation des coûts du commerce.

Quatrièmement, dans la plupart des pays sans littoral, le mode de gouvernance et les arrangements institutionnels du secteur du transport routier, où la structure commerciale prédominante est l'oligopole, favorisent les ententes et les pratiques anticoncurrentielles. Il en résulte des profits anormalement élevés pour les camionneurs, alors que les commerçants sont obligés de payer plus que ce qu'ils paieraient dans une structure commerciale concurrentielle (Teravaninthorn et Raballand, 2009). L'EDIC du Burkina Faso présente ce problème de manière légèrement différente en soulignant que les transporteurs du pays sont choisis parce qu'ils sont dans la file d'attente et non en fonction de leurs résultats. En outre, le secteur du transport aérien, qui offre apparemment une solution plus efficiente, quoique plus coûteuse, que le transport terrestre, est également très protégé dans certains pays sans littoral. En effet, comme l'ont constaté Borchert *et al.* (2012), la contrepartie d'une protection accordée à des intérêts acquis bien organisés tend à être plus élevée dans ces pays, car la tendance des responsables politiques à favoriser les intérêts acquis au détriment du bien-être public est moins contrôlée. Il en résulte un grave manque de concurrence dans le secteur des transports, que les responsables politiques sont peu enclins à libéraliser pour des raisons d'économie politique.

Cinquièmement, le coût élevé du transit, y compris les services superflus et les pots-de-vin, pénalise un certain nombre de PMA sans littoral, qui dépendent de la structure et des pratiques réglementaires et administratives du pays de transit voisin. La lourdeur des prescriptions en matière de documents requis, des procédures de dédouanement et des opérations de chargement et déchargement peut faire perdre beaucoup de temps et de ressources aux commerçants des pays sans littoral. Afin de réduire ces dépenses, la plupart d'entre eux font appel à des commissionnaires en douane et à des transitaires qui ont l'expérience des opérations de transit mais coûtent relativement plus cher (Snow *et al.*, 2003). Bien que les pots-de-vin et la corruption ne soient pas endémiques dans les pays de transit, les procédures compliquées et opaques à la frontière, notamment les prescriptions en matière de documents requis et les nombreux contrôles de sécurité, se traduisent souvent par des pots-de-vin élevés.

En Afrique de l'Ouest, par exemple, comme l'a montré Ben Barka (2012, page 6), les pots-de-vin perçus par différents organismes, dont les douanes, la police, la gendarmerie et d'autres agents en uniforme, vont de 3 à 23 dollars EU pour 100 kilomètres. Dans le cas du Burkina Faso, Snow *et al.* (2003) soutiennent, même s'ils ne donnent pas de chiffres, que les contrôles de police rigoureux sur les voies commerciales sont coûteux, non seulement en temps mais souvent aussi en pots-de-vin. Les demandes fréquentes de pots-de-vin sur la route sont également mentionnées dans la version antérieure de l'EDIC du Burkina Faso élaborée en 2007.

Dépendance à l'égard des produits de base

Selon la classification de la CNUCED, plus de la moitié des PMA (27 sur 48) dépendent des produits de base (produits agricoles, combustibles et minéraux) pour leurs exportations. Comme les produits de base sont volumineux, le coût commercial global de leur exportation tend à être plus élevé que pour les produits manufacturés légers. Pour calculer les coûts du commerce, nous nous appuyons à nouveau sur les données relatives au coût des exportations qui figurent dans le rapport *Doing Business* pour la période 2005-2014. Comme la plupart des pays exportateurs de produits de base n'importent pas de matières premières et exportent leurs produits de base sous une forme plus ou moins brute, nous avons décidé de ne pas inclure les coûts d'importation.

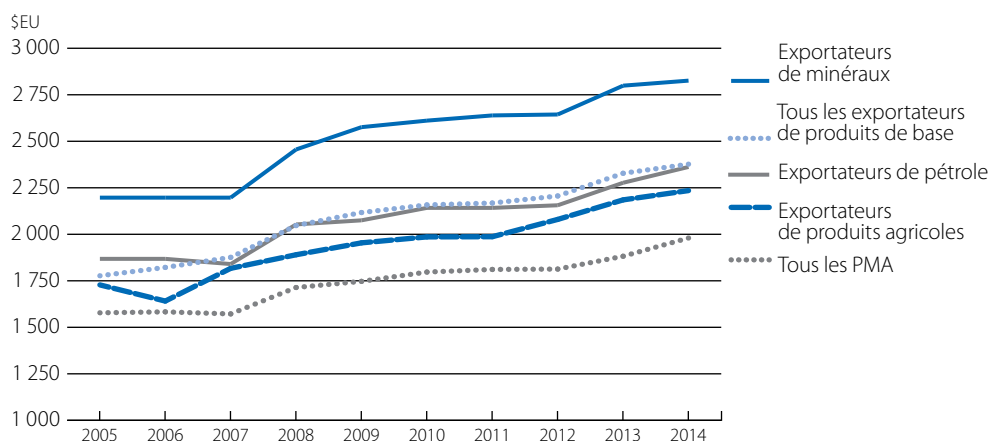
Tableau 5.1 PMA exportateurs de produits de bases

Exportateurs de produits agricoles	Afghanistan, Bénin, Burkina Faso, Guinée-Bissau, Îles Salomon, Kiribati, Libéria, Malawi, Ouganda
Exportateurs de minéraux	Burundi, Guinée, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sierra Leone, Zambie
Exportateurs de pétrole (combustibles)	Angola, Guinée équatoriale, Soudan, Tchad, Timor-Leste, Yémen

Source: CNUCED (2010).

Pour identifier les pays exportateurs de produits de base, nous suivons la classification de la CNUCED (2010), qui divise ces pays en diverses catégories, comme l'indique le tableau 5.1. Sur les 25 pays de la liste, il n'existe pas de données pour 2 pays, à savoir la Somalie et Tuvalu. L'analyse repose donc sur les données relatives aux pays ci-après.

La figure 5.5 illustre les coûts d'exportation que subissent les trois catégories de PMA exportateurs de produits de base, ainsi que l'ensemble des pays mentionnés dans le tableau 5.1 pour lesquels des données sont disponibles. La moyenne de tous les PMA est également incluse à titre de référence. Comme le montre la figure, les PMA exportateurs de produits de base sont généralement exposés à des coûts d'exportation plus élevés que la moyenne des PMA, et les PMA qui exportent des minéraux subissent les coûts d'exportation les plus élevés, suivis par les PMA exportateurs de pétrole et les PMA exportateurs de produits agricoles.

Figure 5.5 Coûts d'exportation pour les PMA exportateurs de produits de base, 2005-2014

Source: D'après la Banque mondiale

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241258>

Comme les produits de base sont par nature volumineux, quel que soit le pays exportateur, il ne peut y avoir de raison particulière pour que les exportations de minéraux coûtent plus cher que les exportations d'autres produits de base. Cependant, une raison qui peut expliquer que les exportateurs de minéraux subissent des coûts commerciaux plus élevés que les exportateurs de pétrole est que, parmi les exportateurs de pétrole, tous sauf le Tchad sont des pays côtiers, dont les coûts d'exportation sont plus bas. Cela tend à montrer que les coûts commerciaux plus élevés pour les pays exportateurs de minéraux sont dus au fait qu'ils sont dépourvus de littoral plutôt qu'à tout autre facteur. Toutefois, pour vérifier s'il en est réellement ainsi, il faudrait des recherches plus approfondies.

Situation fragile

Les PMA sont parmi les pays les plus fragiles, étant exposés à l'agitation politique, à la révolte armée ou à la menace du terrorisme, qui peuvent imposer des coûts commerciaux non négligeables. Ces coûts peuvent être dus aux dommages causés à des infrastructures vitales telles que les routes, les ponts, les télécommunications ou les ports, aux contrôles de sécurité supplémentaires nécessaires pour limiter les dommages potentiels, aux menaces de grève et de blocage des routes commerciales et aux primes d'assurance plus élevées consécutives à ces différentes menaces. L'EDIC de 2006 de la Sierra Leone, par exemple, prenait en compte les dommages causés par le conflit civil à une grande partie de l'infrastructure et des services liés au commerce dans le pays.

L'incidence des conflits sur les coûts du commerce n'a pas encore fait l'objet de recherches suffisantes, mais Blomberg et Hess (2006), qui ont effectué une enquête empirique en observant un ensemble de données de panel concernant 177 pays pour chaque année de la période 1968-1999, ont constaté que, pour une année donnée, la présence du terrorisme associée à un conflit intérieur et extérieur équivalait à un droit de douane de près de 30%, ce qui est beaucoup plus élevé que bien d'autres coûts commerciaux examinés jusqu'à présent.

Sur les 48 PMA, pas moins de 23 figurent sur la Liste harmonisée des situations fragiles 2014 de la Banque mondiale. Certains sont en proie à des luttes internes, tandis que d'autres sont en situation d'après-conflit. Trois pays figurant sur cette liste (Somalie, Soudan du Sud et Tuvalu) n'ont pas été inclus dans le rapport *Doing Business*, de sorte qu'ils ne sont pas compris dans l'analyse comparative. La liste finale des pays a été regroupée selon les six sous-régions présentées dans le tableau 5.2.

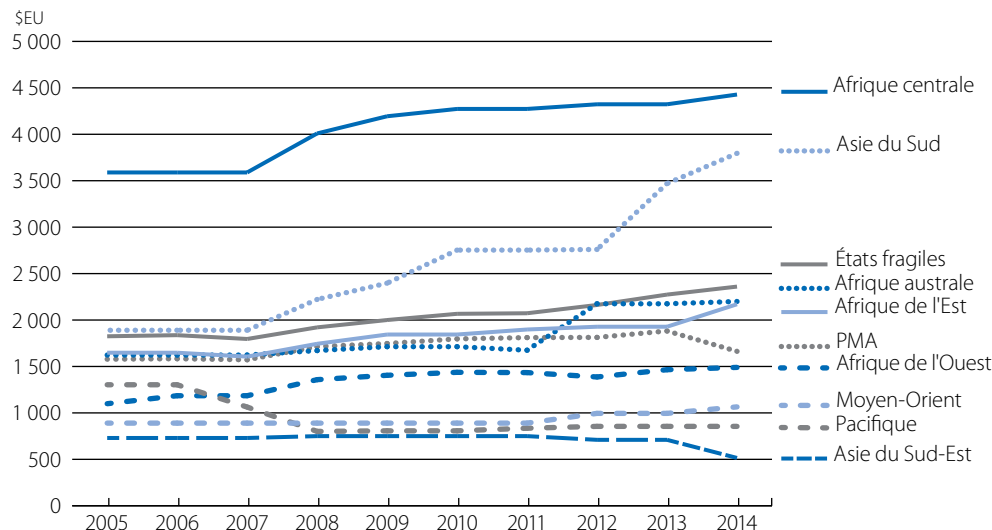
Tableau 5.2 Liste des États fragiles et leurs sous-régions, 2014

Sous-régions	Pays
Asie	Afghanistan, Myanmar, Népal, Timor-Leste, Yémen
Pacifique	Îles Salomon, Kiribati
Afrique de l'Est	Burundi, Comores, Érythrée, Soudan
Afrique de l'Ouest	Libéria, Mali, Sierra Leone, Togo
Afrique centrale	République centrafricaine, République démocratique du Congo
Afrique australe	Malawi

Source: Banque mondiale (2014).

