

CHAPITRE 6

SE CONNECTER AUX CHAÎNES DE VALEUR: LE RÔLE DES COÛTS DU COMMERCE ET DE LA FACILITATION DES ÉCHANGES

*Contribution de l'Organisation de coopération
et de développement économiques*

Résumé: Le présent chapitre met en relief l'importance des coûts du commerce pour la participation des pays en développement aux chaînes de valeur mondiales et régionales. Il examine en particulier le rôle de différents aspects de la facilitation des échanges tels que les procédures à la frontière et la qualité des infrastructures et montre comment les pays en développement peuvent réduire leurs coûts commerciaux grâce à ces deux aspects en particulier. Il explique ensuite en quoi la coopération régionale peut constituer une stratégie efficace pour promouvoir l'intégration dans les chaînes de valeur en remédiant aux goulets d'étranglement régionaux. Et il passe en revue les initiatives plurinationales et régionales en matière d'Aide pour le commerce en attirant l'attention sur certains projets qui donnent de bons résultats et sur d'autres qui n'ont pas autant progressé.

INTRODUCTION

L'internationalisation de la production a donné naissance à des flux transfrontières complexes de marchandises, de savoir-faire, d'investissements, de services et de personnes, qu'on appelle commerce basé sur les chaînes d'approvisionnement. Ces chaînes peuvent offrir aux pays en développement de nouvelles possibilités de s'intégrer dans l'économie mondiale en permettant aux entreprises de se joindre aux réseaux de production internationaux plutôt que d'avoir à créer leurs propres réseaux à partir de rien. Mais elles exigent de mettre davantage l'accent sur la réduction des coûts du commerce liés ou non aux politiques, afin que chaque stade de la chaîne de production fonctionne de manière efficace et que le commerce se fasse avec le moins de frictions possible.

La fragmentation croissante de la production au-delà des frontières montre que les pays ont besoin d'un régime de commerce et d'investissement ouvert, prévisible et transparent, car les droits de douane, les obstacles non tarifaires et les autres mesures restrictives affectent les fournisseurs non seulement étrangers mais aussi nationaux. La réussite sur les marchés internationaux dépend désormais autant de la capacité d'importer des intrants de classe mondiale que de la capacité d'exporter. Les obstacles à l'importation de produits intermédiaires augmentent les coûts de production et réduisent la capacité des pays de rivaliser sur les marchés d'exportation: les droits de douane et les autres obstacles à l'importation tels que les procédures inefficaces à la frontière constituent une taxe sur les exportations.

Les accords commerciaux multilatéraux et régionaux peuvent aider les entreprises à entrer et à se développer dans les CVM s'ils sont compatibles avec les réseaux de production régionaux. Les gains seront plus élevés si les pays sont plus nombreux à y participer et si les intrants intermédiaires peuvent être acquis au niveau mondial. Mais les accords régionaux en matière de commerce et d'investissement peuvent aussi donner des résultats s'ils contribuent à approfondir l'intégration en couvrant autant de dimensions des CVM que possible, c'est-à-dire entre autres les droits de douane, les mesures techniques, les services et les mesures de facilitation des échanges, ainsi que la politique de la concurrence, l'investissement, la protection de la propriété intellectuelle et le règlement des différends.

Les coûts qui nuisent à la connexion harmonieuse des diverses parties de la chaîne transcendent souvent les frontières nationales. Dans les pays en développement aussi bien que dans les pays développés, la facilitation des échanges au sens étroit (indice de performance logistique de la Banque mondiale pour les douanes) ou au sens large (infrastructure, DPI, services à large bande et électricité) semble être un déterminant important de la participation aux CVM. Comme les marchandises franchissent plusieurs fois les frontières en raison de l'intensification de l'activité des CVM, la facilitation des échanges est devenue indispensable au bon fonctionnement des CVM. C'est pourquoi les initiatives prises au niveau régional pour renforcer la connectivité sont souvent plus efficaces pour remédier à ces coûts que les initiatives purement nationales. Plusieurs projets menés au titre de l'Aide pour le commerce ont donc été ciblés sur les contraintes régionales et ont réussi à améliorer la coopération économique régionale.