Sur la base des coûts d'exportation tirés du rapport *Doing Business*, nous prenons les coûts par sous-région ainsi que les coûts totaux d'exportation subis par les PMA fragiles. Nous incluons également le chiffre moyen pour les PMA à titre de comparaison. Ce qui en ressort est que les États fragiles tendent à payer entre 29% et 34% de plus que l'ensemble des PMA pour exporter leurs marchandises et que les coûts ont généralement augmenté au cours des dernières années, sauf pour la sous-région du Pacifique (figure 5.6). Selon les chiffres, les sous-régions de l'Afrique australe, de l'Afrique centrale, de l'Afrique de l'Est et de l'Asie du Sud paient plus pour exporter que la moyenne des PMA et que la moyenne des États fragiles. Toutefois, les États fragiles de la sous-région de l'Asie du Sud-Est, suivis par ceux du Pacifique, du Moyen-Orient et de l'Afrique de l'Ouest, ont des coûts commerciaux plus faibles que les moyennes des PMA et des États fragiles.

Figure 5.6 Coûts d'exportation dans les États fragiles, leurs sous-régions et les PMA (en \$EU), 2005-2014



Source: Banque mondiale.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241262>

Bien que les constatations ci-dessus tendent à montrer que les coûts du commerce sont plus élevés dans les États fragiles, si l'on en croit Blomberg et Hess (2006), il faut approfondir l'analyse pour voir si les différences de coût ne sont pas dues en réalité au fait que les pays sont dépourvus de littoral. En effet, si l'on exclut les pays sans littoral de toutes les sous-régions, les coûts d'exportation sont en fait inférieurs à la moyenne des PMA pour toutes les sous-régions, sauf l'Afrique centrale, qui constitue de toute façon un cas atypique.

Évolution de la structure des coûts du commerce dans la dernière décade

Il y a eu une certaine baisse des coûts du commerce au cours des dix dernières années, même si elle a été très limitée par rapport aux autres pays, comme le signalent Arvis *et al.* (2013). S'appuyant sur l'examen d'une douzaine de cas d'expérience présentés par les PMA lors du troisième Examen global de l'Aide pour le commerce et sur une analyse des données publiées dans les indicateurs *Doing Business* (entre 2007 et 2013) ainsi que sur les IPL (entre 2007 et 2012), l'ITC (2013a) constate que les PMA ont bien pris des initiatives pour remédier aux obstacles en matière de politique et réduire ainsi les coûts du commerce. Il montre en outre qu'entre ces périodes, le nombre de jours nécessaires pour exporter a été ramené de 40 à 33 et que l'IPL pour l'ensemble des PMA s'est amélioré, passant de 2,2 à près de 2,4. Toutefois, il y a eu des variations entre les PMA insulaires de l'Asie et du Pacifique et les PMA africains et Haïti (*ibid.*).

Les performances des différents pays dans ce domaine indiquent que certains PMA progressent beaucoup plus que d'autres. L'évolution des indices (plutôt que le classement, qui est influencé par le nombre de pays choisis pour l'indicateur) pour les dix PMA qui ont affiché les meilleures performances en 2014 montre qu'il y a eu un certain progrès, même si ces pays ont encore beaucoup à faire pour améliorer leur IPL (tableau 5.3). Le fait que le Malawi, qui enregistre les meilleures performances parmi les PMA, n'occupe que la 73^{ème} place sur une liste de 160 pays en 2014 montre que les PMA doivent encore engager des réformes importantes et ambitieuses pour rattraper le reste du monde. Il faut aussi noter que, parmi les dix pays au bas du classement, sept sont des PMA.

Tableau 5.3 Évolution de l'IPL pour les dix PMA ayant les meilleures performances, 2007-2014

Pays	2007	2010	2012	2014	Différence
Malawi	2,42	-	2,81	2,81	0,39
Rwanda	1,77	2,04	2,27	2,76	0,98
Cambodge	2,50	2,37	2,56	2,74	0,24
Sao Tomé-et-Principe	-	-	-	2,73	-
Burkina Faso	2,24	2,23	2,32	2,64	0,40
Sénégal	2,37	2,86	2,49	2,62	0,26
Libéria	2,31	2,38	2,45	2,62	0,31
Éthiopie	2,33	2,41	2,24	2,59	0,27
Népal	2,14	2,20	2,04	2,59	0,45
Îles Salomon	2,08	2,31	2,41	2,59	0,51

Source: Banque mondiale.

Le Rwanda, dont l'indice a progressé de 0,98 point à partir d'une base faible selon le tableau, est un brillant exemple qui mérite d'être souligné. D'autres PMA tels que le Malawi, le Burkina Faso et le Népal, qui sont aussi partis d'une base relativement faible, ont également amélioré de façon sensible leur IPL, bien qu'étant des pays sans littoral. Une telle amélioration de l'indice n'est pas possible dans les pays développés, qui ont déjà un score plus élevé et approchent de la perfection. L'Allemagne, par exemple, qui affichait les meilleures performances en 2014, n'a enregistré qu'une amélioration marginale de 4,10 à 4,12 durant la période correspondante.

Sur la base des quatre catégories de PMA considérées dans la section 2, si l'on examine l'évolution de la structure des coûts durant la dernière décennie, il apparaît clairement que les coûts ont augmenté rapidement dans la région de l'Afrique centrale, suivie par l'Asie du Sud. Comme on l'a indiqué, les coûts plus élevés dans ces régions au cours des dix dernières années peuvent être attribués à la présence d'un grand nombre de pays sans littoral, parmi lesquels des cas atypiques tels que le Tchad et l'Afghanistan, dont les coûts étaient déjà plus élevés au départ et ont encore augmenté au cours de la dernière décennie. Le fait que l'absence de littoral augmente les coûts du commerce est également prouvé par le fait qu'elle est un facteur contribuant de façon prédominante, voire exclusive, au niveau initial élevé, ainsi qu'aux coûts plus élevés dans les PMA exportateurs de minéraux (figure 5.5) et dans les États fragiles (figure 5.6).

Les renseignements sur les coûts du commerce tirés de 20 EDIC et de leurs mises à jour pour différentes sous-régions montrent que ces coûts varient non seulement de niveau mais aussi de nature. Le tableau 5.4 donne le détail des principaux éléments des coûts commerciaux dans les versions antérieures des EDIC réalisées entre 2002 et 2008 et dans les dernières versions, y compris les mises à jour, réalisées entre 2012 et 2014. Toutefois, des problèmes tels que le transit, sur lesquels les pays sans littoral n'ont pas de contrôle, ressortent comme des difficultés dans les deux versions des EDIC pour certains pays. Un autre ensemble de problèmes semble persister bien qu'ils soient diagnostiqués dans les versions antérieures des EDIC, à savoir la corruption, l'absence de concurrence dans le secteur des transports et les procédures compliquées, opaques et longues à la frontière.

Tableau 5.4 Évolution des coûts du commerce dans les PMA sur la base des EDIC, 2002-2014

Pays	Principaux éléments des coûts du commerce (2002-2008)	Principaux éléments des coûts du commerce (2012-2014)
Bhoutan	n.d.	Problèmes de transit; processus administratifs fragmentés; absence de télécommunications et de connexion des données entre les lieux de dédouanement et d'inspection; et partage limité des renseignements entre les organismes
Burkina Faso	Transit; corruption; informalité du transport routier; redevances non justifiées imposées au transport routier; et formulaires redondants	Difficultés de transit; postes de contrôle et barrages routiers informels; infrastructure de transport inadéquate; pratiques douanières inefficaces; corruption; entreprises de transport monopolistiques; et mauvaise qualité des services dans les corridors de transit
Burundi	Absence de règles claires; capacité limitée, corruption et insuffisances dans l'administration des douanes; infrastructure matérielle en mauvais état et peu fiable; coûts de transport élevés; et incompatibilité des procédures de dédouanement des institutions intervenantes	Faiblesse des infrastructures, y compris le réseau routier; informatisation insuffisante; services logistiques sous-développés; longs délais en douane; corruption; et coûts de transport élevés
Cambodge	Opacité et capacité limitée de l'administration des douanes; et coûts de transport élevés	Faible application des procédures transfrontières; postes de contrôle et paiements informels dans les principaux corridors commerciaux; entreprises de transport monopolistiques; et logistique insuffisante pour soutenir les exportations de produits agricoles
Haïti	n.d.	Capacité réduite du port international à la suite du tremblement de terre; absence de guichet unique pour faciliter la délivrance des immatriculations, permis et certificats; et absence d'un mécanisme de coordination entre les organismes gouvernementaux à la frontière
RDP lao	Secteur logistique sous-développé et limité, géré surtout par de petites entreprises familiales; temps passé à appliquer les procédures réglementaires; étapes multiples à suivre pour respecter la réglementation commerciale; système douanier faible et fragmenté; manque d'infrastructures et de capacités au passage des frontières; et pratiques administratives obligeant les requérants à faire longuement la file ou à demander des rendez-vous formels avec les fonctionnaires compétents	Procédures commerciales complexes à la frontière exigeant une documentation excessive; manque d'équipements et de locaux pour assurer une administration fluide et efficace des procédures commerciales et douanières; redevances informelles à la frontière; petite taille du secteur local des transitaires; réseau de transport par conteneur peu développé; installations des ports fluviaux sous-développées et non adaptées aux marchandises conteneurisées; et certains points de passage de la frontière manquant d'équipements de base tels que des ponts-bascules en état de marche et des revêtements permanents

Tableau 5.4 Évolution des coûts du commerce dans les PMA sur la base des EDIC, 2002-2014

Pays	Principaux éléments des coûts du commerce (2002-2008)	Principaux éléments des coûts du commerce (2012-2014)
Malawi	Procédures douanières et pratiques de gestion dépassées, notamment l'absence de données sur les délais de traitement et le volume des déclarations traitées aux divers points d'entrée; système de transport inefficace et inadéquat; absence de routes de camionnage libéralisées et restrictions à la concurrence des transporteurs internationaux; législation douanière dépassée et incompatible avec les accords internationaux et régionaux; système informatisé de transit inefficace; infrastructure de communication déficiente; corruption; manque de compétences techniques; et mauvaise coordination des réseaux routiers	Transparence limitée dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique commerciale; règlements techniques dépassés et application problématique aux frontières; procédures compliquées à la frontière et en transit; concurrence limitée dans le secteur des transports; fragmentation du marché traditionnel des courtiers en douane; et restrictions au cabotage pour le transport routier intérieur
Sénégal	Procédures d'importation longues et compliquées; corruption; irrégularités et absence de données concernant les procédures de mainlevée par les fonctionnaires des douanes; système d'information douanière inadéquat; fonctionnaires des douanes inexpérimentés dans les techniques modernes d'évaluation; et capacité administrative insuffisante pour mettre en œuvre la politique commerciale	Déficience du réseau routier et de son infrastructure entraînant des coûts de transport élevés; multiplicité des plates-formes et des procédures douanières; et fraude douanière
Sierra Leone	Sous-développement des secteurs de la logistique et des transports; fonctionnaires et directeurs des douanes inexpérimentés; manque de transparence et application irrégulière du système d'évaluation en douane; manque d'infrastructures pour mettre en œuvre l'Accord de l'OMC sur l'évaluation douane; détournement du rôle des douanes; manque de connaissances et de compétences en matière de classification tarifaire; système de dédouanement long, coûteux et soumis à la corruption; nombre limité de commissionnaires en douane et de transitaires et législation restrictive applicable aux activités de dédouanement et de transitaires à effectuer par des entreprises ou des ressortissants nationaux; et couverture et qualité déficientes de l'infrastructure (télécommunications et électricité) en raison de la guerre civile	Infrastructure déficiente en raison du conflit civil; services logistiques sous-développés; augmentation des délais de transit, notamment pendant la saison des pluies; manque de transparence des opérations aux postes frontière; barrages routiers et postes de contrôle arbitraires et perceptions illicites sur les routes de transport; services de camionnage transfrontalier inefficaces, embouteillages de camions et longs délais aux postes frontière en raison d'une bureaucratie pléthorique; et coûts de transport élevés
Soudan	Infrastructure de transport fragmentée en raison du conflit intérieur et de la géographie; absence de fournisseurs de services logistiques; secteur des services de dédouanement et de transitaires relativement désorganisé; nombre limité d'installations de manutention de conteneurs; infrastructure et services ferroviaires inefficaces; routes non entretenues; retards fréquents au port; entrepôt sous douane pour les marchandises en transit exigé par les pays d'Afrique de l'Est; et absence d'un plan formel de modernisation de l'administration générale des douanes	Inefficacité des organismes présents aux frontières, y compris l'obligation de fournir les mêmes renseignements à plusieurs organismes; coûts de transport élevés; mauvaise coordination avec les pays voisins pour établir des corridors régionaux; et système déficient d'enregistrement des camions

Tableau 5.4 Évolution des coûts du commerce dans les PMA sur la base des EDIC, 2002-2014

Pays	Principaux éléments des coûts du commerce (2002-2008)	Principaux éléments des coûts du commerce (2012-2014)
Zambie	Longs délais de dédouanement; partage insuffisant des renseignements entre les organismes de contrôle à la frontière; procédures inutilement compliquées exigeant des renseignements, des vérifications et des inspections physiques redondants; recours insuffisant à l'évaluation des risques pour réduire la proportion des marchandises inspectées; corruption; procédures lourdes en matière de transit; mauvais état du réseau routier; et absence de mesures visant à éviter la surcharge systématique des camions	Absence de transparence et de prévisibilité des mesures réglementaires non tarifaires; prescriptions excessives en matière de documents requis; procédures administratives longues; et tendance à la recherche de rentes parmi les organismes présents aux frontières

Source: Compilation des auteurs sur la base des EDIC et de leurs mises à jour.

PRIORITÉS DES PMA EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DES COÛTS DU COMMERCE: AVANT ET MAINTENANT

Comme le révèlent les EDIC des différents PMA, la nature des coûts du commerce dans ces pays a varié dans une certaine mesure au cours de la dernière décennie, mais leur orientation n'a pas fondamentalement changé. Le tableau 5.5, établi sur la base des EDIC et des mises à jour des EDIC de onze pays examinés aux fins du présent chapitre, résume les priorités des PMA en matière de réduction des coûts du commerce durant une période antérieure (2002-2008) et les compare à la période récente (2013-2014).

Cet examen montre qu'au niveau général, les thèmes récurrents au cours de ces deux périodes sont la réduction des coûts de transport, l'amélioration des performances logistiques et le renforcement de la gestion des frontières. Toutefois, dans les versions antérieures des EDIC établies entre 2002 et 2008, les principaux domaines prioritaires en matière de transport et de logistique étaient la qualité de la construction des routes, l'affectation de ressources plus importantes à l'infrastructure de transport, la promotion de la concurrence dans le secteur des transports, la lutte contre les pots-de-vin et la corruption et l'amélioration de la gestion du commerce et du transit régionaux. De même, les principales priorités mentionnées durant cette période en matière de gestion des frontières étaient de mettre en place des systèmes améliorés en renforçant la transparence des divers processus, d'établir des mécanismes appropriés d'évaluation en douane, de faciliter les échanges numériques et de renforcer les capacités des organismes de gestion des frontières. Parmi les autres priorités figuraient la diminution des redondances, l'harmonisation et la simplification des droits de douane et des obstacles non tarifaires et l'accroissement de la transparence.

Les versions plus récentes des EDIC (celles finalisées en 2013 et 2014, dont la plupart sont des mises à jour) mentionnent des priorités globalement similaires. Toutefois, dans le domaine des transports et de la logistique, des thèmes tels que la gestion des corridors de transit, la mise en place d'arrangements de transport transfrontières pour le trafic et le transit régionaux, et l'amélioration des infrastructures portuaires occupent une place prédominante. En ce qui concerne l'amélioration de la gestion des frontières, les principales priorités sont une meilleure gestion de l'infrastructure, le recours aux technologies de l'information – y compris la mise en place de systèmes de dédouanement électronique –, la professionnalisation de l'administration des douanes, la réduction des redondances, l'amélioration de la transparence des procédures et la lutte contre la corruption. Parmi les nouvelles priorités en matière de réduction des coûts du commerce qui ressortent des dernières versions des EDIC figurent la nécessité de remédier aux obstacles transversaux

qui entravent le développement de l'infrastructure, l'élaboration de politiques et de réglementations des transports visant à renforcer la structure des marchés de transport ainsi que le secteur de la logistique, la modernisation des cadres réglementaires et l'amélioration de la collaboration entre les organismes présents aux frontières ainsi qu'avec le secteur privé. Cette évolution est plus proche de la tendance de nombreux pays en développement à se concentrer sur la dynamique "immatérielle" des coûts du commerce en plus de l'aspect "matériel".

Tableau 5.5 Évolution des priorités des PMA en matière de réduction des coûts du commerce, 2002-2014

Pays	Principales priorités identifiées (2002-2008)	Principales priorités identifiées (2013-2014)
Bhoutan	n.d.	Améliorer la gestion de l'infrastructure aux principaux points de passage de la frontière; accroître le recours aux technologies de l'information pour les procédures douanières; et mettre en place des corridors de transit
Burkina Faso	Établir des mécanismes permettant de limiter les demandes fréquentes de pots-de-vin sur la route et les redevances légales mais inutiles imposées aux transporteurs routiers; moderniser le transport en conteneur scellé; et introduire la concurrence dans le secteur des transports	Réduire les coûts de transport; créer une administration des douanes dynamique, équitable et professionnalisée; développer une vision commune de la lutte contre la corruption entre les autorités et le secteur privé; simplifier et informatiser les procédures et les opérations douanières; et augmenter le nombre de documents et de manuels douaniers internationaux disponibles
Burundi	Élaborer un plan d'action sur les questions de transit régional; concevoir un programme d'action concernant les droits de douane et l'évaluation en douane; mettre en œuvre un programme de réforme douanière; finaliser un accord sur la facilitation des échanges; et faciliter l'échange électronique de données entre les organismes qui s'occupent de la facilitation des échanges	Améliorer la logistique, moderniser les douanes et gérer les corridors; réduire les déficits de connectivité dans les régions en retard; et créer une charte pour les commerçants transfrontaliers afin de supprimer les obstacles rencontrés par les petits commerçants et de faciliter le commerce régional
Cambodge	Réduire les interventions non officielles et accroître la transparence afin d'améliorer l'efficacité des douanes; réduire les redondances institutionnelles; renforcer les capacités de l'administration des douanes; et réduire les coûts de transport en améliorant la qualité et en diminuant les redevances et impositions non officielles	Simplifier et automatiser les procédures et les processus commerciaux afin de réduire les coûts et les délais de dédouanement; mettre en œuvre des pratiques douanières conformes aux prescriptions de l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane; accroître la transparence des droits de douane et des réglementations commerciales; améliorer les procédures transfrontières pour favoriser une intégration complète dans l'ASEAN; et éliminer les postes de contrôle (et les paiements informels) le long des principaux corridors commerciaux
Haïti	n.d.	Reconstruire le port de Port-au-Prince et améliorer et entretenir l'infrastructure

Tableau 5.5 Évolution des priorités des PMA en matière de réduction des coûts du commerce, 2002-2014

Pays	Principales priorités identifiées (2002-2008)	Principales priorités identifiées (2013-2014)
RDP lao	Élaborer des règlements pour appliquer la nouvelle loi douanière; réformer l'administration nationale des douanes; simplifier, moderniser et automatiser les procédures de dédouanement et le traitement des données; renforcer et étendre les programmes de répression de la contrebande; délivrer des licences aux courtiers en douane; mettre en place à titre expérimental le programme de carte d'or afin d'accélérer les procédures de dédouanement pour les commerçants agréés; améliorer les opérations des guichets uniques dans les provinces; développer la logistique du commerce; élaborer des normes et des règlements techniques; faciliter le commerce transfrontalier; et simplifier ou éliminer les régimes de licences et les plans indicatifs en matière d'exportation et d'importation	Renforcer les capacités du Secrétariat national de la facilitation des échanges et de la Division de la facilitation des échanges; intégrer la facilitation des échanges dans l'ensemble des ministères d'exécution et des départements compétents; continuer de développer des fonctionnalités supplémentaires pour le Lao Trade Portal afin de réduire les coûts de transaction à l'importation et à l'exportation; concevoir et mettre en place le guichet unique national; étudier les possibilités de réduire les coûts de transport; développer la capacité du secteur privé de faire du commerce de manière efficiente en respectant les règles et réglementations; adopter et mettre en application la loi douanière révisée conformément aux principes de l'OMC; et automatiser les procédures de dédouanement aux principaux postes de contrôle
Malawi	Faire appliquer les mécanismes de mise en conformité pour les redevances de transit harmonisées; simplifier la documentation et les procédures douanières; promouvoir le développement de l'infrastructure; professionnaliser le personnel chargé de l'immigration; établir un système normalisé de paiement des droits de douane; harmoniser l'administration nationale des douanes avec les systèmes et procédures régionaux; et mettre en œuvre plus efficacement l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane	Réduire la redevance pour utilisation du Régime commercial simplifié; mettre en œuvre la Charte pour les commerçants transfrontaliers et identifier les contraintes spécifiques rencontrées par les femmes commerçantes; modifier la législation afin de donner aux principaux organismes présents aux frontières le pouvoir d'exercer des fonctions dans le domaine transfrontalier; mettre en place un portail commercial national contenant tous les renseignements juridiquement contraignants sur les procédures commerciales; et sélectionner des routes intérieures et réduire les restrictions imposées aux transporteurs étrangers pour la collecte et la livraison de marchandises au Malawi
Sénégal	Améliorer l'efficacité de la gestion des procédures d'importation; améliorer les procédures d'évaluation en douane; et améliorer la gestion des importations hors taxes dans les régimes spéciaux destinés à aider les exportateurs	Améliorer et entretenir le réseau routier et son infrastructure; réduire la multiplicité des plates-formes et procédures douanières; et lutter contre la fraude douanière

Tableau 5.5 Évolution des priorités des PMA en matière de réduction des coûts du commerce, 2002-2014