DIMENSIONS MONDIALE ET RÉGIONALE DES CHAÎNES DE VALEUR

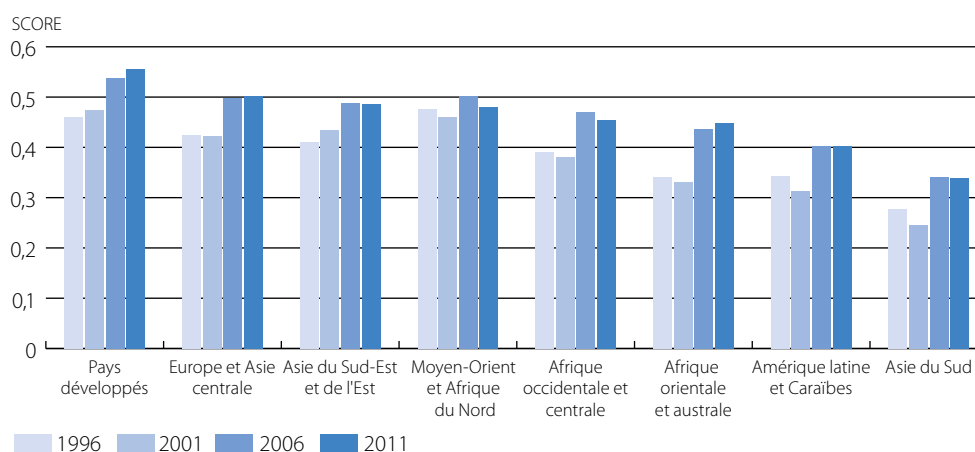
La fragmentation internationale de la production a permis aux entreprises de prendre part à un éventail de plus en plus large de tâches dispersées en divers endroits du monde. Participer aux chaînes de valeur internationales, c'est se relier à des activités telles que l'agriculture, l'extraction de ressources naturelles, la recherche-développement, divers types d'activités manufacturières, la conception, la gestion, la commercialisation, la distribution ou le service après-vente grâce au processus de création de valeur. Toutefois, la production se complexifie et, pour amener un produit de sa conception jusqu'à son utilisation finale, il ne suffit plus de coordonner des activités entre différents sites, il faut aussi déplacer les produits d'un site à l'autre de façon fluide. Les coûts du commerce sont donc un élément clé du bon fonctionnement des CVM, comme l'a montré une évaluation empirique récente de l'importance relative des différents déterminants de la participation aux CVM (OCDE, 2015).

Comment les pays s'engagent-ils dans les CVM?

Les indicateurs de la participation aux CVM font la distinction entre les situations où les entreprises utilisent des biens et services étrangers comme intrants dans leurs exportations (participation en amont) et celles où elles fournissent des biens et services intermédiaires pour les exportations d'autres pays (participation en aval). La participation en amont est mesurée par la part de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations brutes du pays, tandis que la participation en aval est mesurée par la part, dans les exportations brutes, de la valeur ajoutée intérieure incorporée dans les produits intermédiaires exportés, qui sont eux-mêmes utilisés par les entreprises d'autres pays pour produire leurs propres exportations.

Quand les deux participations (amont et aval) sont ajoutées pour former l'indice de participation aux CVM (comme l'indique le document de l'OCDE (2015), les facteurs qui déterminent les deux types de participation aux CVM tendent à être différents, mais leur addition pour constituer l'indice de participation aux CVM donne une première indication de l'engagement global d'un pays dans les CVM), une tendance claire se dégage, à savoir que la participation aux CVM a commencé de croître au début des années 2000, notamment parmi les pays en développement (figure 6.1). Toutefois, les pays développés continuent d'afficher en moyenne des taux de participation plus élevés, à commencer par les pays européens. Parmi les régions en développement, les économies d'Asie du Sud-Est (ASE) et celles d'Europe et d'Asie centrale (EAC) affichent les taux les plus élevés, tandis que celles du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord (MOAN) ont aussi des taux relativement élevés. En revanche, l'Amérique latine et les Caraïbes (ALC), l'Asie du Sud (AS) et l'Afrique subsaharienne (ASS) sont à la traîne, mais leur participation a progressé respectivement de 26%, 34% et 28% entre 2001 et 2011.

Figure 6.1 Indice moyen de participation aux CVM par région, 1996-2011



Source: OCDE (2015).