Pays	Principales priorités identifiées (2002-2008)	Principales priorités identifiées (2013-2014)
Sierra Leone	Réduire les coûts de dédouanement; accroître la transparence; sensibiliser les commerçants aux taux de droits applicables et aux procédures douanières; améliorer les procédures d'évaluation; renforcer les capacités des services douaniers; réduire la contrebande transfrontalière; améliorer l'infrastructure de transport; encourager la participation privée à la construction et à l'exploitation des ports, des terminaux et des installations de manutention et de stockage; améliorer la coordination entre les divers ministères et organismes compétents; former les acteurs du transport dans le secteur privé; renforcer le dialogue public-privé en matière de transport, de facilitation des échanges, de transit et de passage des frontières; et mettre en place des alternatives de transport bon marché	Éliminer les obstacles liés à l'infrastructure et améliorer la connectivité intermodale; améliorer la qualité et le cadre de fonctionnement des services logistiques de base afin de mettre en place des chaînes d'approvisionnement efficaces; exploiter les progrès en matière de gestion douanière et frontalière pour améliorer la perception des recettes et l'efficacité en matière de dédouanement et de transit des marchandises; et instaurer des mesures visant à mieux suivre le commerce transfrontalier et à répondre aux difficultés des commerçants informels afin de les aider à s'intégrer au secteur formel
Soudan	Améliorer les services de logistique commerciale; réduire les goulets d'étranglement à Port-Soudan; simplifier les procédures douanières et les harmoniser avec les règles de l'OMC; simplifier et harmoniser les taxes, redevances et impositions; supprimer les mesures de restriction des exportations; et rendre les politiques commerciales plus uniformes et plus prévisibles	Adopter des mécanismes améliorés pour assurer une gestion intégrée des frontières; améliorer le service centralisé existant et poursuivre la mise en place du guichet unique national; créer un portail commercial national pour tous les renseignements juridiquement contraignants sur les procédures commerciales; revoir les conditions à remplir pour obtenir une licence de commissionnaire en douane; autoriser le dédouanement par les importateurs eux-mêmes; revoir la réglementation applicable aux entreprises de transport et aux transitaires; accélérer la mise en œuvre du plan d'exploitation convenu pour le réseau ferroviaire dans le corridor entre Port-Soudan et Khartoum; mettre en place un contournement vers le port sec de Soba ou créer un nouveau port sec au nord de Khartoum; et élaborer une stratégie logistique complète pour appliquer le schéma directeur national des transports
Zambie	Améliorer l'équipement et l'infrastructure de l'Administration fiscale zambienne; intégrer les organismes présents aux frontières; réduire les délais de dédouanement tout en assurant l'intégrité et en renforçant la conformité; mettre en œuvre les accords de facilitation des échanges; améliorer le cadre réglementaire concernant le transport et le transit pour améliorer la logistique et l'efficacité et réduire les coûts; réduire les coûts de transit; accélérer l'investissement dans la nouvelle infrastructure de transport; et accroître la capacité de l'industrie des transports	Élaborer une approche logistique cohérente en définissant un réseau logistique stratégique de base; relier une stratégie à l'évaluation des besoins en matière de facilitation des échanges dans le cadre de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges; désigner un organisme ayant la responsabilité globale de la coordination et de la gestion des frontières; donner la priorité à la qualité des services pour les principaux expéditeurs et offrir des incitations à la coopération entre les chemins de fer locaux et transfrontaliers; élaborer un plan logistique clair pour l'intégration dans les chaînes d'approvisionnement régionales potentielles; et mettre en œuvre la charte pour les commerçants transfrontaliers

Source: Compilation des auteurs sur la base des EDIC et de leurs mises à jour.

Les réformes entreprises

Si l'on regarde de plus près les réformes entreprises par les PMA au cours des dix dernières années d'après les indicateurs du commerce transfrontalier figurant dans le rapport *Doing Business*, on constate que les PMA procèdent à des réformes ambitieuses et souvent complètes pour améliorer leurs indicateurs et réduire leurs coûts. Notre décompte montre que 21 PMA ont engagé des réformes pour améliorer leur classement en matière de coûts du commerce transfrontalier entre 2006 et 2014. Certains en ont engagé beaucoup plus que la moyenne mondiale, qui est proche de deux. Il s'agit du Bénin (5), de Madagascar (4), de l'Ouganda (4) et du Rwanda (6) (Banque mondiale, 2015a). Un examen des EDIC et des autres documents publiés révèle que les réformes ont été effectivement de grande ampleur. On en donne quelques exemples ci-dessous.

Le Burkina Faso a considérablement amélioré l'efficacité du transport et de la logistique dans le corridor Tema-Ouagadougou pendant la période 2008-2012, et l'accroissement de la transparence a fait baisser de plus de 50% les paiements informels. Au Cambodge, la simplification des procédures de licences, l'élimination des étapes et des documents inutiles et l'introduction de délais pour la délivrance des licences avaient réduit de 30% les coûts du commerce pour les produits agricoles transformés avant décembre 2014. Après la simplification des procédures d'exportation, les frais d'obtention de licences d'exportation pour le riz usiné ont baissé de 28%, ce qui s'est traduit par une économie d'environ 700 000 dollars EU par an pour les exportateurs de riz (Banque mondiale, 2015a). De même, le nombre de jours nécessaires pour dédouaner un conteneur à la frontière a été divisé par deux grâce à l'informatisation des opérations douanières au moyen du Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) et à la mise en conformité du système douanier avec les obligations dans le cadre de l'OMC. En conséquence, le délai d'exportation a été ramené de 37 jours en 2007 à 22 jours en 2012, et le délai d'importation de 45 jours en 2007 à 26 jours en 2012. Les programmes de sensibilisation à la facilitation des échanges destinés aux fonctionnaires des douanes, à Camcontrol, aux fonctionnaires des ports et au secteur privé ont contribué à accroître la productivité du port de Sihanoukville, qui est passée de 10 à 30 conteneurs par heure (CIR, 2014).

En RDP lao, l'ouverture du commerce de transit à tous les camionneurs thaïlandais dans le corridor Vientiane-Bangkok a réduit les coûts de logistique de 30% (UNOHRLLS, 2014). La mise en place d'un portail commercial en 2012 a contribué à accroître la transparence et à réduire les coûts du commerce. Les délais de dédouanement par les organismes autres que les douanes ont baissé de 42%, c'est-à-dire de 5 jours en 2009 à 2,9 jours en 2012. Et surtout, cette idée a été reprise dans la mise à jour de l'EDIC du Malawi (2014). Le Lesotho et le Myanmar cherchent aussi à reproduire ce modèle. Au Cambodge et au Soudan, le portail commercial national fait partie des recommandations pour l'avenir.

La mise en place du SYDONIA en Haïti en 2008 a permis d'améliorer très largement les performances logistiques du pays, qui est passé du 123^{ème} rang en 2007 au 98^{ème} en 2010 selon l'IPL. Au Libéria, l'automatisation du Registre national des entreprises, réalisée par le Ministère du commerce avec le soutien du CIR, a permis de réduire considérablement le délai nécessaire à l'enregistrement des entreprises et d'améliorer le classement du Libéria selon l'enquête de la Banque mondiale sur la facilité de faire des affaires, le pays étant passé de la 167^{ème} position en 2008 à la 144^{ème} en 2014.

Le Malawi, pour sa part, a décidé en mars 2013 de ramener de 14 à 5 le nombre des organismes présents aux frontières, ce qui a permis d'éliminer de nombreuses redondances et d'améliorer l'efficacité (Malawi, mise à jour de l'EDIC, 2014). Au Rwanda, TradeMark East Africa (TMEA) a mis en place, entre autres choses, un guichet unique de dédouanement électronique, ce qui a permis de réduire le délai de dédouanement des marchandises de 40%, soit une journée complète, et de diminuer de près d'une journée le trajet jusqu'aux ports de Mombasa ou Dar es-Salaam. Cela s'est traduit par des économies directes d'environ 8 à 17 millions de dollars EU par an pour les entreprises.

La Sierra Leone a rénové 85 kilomètres de routes (76 kilomètres en Sierra Leone et 9 kilomètres en Guinée) sur l'itinéraire Freetown-Conakry et construit un poste frontière commun entre 2009 et 2012, grâce à un financement de l'Union européenne, afin d'établir une connexion avec ses voisins les plus proches le long de la côte atlantique. Grâce à cette amélioration de l'infrastructure, les coûts de transport et la durée des déplacements ont été réduits de 30%, et l'on peut penser que le volume des échanges entre la Sierra Leone et la Guinée a fortement augmenté. Un autre grand projet routier a été la rénovation de 165 kilomètres de route entre Masiaka et Bo, qui s'est étalée sur cinq ans à partir de 2006. En tant que tronçon de la route Conakry-Freetown-Monrovia, ce projet contribue également à la connectivité régionale de la Sierra Leone (Sierra Leone, mise à jour de l'EDIC, 2013).

L'établissement d'un poste frontière à guichet unique à Chirundu, sur la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe, qui utilise un scanner d'inspection non invasif pour le prédédouanement, a permis de ramener à environ 3 ou 4 heures le temps moyen passé par un camion à la frontière, contre 7 à 9 jours précédemment, et de porter le nombre de camions qui franchissent la frontière d'une moyenne de 1 800 à 2 000 par mois en 2009 à 12 000 à 14 000 en 2012. Ces réformes ont permis au secteur privé d'économiser en moyenne quelque 20 millions de dollars EU par mois. Ces économies sont dues à un raccourcissement de la durée de transit depuis mi-2012 et à une hausse de plus de 100% des taxes commerciales perçues du côté zambien de Chirundu, qui sont passées de 10 millions de dollars EU par mois en moyenne en 2009 à 20,3 millions de dollars EU par mois en 2012. Le temps économisé à la frontière, qui est évalué à 600 000 dollars EU par jour, se répercute sur les transporteurs, les courtiers, les négociants, les producteurs et les consommateurs (TradeMark Southern Africa).

FACTEURS DE CHANGEMENT

La réduction des coûts du commerce figure à l'ordre du jour de tous les pays, quel que soit leur statut économique, mais l'accent est mis désormais davantage sur les obstacles dans les pays destinataires, les formalités à la frontière et le transport et la logistique. Le programme en matière de réduction des coûts du commerce progresse grâce au jeu réciproque de plusieurs facteurs. Dans le cas des PMA, sur la base des descriptions factuelles ainsi que de l'analyse présentée ci-dessus, on peut considérer que les principaux facteurs de changements sont les suivants:

Évolution de la dynamique du commerce mondial

Les pressions liées aux tendances internationales telles que les chaînes de valeur mondiales et régionales ont également contribué à modifier les perceptions, car les pays se rendent compte désormais qu'il leur faut se concentrer sur la fluidité du mouvement des marchandises – à l'exportation aussi bien qu'à l'importation. Cet aspect ressort clairement des réponses apportées par les PMA au questionnaire administré par l'OMC pour le cinquième Examen global de l'Aide pour le commerce, même si leur nombre est limité. Des pays aussi divers que l'Afghanistan, le Bangladesh, le Bhoutan, le Cambodge, le Mali, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et la Sierra Leone considèrent que les coûts du commerce sont importants pour l'accès aux intrants importés. Certains d'entre eux soulignent même que l'augmentation des coûts du commerce afférents aux intrants importés pénalise finalement leurs exportations.

Une autre évolution sans précédent qui pourrait avoir de vastes répercussions est l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) conclu lors de la Conférence ministérielle de Bali et adopté en novembre 2014. Plusieurs initiatives telles que l'évaluation des besoins et la création de mécanismes nationaux de coordination ont vu le jour dans les PMA, certains d'entre eux choisissant d'utiliser leur Comité directeur national du CIR (CDN) comme Comité national de la facilitation des échanges. Bien que les PMA puissent choisir eux-mêmes les mesures qu'ils souhaitent notifier au titre de la catégorie C, l'AFE leur offre une occasion exceptionnelle de procéder à des réformes utiles, qu'ils auraient de toute façon engagées (voir le chapitre 4 pour plus de détails). Par ailleurs, avec les diverses facilités de financement disponibles pour la mise en œuvre de l'Accord, il y a plus de chances pour que les PMA se saisissent de cette occasion à cette fin.

Renforcement de l'intégration régionale

L'intégration régionale est en plein essor, et il est probable qu'elle s'accélérera encore, quelle que soit l'évolution au sein du système commercial multilatéral. Tous les PMA sont maintenant parties à des accords commerciaux régionaux, et certains d'entre eux ont compris que l'intégration régionale pouvait atténuer la vulnérabilité due au fait qu'ils dépendent de manière excessive des pays extérieurs à la région pour leurs relations commerciales. Parallèlement, les pays sans littoral jugent plus commode et plus économique de faire du commerce avec leurs voisins immédiats, ce qui évite les problèmes de transit.

En outre, une partie de la réduction des coûts du commerce peut être réalisée de manière plus commode et plus économique au niveau régional qu'au niveau international. Il est largement démontré que le commerce peut être accru dans le cadre des mécanismes d'intégration régionale existants au moyen de réformes relativement simples et peu coûteuses telles que la simplification et l'allégement des prescriptions en matière de documents requis à la frontière, l'accroissement de la transparence, l'accélération de la mainlevée des marchandises par les douanes, la normalisation des réglementations liées au commerce et l'amélioration de la coordination entre les organismes présents aux frontières, à l'intérieur et entre les membres d'un accord commercial régional (Milner, Morrissey et Zgovu, 2008). Cette question figure en bonne place dans certaines versions nouvelles des EDIC. La Sierra Leone et la Zambie offrent deux exemples remarquables de tentative régionale pour réduire les coûts en montrant que les réformes induites par l'intégration régionale peuvent avoir un effet multiplicateur sur la réduction des coûts du commerce.

Travaux analytiques

Au cours de la dernière décennie, une grande quantité de travaux analytiques ont été réalisés pour appuyer le processus des EDIC, les politiques commerciales nationales et les stratégies d'exportation nationales, et divers rapports ont été élaborés par des institutions multilatérales, des commissions économiques régionales et des fondations sans but lucratif. La facilitation des échanges, qui constitue un élément important du problème des coûts du commerce, fait l'objet d'un chapitre spécifique ou est traitée comme une question transversale dans la nouvelle génération des EDIC (par exemple, la mise à jour de l'EDIC du Burkina Faso de 2014, celle du Burundi de 2012, celle du Cambodge de 2014, l'EDIC d'Haïti de 2013, etc.) ou dans les stratégies d'exportation nationales (celles de la Gambie et du Malawi, par exemple, accordent une place importante à la facilitation des échanges).

Ces travaux ont également contribué à la publication de classements mondiaux en matière de coûts du commerce tels que ceux du rapport *Doing Business* de la Banque mondiale, l'IPL ou l'Enabling Trade Report du Forum économique mondial. Ces classements sont devenus de puissants instruments en raison non seulement de la carotte qu'ils offrent aux réformateurs, mais aussi du bâton qu'ils représentent pour les pays qui maintiennent le statu quo ou régressent. Malgré leurs limites méthodologiques, ils exercent, en tant qu'instruments de mesure acceptés, une pression considérable sur les pays pour qu'ils entreprennent des réformes car, comme l'a dit le théoricien des organisations Mason Haire, "ce qui est mesuré est réalisé". En outre, les commerçants potentiels, les grandes entreprises dans les CVM et les investisseurs étrangers qui souhaitent faire du commerce avec les pays mentionnés dans ces classements mondiaux utilisent ce type de renseignements pour prendre leurs décisions (voir, par exemple, Kelley et Simmons (2015)), ce qui constitue une incitation supplémentaire à la réforme.

Évolution des priorités et des politiques gouvernementales

Le commerce est de plus en plus perçu comme un moyen essentiel d'atteindre des objectifs en matière de développement, notamment la croissance économique inclusive et le recul de la pauvreté dans les PMA. Comme les gouvernements des PMA souscrivent assez largement à ce programme, ils sont soucieux de prendre les mesures nécessaires pour accroître et diversifier les échanges, ce qui procure des retombées importantes en matière de développement. Il faut noter que l'un des principaux objectifs du CIR est d'assurer l'intégration du commerce dans les stratégies de développement nationales ainsi que dans les politiques et les programmes sectoriels. D'après le Rapport d'activité annuel du CIR 2014, par exemple, 82% des pays du CIR ont atteint un niveau "satisfaisant" d'intégration du commerce dans leurs plans de développement nationaux, contre 32% en 2010, et 93% des pays du CIR qui mettent en œuvre des projets de "renforcement des capacités de production" ont au moins un secteur de production qui accorde la priorité au commerce dans sa stratégie (CIR, à paraître).

D'après les réponses limitées apportées par les PMA au questionnaire diffusé pour le cinquième Examen global de l'Aide pour le commerce, on observe que ce programme est inscrit dans divers documents d'orientation tels que les EDIC du Bangladesh, du Cambodge, du Mali, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, de la Sierra Leone et du Tchad.

Rôle du secteur privé

Dans de nombreux PMA, le secteur privé est de plus en plus conscient de l'importance de sa participation à des questions telles que le développement du secteur privé, l'amélioration du climat des affaires, la politique commerciale et l'Aide pour le commerce. Dans certains pays, divers donateurs bilatéraux ainsi que des organismes multilatéraux ont soutenu des projets en faveur du développement du secteur privé et du climat des affaires, dont la politique commerciale constitue un élément important. Le secteur privé est représenté dans tous les groupes de travail qui ont été créés et dans toutes les instances de dialogue public-privé qui ont été mises en place, ce qui a permis de renforcer ses capacités et ses compétences. De même, dans tous les PMA, le secteur privé est représenté au Comité directeur national – qui est l'organe central d'élaboration des politiques au sein des arrangements nationaux de mise en œuvre du CIR. Grâce à cela, il a pu prendre une part active aux processus décisionnels importants. Comme les entités du secteur privé paient le prix des coûts du commerce plus élevés, elles tendent à faire pression sur leur gouvernement pour identifier les goulets d'étranglement et engager des réformes en vue de réduire les coûts du commerce, ainsi qu'à contribuer au processus de réforme.

Le taux de réussite des programmes auxquels participe le secteur privé tend à être élevé. Au Bangladesh, par exemple, le projet d'automatisation du Bureau de douane de Dacca est une initiative conjointe de la Chambre de commerce et d'industrie de Dacca et de DataSoft Management Services réunissant plusieurs entités des secteurs public et privé qui s'occupent de divers services liés au commerce. Il pourrait permettre de doubler les recettes en l'espace de deux ans, en réduisant le coût de l'activité commerciale d'au moins 70% et en écourtant le délai d'exécution des procédures douanières de 80%. Il devrait aussi contribuer à assurer un suivi précis des prix internationaux et intérieurs, à accroître la transparence, à assurer l'égalité des chances pour les entreprises et à mieux gérer les risques (voir le site Web de Datasoft pour plus de détails).

De même, le succès du poste frontière à guichet unique de Chirundu, sur la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe (voir plus haut), est attribué à la participation du secteur privé de part et d'autre de la frontière dès le début de l'initiative. Au Bhoutan, l'EDIC recommande des efforts conjoints de la part des secteurs public et privé, y compris l'amélioration de la coordination transfrontières, pour lever les contraintes réglementaires et autres et faciliter les échanges et le mouvement des marchandises le long du corridor routier Phuentsholing-Calcutta (Bhoutan, EDIC 2012).

Discours et initiatives concernant le développement dans le monde

Le discours récent sur le développement, notamment après l'adoption des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD), reconnaît le rôle du commerce en faveur d'une croissance économique et d'un développement durables et inclusifs. Cela se traduit dans les plans d'action spécifiques des PMA tels que le Programme d'action de Bruxelles et le Programme d'action d'Istanbul. Cette reconnaissance est en outre appuyée par l'inclusion du commerce comme question prioritaire dans les Objectifs de développement durable (ODD) pour l'après-2015. L'accent accru mis sur le commerce au niveau politique a non seulement influencé la fixation des priorités gouvernementales, comme on l'a indiqué dans la section ci-dessus, mais aussi donné naissance à diverses initiatives en vue de remédier aux difficultés rencontrées par les pays en développement et les PMA qui s'efforcent de mettre le commerce au service du développement économique et de la réduction de la pauvreté.

Cela a conduit à mettre en œuvre au cours de la dernière décennie diverses initiatives et programmes mondiaux destinés à renforcer les capacités commerciales des pays en développement en général et des PMA en particulier. Parmi eux figurent l'Initiative Aide pour le commerce de l'OMC, le Fonds pour l'application des normes et le développement du commerce, le Mécanisme pour la facilitation des échanges et le CIR. La réduction des coûts du commerce est l'un des objectifs de ces initiatives, même si elle n'est pas toujours mentionnée de façon explicite. Diverses initiatives régionales telles que TMEA (une initiative multidonateurs destinée à renforcer l'environnement commercial et dotée d'objectifs spécifiques et mesurables) et les Trade Hub Projects (une initiative financée par l'USAID et axée sur la réforme et la modernisation des douanes, la facilitation des échanges, la mise en conformité avec les règles de l'OMC et la réduction des coûts du commerce) sont venues s'ajouter à ces efforts mondiaux de réduction des coûts du commerce. Il y a en outre plusieurs autres initiatives au niveau bilatéral – à la fois traditionnelles et avec des donateurs Sud-Sud. L'existence de ces initiatives a incité les gouvernements à engager des réformes pour réduire les coûts du commerce.

PROGRAMMES DE RÉDUCTION DES COÛTS DU COMMERCE AU TITRE DE L'AIDE POUR LE COMMERCE

Comme indiqué ci-dessus, diverses initiatives de renforcement des capacités commerciales ont contribué à réduire les coûts du commerce dans un certain nombre de PMA, notamment l'Initiative Aide pour le commerce. Une vaste littérature est apparue dans le domaine de l'Aide pour le commerce en général et au sujet du rôle de ces initiatives dans la réduction des coûts du commerce en particulier. Bien qu'elle ne permette pas de tirer des conclusions, il est généralement reconnu que l'aide accordée pour la politique et la réforme commerciales a permis de réduire les coûts du commerce dans les pays en développement, car elle était centrée sur l'infrastructure "immatérielle" et sur les investissements destinés à renforcer la qualité des institutions (voir, par exemple, Cali et te Velde (2009), Portugal-Pérez et Wilson (2010), Helble *et al.* (2012) et Massa (2013)). Mais ce constat n'est pas toujours sans ambiguïté, notamment lorsqu'il s'agit des pays à faible revenu et des PMA. Il semble en effet que le soutien en faveur du renforcement de la qualité institutionnelle n'ait pas toujours l'effet désiré s'il ne s'accompagne pas de mesures destinées à remédier aux contraintes en matière d'infrastructure ou d'offre, pour lesquelles il faut accroître et cibler davantage l'Aide pour le commerce (voir, par exemple, Busse, Hoekstra et Königer (2011), Vijil et Wagner (2012), et Hühne, Meyer et Nunnenkamp (2013)).