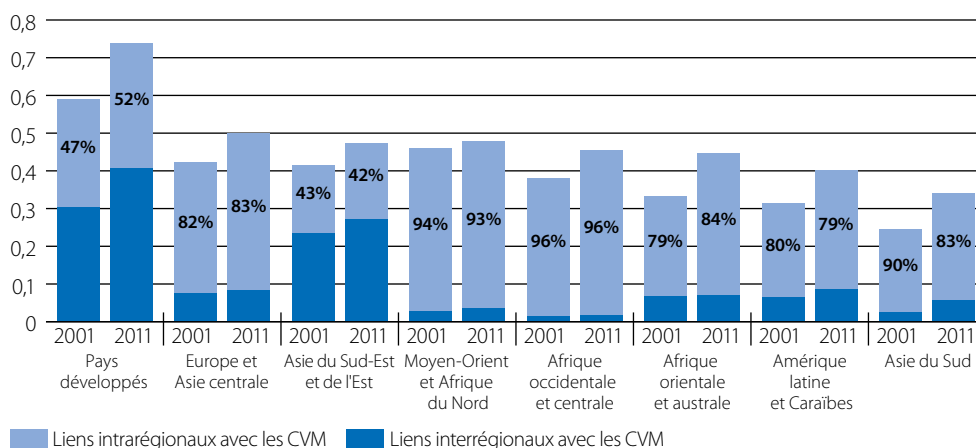
StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241307>

L'indice de participation aux CVM représenté sur la figure 6.2 montre qu'il y a des différences importantes entre les régions dans la manière dont les pays s'intègrent aux CVM. Parmi les pays en développement, l'Asie du Sud-Est est la région où l'on trouve les accords d'intégration régionale les plus complets et les plus approfondis. C'est elle qui a le pourcentage moyen le plus élevé de participation intrarégionale aux CVM (58% en 2011 et 57% en 2001), plus même que les économies développées (48%), qui sont habituellement bien intégrées avec leurs voisins.

Dans le reste du monde en développement, le taux de participation intrarégionale aux CVM est plus faible que les liens extrarégionaux. En Amérique latine, par exemple, le taux d'activité intrarégionale en matière de chaînes de valeur est d'environ 20% sur l'ensemble de la période, alors que dans la région de l'Europe et de l'Asie centrale, le taux de participation intrarégionale est resté à peu près constant (18% en 2001 et 17% en 2011). En Afrique orientale et australe (AOA), il était de 16% en 2011, contre 21% en 2001. Le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, l'Afrique occidentale et centrale et l'Asie du Sud sont loin derrière avec une participation intrarégionale aux CVM inférieure à 10% en 2011, malgré une légère progression par rapport à 2001.

Ces constatations amènent à se demander ce qui détermine de tels taux de participation aux niveaux mondial et régional et si les coûts du commerce ont pour effet d'entraver ou de faciliter l'activité des CVM.

Figure 6.2 Participation intrarégionale et extrarégionale moyenne aux CVM pour l'ensemble des régions en 2011



Source: OCDE (2015), calculs fondés sur la base de données EORA.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241317>

Qu'est-ce qui détermine la participation et quel est le rôle des coûts du commerce?

Pour comprendre comment un pays s'intègre dans des réseaux de production, il ne suffit pas d'examiner son taux de participation. En effet, les grands pays tendent à avoir un taux de participation plus faible, ce qui est souvent attribué au fait qu'ils ont un marché intérieur plus vaste sur lequel ils peuvent trouver leurs produits intermédiaires. En outre, les économies fondées sur les ressources naturelles ainsi que les économies technologiquement très développées tendent à être des sources d'intrants intermédiaires, même s'ils sont très différents, plutôt que des acheteurs internationaux de tels intrants. Il y a une association mécanique entre les indicateurs de la participation en amont et en aval. Tous deux sont exprimés en pourcentage des exportations brutes, de sorte que, si l'un est élevé, l'autre tend à être faible. Cette corrélation négative est expliquée davantage dans l'ouvrage de l'OCDE (2015). Par conséquent, les différences de taux de participation tendent à être fortement déterminées par des caractéristiques propres au pays. Pour examiner de plus près cette question, il est utile de faire d'abord la distinction entre l'approvisionnement en valeur ajoutée étrangère pour les exportations (participation en amont) et la fourniture de valeur ajoutée intérieure pour les exportations des partenaires (participation en aval), puis d'identifier les différents facteurs et les caractéristiques nationales qui déterminent cette participation. Cela permet de démêler le rôle joué par différents facteurs dans la détermination de la participation, afin d'évaluer l'importance relative des politiques liées au commerce et d'identifier par conséquent les moyens par lesquels l'Aide pour le commerce, par exemple, peut favoriser la participation aux réseaux de production.