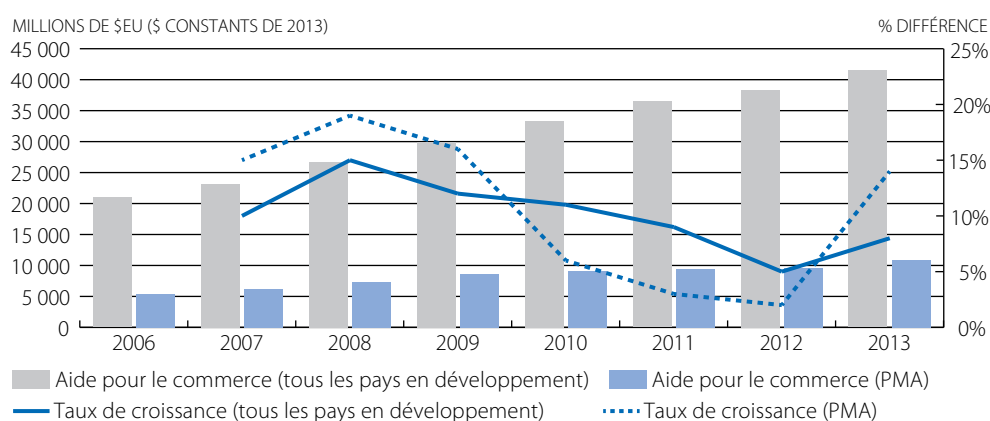
L'Aide pour le commerce en chiffres

Depuis son lancement en 2005, l'Aide pour le commerce s'est accrue et a en outre bien résisté au choc provoqué par la crise financière mondiale. Cela est vrai non seulement pour les engagements, mais aussi pour les décaissements. Selon les données fournies par le SNPC de l'OCDE, les engagements aussi bien que les décaissements au titre de l'Aide pour le commerce ont presque doublé entre 2006 et 2013, leurs taux de croissance ayant été d'environ 100% et 98% respectivement (voir la base de données du SNPC de l'OCDE et le chapitre 1).

Bien que le taux de croissance annuel ait beaucoup varié, il y a eu dans l'ensemble une croissance assez régulière, sauf en 2011, où les engagements ont accusé une légère baisse de 5% par rapport à 2010. Cela peut s'expliquer par les mesures d'austérité consécutives à la faible croissance enregistrée dans la plupart des pays membres du Comité d'aide au développement (CAD) à la suite de la crise financière mondiale. En 2012, le taux de croissance des engagements est reparti à la hausse, puis il a de nouveau baissé en 2013. Toutefois, l'important concrètement est que le taux des décaissements soit resté continuellement positif (*ibid.*).

Les décaissements au titre de l'Aide pour le commerce en faveur des PMA ont également augmenté au cours des huit dernières années, plus vite en fait que le total de l'Aide pour le commerce. Pendant la période 2006-2013, le total des décaissements au titre de l'Aide pour le commerce a progressé de 98%, comme indiqué ci-dessus, alors que les décaissements en faveur des PMA se sont accrus de 104%. Le taux de croissance annuel a été irrégulier, non seulement pour les PMA mais aussi pour l'ensemble des pays en développement. Il a baissé pour les PMA à la suite de la crise financière mondiale, descendant jusqu'à 2% en 2012, mais s'est redressé en 2013 (figure 5.7). Selon les chiffres du SNPC, les PMA ont reçu la deuxième part la plus élevée (27%) parmi les différents groupes de pays, après les pays à revenu intermédiaire de la tranche inférieure (34%).

Figure 5.7 Décaissements en faveur des pays en développement et des PMA, 2006-2013



Source: Calculs des auteurs fondés sur la base de données sur les activités d'aide du CAD de l'OCDE (SNPC)..

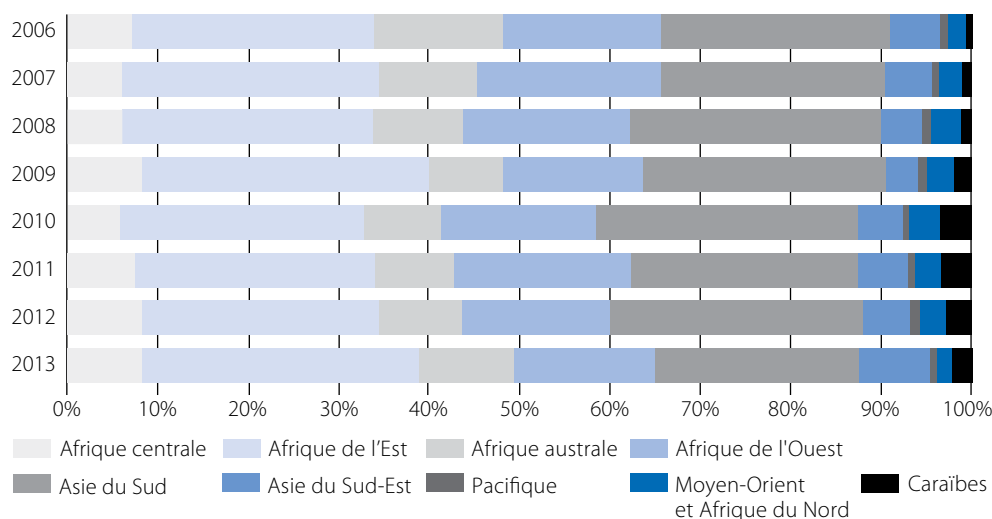
StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241270>

Toutefois, ce qui peut être préoccupant du point de vue du développement est la concentration de l'Aide pour le commerce, les dix premiers pays recevant 63% de cette aide et les dix derniers seulement 2%. Cela n'est pas nécessairement un problème important, mais comme les dix derniers pays de la liste sont des petits États insulaires en développement (PEID) faiblement peuplés, le montant des ressources reçues par les PMA par rapport à leurs besoins et à leur capacité d'absorption mérite d'être examiné.

Afin d'observer la variation régionale des décaissements au titre de l'Aide pour le commerce, nous présentons sur le figure 5.8 la part des divers groupes de PMA dans ces décaissements au cours des huit dernières années pour les PMA divisés en neuf sous-régions.

D'après le figure 5.8, deux sous-régions – Afrique de l'Est et Asie du Sud – ont reçu la majeure partie des décaissements au titre de l'Aide pour le commerce au cours des huit dernières années, avec une part cumulée de 54%, dont 28% pour l'Afrique de l'Est et 26% pour l'Asie du Sud. Les autres sous-régions n'ont donc reçu que 46% au total. Même dans les deux premières sous-régions, les décaissements ont beaucoup varié selon les pays. Nous présentons ci-dessous la répartition des décaissements par pays au sein de ces deux sous-régions (figure 5.9).

Figure 5.8 Parts des décaissements au titre de l'Aide pour le commerce pour neuf sous-groupes de PMA, 2006-2013



Source: Calculs des auteurs fondés sur la base de données sur les activités d'aide du CAD de l'OCDE (SNPC).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241288>

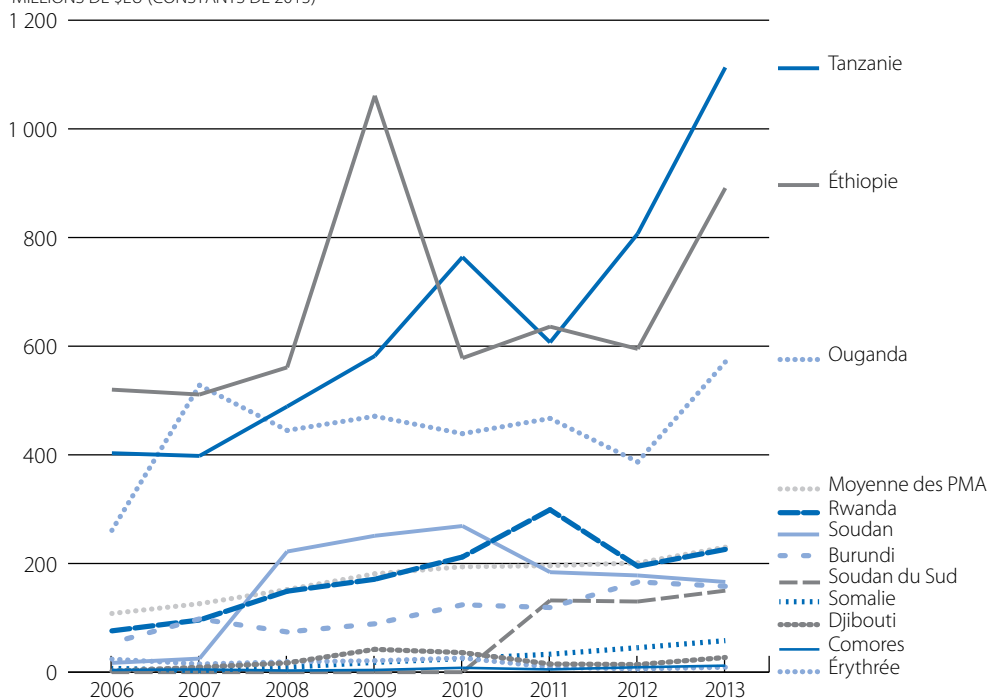
Comme on le voit d'après les figures ci-dessous, quelques PMA reçoivent une part plus élevée que les autres et souvent aussi beaucoup plus élevée que la moyenne des PMA. Dans le cas de l'Afrique de l'Est, par exemple, l'Éthiopie, l'Ouganda et la Tanzanie reçoivent plus que le reste des pays de la région. De même, dans le cas de l'Asie du Sud, l'Afghanistan reçoit une part beaucoup plus élevée que les autres PMA, tandis que la part reçue par le Bangladesh est beaucoup plus élevée que celle des deux autres pays et que la part moyenne des PMA.

Enfin, en ce qui concerne l'Aide pour le commerce fournie au titre du CIR, qui tient compte du principe d'équité tout en apportant des ressources servant de catalyseur, le soutien vise principalement trois grandes catégories: 1) les travaux analytiques (pré-EDIC, mises à jour des EDIC et études de faisabilité); 2) le soutien institutionnel (création et renforcement de la structure institutionnelle nationale et aide à l'intégration du commerce); et 3) le renforcement des capacités de production (aide sectorielle ou transversale dans des domaines tels que l'agroalimentaire, les textiles et les vêtements, le tourisme, les normes et la facilitation des échanges). Au 3 mai 2015, le Programme du CIR avait alloué au total 193 millions de dollars EU, soit 97% des ressources disponibles au Fonds d'affectation spéciale pour le CIR. Bien que le CIR s'adresse à 48 PMA et 3 pays sortis récemment de la catégorie des PMA, le soutien institutionnel (d'un montant maximal de 1,5 million de dollars EU) a été accordé jusqu'à présent à 37 pays, et l'aide au renforcement des capacités de production (d'un montant maximal de 3 millions de dollars EU par projet) a été accordée à 27 pays pour 36 projets (voir le site Web du CIR pour plus de détails).

Figure 5.9 Aide pour le commerce en faveur de l'Afrique de l'Est et de l'Asie du Sud (décaissements)

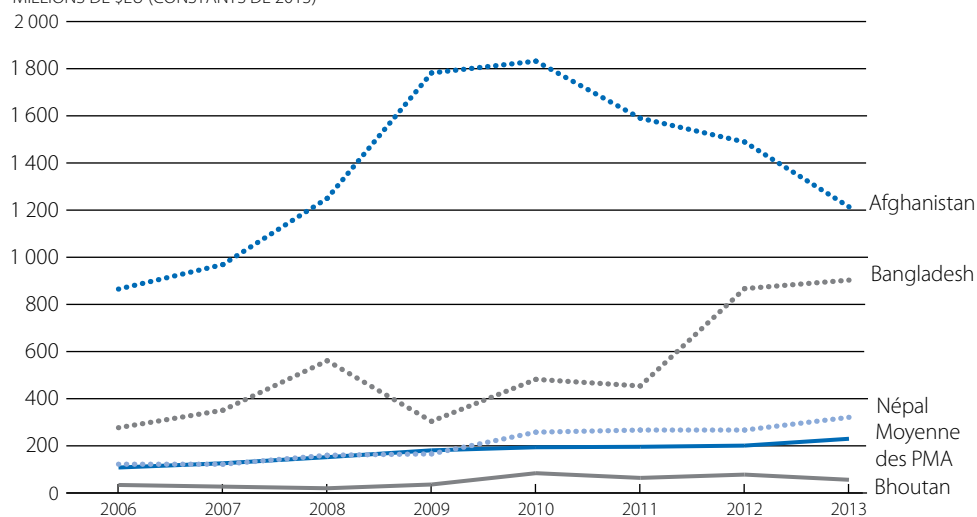
Afrique de l'Est

MILLIONS DE \$EU (CONSTANTS DE 2013)



Asie du Sud

MILLIONS DE \$EU (CONSTANTS DE 2013)



Source: Base de données sur les activités d'aide du CAD de l'OCDE (SNPC).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241291>

ENSEIGNEMENTS

Sur la base des interventions sur le terrain au titre de l'Aide pour le commerce, dont le CIR fait partie intégrante, il est possible de dégager les enseignements suivants en vue de répondre de manière efficace et soutenue aux difficultés rencontrées par les PMA dans le domaine du commerce.

Travaux analytiques: Avant le début de toute intervention au titre de l'Aide pour le commerce, il faut effectuer des travaux analytiques robustes fondés sur des données pour comprendre les besoins et les priorités du pays ainsi que les possibilités et les difficultés en matière de commerce. Il est également important de comprendre les réformes engagées et leur aspect d'économie politique, ainsi que les interventions déjà en place au titre de l'Aide pour le commerce, et de recenser les lacunes. Le CIR aide les pays à élaborer leurs EDIC, qui contiennent aussi une matrice des actions prioritaires, et à les mettre à jour à des intervalles de trois à cinq ans. Ces études offrent un instrument pratique au gouvernement concerné, aux autres acteurs du pays, au CIR, aux divers donateurs bilatéraux, multilatéraux et régionaux et aux organisations partenaires du CIR pour concevoir leurs interventions et les programmer dans le temps. Elles contribuent aussi à cibler le soutien au titre de l'Aide pour le commerce sur les besoins et les priorités identifiés par le pays bénéficiaire.

Capacité institutionnelle: Les pays ayant une meilleure capacité institutionnelle tendent non seulement à fixer correctement leurs priorités, mais aussi à utiliser de manière efficace l'Aide pour le commerce. Avec une capacité institutionnelle renforcée, si le gouvernement est déterminé à faire en sorte que les avantages découlant du projet perdurent, il apportera probablement des ressources institutionnelles, humaines et financières pour pérenniser les gains. Le CIR crée deux types de structures institutionnelles dans le pays, qui sont vitales pour le renforcement de la capacité institutionnelle liée au commerce. Premièrement, un CDN est établi comme organe de tutelle chargé de superviser la mise en œuvre du programme du CIR dans le pays. Il est normalement présidé par un haut fonctionnaire du gouvernement et comprend des représentants du Ministère du commerce et d'autres ministères sectoriels, le Facilitateur des donateurs du CIR (FD), et des représentants du secteur privé, de la société civile et des milieux universitaires. Deuxièmement, un Point focal du CIR (PF), qui est habituellement un fonctionnaire expérimenté du Ministère du commerce, guide le fonctionnement de l'Unité nationale de mise en œuvre du CIR, qui se trouve souvent dans le ministère lui-même.

Appropriation par les pays: L'engagement et l'appropriation sont omniprésents, depuis le plus haut niveau des responsables politiques jusqu'aux fonctionnaires de base. Le secteur privé et la société civile sont nécessaires à la réussite de toute intervention au titre de l'Aide pour le commerce. Si les parties prenantes dans le pays sont convaincues que le processus leur appartient, qu'elles le dirigent et que toute intervention extérieure contribue seulement aux programmes qu'elles poursuivent, les chances de succès sont plus grandes. Un indicateur de l'appropriation par le pays est l'intégration du commerce dans le programme de développement national, ainsi que dans les politiques et les programmes sectoriels, ce que le CIR permet de réaliser, comme on l'a vu ci-dessus. En outre, la structure de gouvernance du CIR qui associe de multiples parties prenantes tend à rendre relativement forte l'appropriation par tous les acteurs concernés.

Horizon temporel: Alors que certaines réformes peuvent être accomplies d'un trait de plume, d'autres demandent du temps pour que leurs avantages parviennent jusqu'aux utilisateurs réels. Par exemple, un programme de réforme douanière tel que la mise en place d'un guichet unique ne procurera pas de résultats immédiats, car il se heurtera vraisemblablement à des problèmes de rodage dus au fait que les acteurs et les opérateurs n'ont pas la capacité d'en fournir ou d'en retirer les avantages, que la coordination est déficiente et que des groupes d'intérêts établis s'y opposent. Une fois ces problèmes résolus, ce qui peut prendre beaucoup de temps, les avantages pourront se concrétiser. Il est donc très important que les parties prenantes fassent preuve de persévérance.

Ressources nécessaires: Comme certaines des mesures destinées à remédier aux problèmes de transport et de logistique exigent beaucoup de ressources et que les acteurs nationaux – c'est-à-dire le gouvernement et le secteur privé – ne peuvent les financer à eux seuls, les donateurs devraient apporter des ressources suffisantes pour aider les pays à obtenir les résultats souhaités. Si un donateur ne peut soutenir entièrement une initiative, il est souhaitable qu'il le fasse au travers d'une approche collective, avec la participation de plusieurs autres donateurs, ou qu'il encourage le pays bénéficiaire dès le début à mobiliser des ressources. Une autre approche consiste à prévoir des fonds d'encouragement soutenus par les donateurs, qui incitent le secteur privé à participer davantage au transport et à la logistique, comme cela se produit en Afrique de l'Est. C'est un domaine dans lequel le CIR a obtenu des résultats contrastés et doit renforcer son activité (Capra International Inc., 2014).

Coordination des donateurs: Elle est vitale pour éviter les financements redondants ainsi que pour créer une synergie entre les aides apportées par les divers donateurs. L'un des objectifs du CIR est d'assurer une fourniture coordonnée de l'assistance technique liée au commerce, grâce à trois moyens différents. Premièrement, le CIR encourage les donateurs à fonder leur soutien sur les priorités identifiées par le pays au cours du processus de l'EDIC. Les diverses structures institutionnelles créées au titre du CIR sont bien informées de ces priorités, ainsi que de l'aide déjà apportée par les autres donateurs. Deuxièmement, le FD tient des consultations régulières avec les autres donateurs sur le terrain pour coordonner la fourniture de l'Aide pour le commerce. Troisièmement, le FD, qui est représenté au CDN, connaît l'état de l'Aide pour le commerce reçue par le pays au cours d'une période donnée.

Facteurs liés à l'économie politique: Dans tout pays, il existe des groupes d'intérêts établis qui cherchent à faire échouer les réformes afin de protéger les rentes qu'ils sont habitués à recevoir. Il faut donc prendre ces facteurs en considération lorsqu'on engage des réformes, soit en créant une structure incitative telle que les groupes d'intérêts établis ne s'opposent pas aux réformes, soit en les convainquant que les réformes apportent des avantages à long terme, même si certains problèmes se poseront vraisemblablement à court terme. C'est un domaine dans lequel le CIR doit encore progresser.

Il faut noter que certains de ces enseignements sont étroitement liés entre eux. Les travaux analytiques, par exemple, conduisent à l'intégration, l'intégration est liée à l'appropriation, l'appropriation conduit à la mobilisation, grâce notamment à la contribution des ressources nationales, et ces deux éléments contribuent à la durabilité.

CONCLUSIONS

La participation des PMA au commerce mondial, y compris au travers des chaînes de valeur mondiales et régionales, reste faible. Les coûts du commerce sont en moyenne beaucoup plus élevés dans ces pays. Ils sont dus, entre autres choses, au transport et à la logistique, à la lourdeur des procédures à la frontière, à la déficience des politiques et des cadres réglementaires et à une faible capacité de respecter les normes. Ils jouent un rôle important en empêchant les PMA d'améliorer leur productivité et leur compétitivité, de sorte que ceux-ci sont dans l'incapacité de concrétiser leur potentiel commercial en vue d'accélérer leur croissance économique et leur développement.

Ce problème est aggravé par une combinaison de facteurs structurels liés entre eux qui sont particulièrement prononcés dans les PMA, tels qu'un développement humain faible, des exportations très concentrées et une prédominance de PME qui supportent une part disproportionnée des coûts du commerce. Il y a aussi d'autres facteurs importants tels que la fragilité et les conflits, et il y a des facteurs naturels qui défavorisent encore davantage les PMA tels que l'absence de littoral ou la forte vulnérabilité aux conséquences du changement climatique ou aux catastrophes naturelles.

La priorité donnée par les PMA aux coûts du commerce a subi une évolution, parallèlement à celle de la dynamique du commerce mondial, à l'accent accru mis sur les mesures à l'intérieur des frontières et à l'importance grandissante de l'intégration régionale. En outre, le secteur privé joue un rôle plus actif dans la définition des priorités nationales dans ce domaine, et il y a un accès plus large aux analyses et aux données qui aident à mieux identifier ces priorités. Enfin, les initiatives en matière d'Aide pour le commerce sont mieux harmonisées en vue de répondre aux priorités nationales.

Les PMA ont progressé dans la mise en œuvre des réformes nécessaires pour réduire leurs coûts commerciaux, comme on peut le constater par de nombreux exemples. Il y a cependant des variations selon les régions, et il faut parvenir à des résultats plus cohérents au niveau des pays. Il reste encore beaucoup à faire. La hiérarchisation des priorités fondée sur des données doit se poursuivre afin d'appuyer le programme de réforme des PMA, notamment par le biais des travaux analytiques réalisés dans le cadre des EDIC.

Les initiatives en matière d'Aide pour le commerce peuvent jouer un rôle particulièrement important en termes d'assistance financière, d'aide au renforcement des capacités techniques et de soutien institutionnel pour aider les PMA à réduire leurs coûts commerciaux. L'aide en faveur de l'infrastructure économique ainsi que de la politique et de la réglementation commerciales s'est accrue au cours des huit dernières années, ces deux catégories affichant une croissance robuste depuis deux ans. La littérature consacrée à l'Aide pour le commerce montre que celle-ci contribue à réduire les coûts du commerce. Étant donné les besoins importants des PMA et les conséquences du niveau élevé des coûts du commerce, il faut que des ressources proportionnées continuent d'être apportées aux PMA au titre de l'Aide pour le commerce et qu'elles soient mieux ciblées sur les pays qui en ont le plus besoin. Le CIR, qui est le seul programme mondial d'Aide pour le commerce axé sur les besoins des PMA en matière de commerce, offre aux partenaires de développement une occasion unique d'apporter leur soutien et de trouver des moyens de faire avancer les travaux dans ce domaine.

Dans le contexte des PMA, les interventions au titre de l'Aide pour le commerce tendent à avoir un plus grand impact lorsqu'elles reposent sur des travaux analytiques robustes et crédibles, lorsqu'il y a une forte appropriation par le pays, lorsqu'une capacité institutionnelle durable est mise en place, lorsque le soutien est fourni pendant une période suffisamment longue, lorsque des ressources diverses sont exploitées et lorsque les donateurs coordonnent leurs réponses. Par ailleurs, ces interventions donnent de meilleurs résultats si les difficultés en matière d'économie politique sont prises en compte, intégrées et atténuées.

Bien que tous les éléments susmentionnés entrent en ligne de compte dans la poursuite du programme de réduction des coûts du commerce dans les PMA, ils peuvent être appuyés par une participation renforcée du secteur privé et par un recours accru aux instruments et mécanismes régionaux. Enfin, les PMA doivent réfléchir à la manière d'exploiter les processus de développement mondiaux tels que le Programme d'action d'Istanbul en faveur des PMA et les Objectifs de développement durable (ODD) pour soutenir leurs priorités liées au commerce en général et réduire directement leurs coûts commerciaux, afin de concrétiser leur vision globale d'un développement inclusif et durable.

.

Annexe 5A.1 Sous-groupes régionaux de PMA	
Sous-région	Pays
Asie du Sud	Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Népal
Asie du Sud-Est	Cambodge, Myanmar, RDP lao, Timor-Leste
Pacifique	Îles Salomon, Kiribati, Tuvalu, Vanuatu
Caraïbes	Haïti
Moyen-Orient et Afrique du Nord	Mauritanie, Yémen
Afrique de l'Est	Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Ouganda, Rwanda, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tanzanie
Afrique de l'Ouest	Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali
Afrique centrale	Guinée équatoriale, Madagascar, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Tchad
Afrique australe	Angola, Lesotho, Malawi, Mozambique, Sao Tomé-et-Principe, Zambie

Sources: Banque africaine de développement <http://www.afdb.org/fr/>; Banque asiatique de développement <http://www.adb.org/>; et Banque interaméricaine de développement <http://www.iadb.org/fr>.

RÉFÉRENCES

Arvis, J.-F., Y. Duval, B. Shepherd et C. Utoktham (2013), "Trade costs in the developing world 1995-2010", Policy Research Working Paper 6309, Banque mondiale, Washington (D.C.).

Banque asiatique de développement (2015), *Asian Development Outlook 2015: Financing Asia's Future Growth*.

Banque mondiale (2010), "Connecting Landlocked Developing Countries to Markets. Trade Corridors in the 21st Century", publié sous la direction d'Arvis, J.-F., R. Carruthers, G. Smith et C. Willoughby.

Banque mondiale (2014), "Harmonized List of Fragile Situations FY14" (consulté le 31 mars 2015), voir: <http://siteresources.worldbank.org/EXTLICUS/Resources/511777-1269623894864/HarmonizedlistoffragilestatesFY14.pdf>

Banque mondiale (2015a), Business Reforms Summaries, <http://www.doingbusiness.org/reforms/reforms-count> (consulté le 12 avril 2015).

Banque mondiale (2015b), "Increasing the competitiveness and expanding exports of Cambodian rice: results from collaboration by the Royal Government of Cambodia, the domestic private sector, and the World Bank Group", cas d'expérience soumis pour le cinquième Examen global de l'Aide pour le commerce.

Banque mondiale et UN-OHRLS (2014), "Improving trade and transport for landlocked developing countries – a ten-year review", Washington (D.C.)/New York.

Banque mondiale et UN-OHRLS (2014), Improving Trade and Transport in Landlocked Countries, exposé intitulé: "The costs of being landlocked – What the research says", New York/Washington (D.C.).

Banque mondiale, série de rapports *Doing Business* (2005-2014).

Ben Barka, H. (2012), "Border posts, checkpoints, and Intra-African trade: challenges and solutions", Chief Economist Complex, Banque africaine de développement, Tunis.

Bhoutan, Diagnostic Trade Integration Study (2012).

Blomberg, S.B., G.D. Hess et S. Thacker (2006), "On the Conflict–Poverty Nexus", *Economics & Politics* 0954-1985 18 (3), novembre.

Borchert, I., B. Gootiiz, A. Grover et A. Mattoo (2012), "Landlocked or Policy Locked? How Services Trade Protection Deepens Economic Isolation", Policy Research Working Paper 5942, Banque mondiale, Washington (D.C.).

Bruckner, M. (2012), "Climate change vulnerability and the identification of least developed countries", CDP Background Paper n° 15 ST/ESA/2012/CDP/15.

Burkina Faso, Étude diagnostique sur l'intégration commerciale (2007).

Burkina Faso, Étude diagnostique sur l'intégration commerciale, mise à jour (2014).

Burundi, Étude diagnostique sur l'intégration commerciale (2003).

Burundi, Étude diagnostique sur l'intégration commerciale, mise à jour (2012).

Busse, M., R. Hoekstra et J. Königer (2011), "The Impact of Aid for Trade Facilitation on the Costs of Trading", Université de la Ruhr à Bochum.

Cali, M. et D. Willem te Velde (2009), "Does Aid for Trade Really Improve Trade Performance?", voir: SSRN: <http://ssrn.com/abstract=1430492> ou <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1430492>.

Cambodge, Trade Integration Strategy Update (2014-2018).

- Cambodge, Trade Integration Study (2007).
- Capra International, Inc. (2014), *Évaluation du Cadre intégré renforcé*, Ontario.
- CIR (2014), Rapport d'activité annuel du CIR 2013, Genève.
- CIR (2014), Trading Stories, Genève.
- CIR (à paraître), Rapport d'activité annuel 2014, Genève.
- CIR, site Web: <http://enhancedif.org/fr>.
- CNUCED (2010), "Les pays les moins avancés – Rapport 2010 – Vers une nouvelle architecture internationale du développement pour les PMA", Genève.
- CNUCED (2011), "Crises mondiales et dépendance des pays les moins avancés envers les produits de base – Impacts, défis et comment aller de l'avant", Genève.
- Datasoft, "Dhaka Custom House Automation Project", voir: http://datasoft-bd.com/old_backup/index.php/about-us/newsroom/press-releases/182-launching-of-dhaka-custom-house-automation-project (consulté le 8 avril 2015).
- Fernandes, A.M., C. Freund, M.D. Pierola et T. Cebeci (2013), "Exporter behavior, country size and stage of development", Banque mondiale, Washington (D.C.).
- Forum économique mondial (2014), "The Global Enabling Trade Report 2014", voir http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalEnablingTrade_Report_2014.pdf (consulté le 2 avril 2015).
- Haïti, Étude diagnostique sur l'intégration du commerce (2013).
- Harding, C. (2011), "Infrastructure one of Central Africa's largest challenges", How We Made It in Africa, voir: <http://www.howwemadeitinafrica.com/infrastructure-one-of-central-africa%E2%80%99s-largest-challenges/9643/> (consulté le 3 avril 2015).
- Helble, M., C.L. Mann et J.S. Wilson (2012), "Aid-for-trade facilitation", Review of World Economics 148 (2), 357-376.
- Hühne, P., B. Meyer et P. Nunnenkamp (2013), "Who benefits from aid for trade? Comparing the effects on recipient versus donor exports", n° 1852, Kiel Institute for the World Economy, Kiel.
- ITC (2013a), "LDCs and Global Value Chains: Using Aid for Trade to Seize New Opportunities", Genève.
- ITC (2013b), "The participation of LDCs in value chains – current trends and future prospects", Genève.
- ITC et OMC (2014), "SME competitiveness and aid for trade: connecting developing country SMEs to Global Value Chains", Technical Paper, Genève.
- Kelley, J-G. et B.-A. Simmons (2015), "The Power of ranking: ease of doing business as a soft power", communication établie pour le Princeton Workshop on Ideas, Institutions, and Political Economy, voir: https://www.sss.ias.edu/files/pdfs/Rodrik/workshop%2014-15/Kelley_Simmons_EDB_22Mar15v2.pdf (consulté le 7 avril 2015).
- Malawi, Diagnostic Trade Integration Study (2003).
- Malawi, Diagnostic Trade Integration Study Update (2014).
- Massa, I. (2013), "Aid for trade facilitation in lower income countries: The role of institutional quality", Londres, Overseas Development Institute, voir: <http://www.odi.org.uk/publications/7989-aid-trade-facilitation-lower-income-countries-role-institutional-quality> (consulté le 7 avril 2015).
- Nicita, A., M. Shirotori et B. Tumurchudur Klok (2013), "Survival analysis of the exports of least developed countries: the role of comparative advantage", *Policy Issues in International Trade and Commodities Study Series* n° 54, CNUCED, Genève.

OMC (2015), Compilation des cas d'expérience et des réponses au questionnaire soumis pour le cinquième Examen global de l'Aide pour le commerce, Genève.

Programme d'action de Bruxelles en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2001-2010, voir: <http://www.un-documents.net/ac191-11.htm> (consulté le 7 avril 2015).

RDP lao, Diagnostic Trade Integration Study (2006).

RDP lao, Diagnostic Trade Integration Study Update (2012).

Sénégal, Étude diagnostique de l'intégration commerciale (2008).

Sénégal, Étude diagnostique sur l'intégration du commerce du Sénégal – Mise à jour (2013)

Sierra Leone, Diagnostic Trade Integration Study (2006).

Sierra Leone, Diagnostic Trade Integration Study Update (2013).

Snow, T., M. Faye, J. McArthur et J. Sachs (2003), "Country case studies on the challenges facing landlocked developing countries", Occasional Paper, PNUD, New York.

Soudan, Diagnostic Trade Integration Study (2008).

Soudan, Diagnostic Trade Integration Study – Update (2014).

Teravaninthorn, S. et G. Raballand (2009), "Transport Prices and Costs in Africa. A Review of the International Corridors", Directions in Development Infrastructure, Banque mondiale, Washington (D.C.).

TradeMark Southern Africa, "Chirundu One-Stop Border Post saves US\$600 000 per day", voir: http://www.trademarksa.org/about_us/programme_news/chirundu-one-stop-border-post-saves-us600-000-day (consulté le 15 mars 2015).

UN-OHRLLS (2014), *The costs of being landlocked – What the research says*, voir: http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/TheCostsOfBeingLandlocked_Willoughby.pdf (consulté le 8 avril 2015).

Vijil, M. et L. Wagner, 2012 "Does aid for trade enhance export performance? Investigating the infrastructure channel", *World Economy* 35 (7), 838-868.

Zambie, Diagnostic Trade Integration Study (2005).

Zambie, Diagnostic Trade Integration Study Update (2014).

Zambia Diagnostic Trade Integration Study Update (2014).