Pour mieux illustrer l'importance des différents déterminants de la participation aux CVM, on analyse les taux de participation (amont et aval) en rapport avec plusieurs facteurs dont il est dit dans la littérature qu'ils influencent le degré et le type d'intégration dans les CVM et pour lesquels il existe des données (OCDE, 2015). Bien que les limites soient parfois floues, ces facteurs peuvent être regroupés en deux grandes catégories: les facteurs non liés à la politique – c'est-à-dire qui ne sont pas facilement influencés par la politique, au moins à court et moyen termes – et les facteurs de politique, qui apparaissent dans des mesures telles que l'ouverture du commerce et de l'investissement.

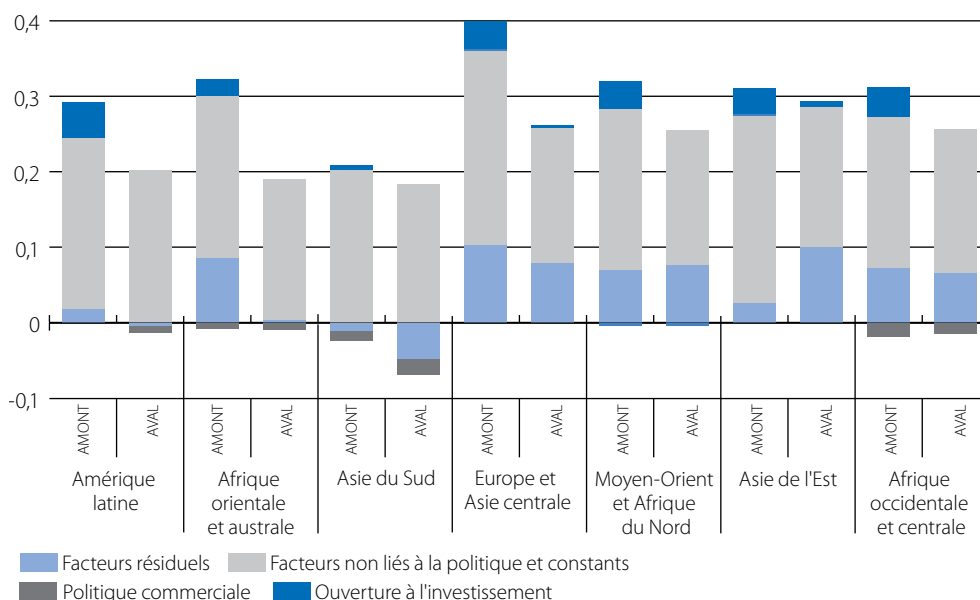
La figure 6.3 présente une décomposition des facteurs liés et non liés à la politique de la participation en amont et en aval dans les régions en développement. Ces facteurs sont obtenus au moyen d'une régression des indicateurs de participation sur un ensemble de paramètres structurels ou de caractéristiques non liées à la politique qui sont difficiles à influencer à court et moyen termes (par exemple, la taille de l'économie, le niveau de développement, la part du secteur manufacturier dans le PIB et la distance par rapport aux centres d'activité économique) et sur des variables de politique (telles que les droits de douane imposés ou à acquitter, la présence d'ALE et l'ouverture à l'investissement étranger direct). Les barres montrent de quelle manière le lien prédit en amont (à partir du modèle) se décompose selon ces éléments structurels et ces éléments de politique.

Il est clair que les principaux déterminants de la participation sont les caractéristiques structurelles du pays: la taille et la situation géographique ainsi que la part du secteur manufacturier dans le PIB expliquent l'essentiel des différences entre les taux de participation, mais les politiques en matière de commerce et d'investissement entrent aussi en ligne de compte. La suppression des obstacles tarifaires au commerce est importante, car les modes de production fragmentés entraînent de nombreux franchissements des frontières et ont donc des effets exponentiels (OCDE, 2013). Mais elle n'est pas suffisante pour favoriser l'intégration si les produits sont retenus à la frontière par des procédures douanières astreignantes ou si des règles d'origine pesantes empêchent le cumul régional.

Une question primordiale est donc de savoir s'il faudrait donner la priorité à l'intégration régionale par rapport à la réduction des obstacles au commerce avec tous les partenaires commerciaux et dans quelle mesure les ACR et les autres initiatives de coopération régionale peuvent jouer un rôle pour accroître la participation au niveau régional. En effet, la compétitivité est associée de façon plus forte à l'approvisionnement mondial en intrants intermédiaires qu'à l'approvisionnement régional, ce qui signifie que les initiatives régionales destinées à faciliter l'accès à ces intrants, même si elles sont les bienvenues, ne devraient pas se faire aux dépens de la recherche d'intrants provenant davantage de l'ensemble du monde (OCDE, 2015).

Par ailleurs, certains considèrent que les ACR peuvent renforcer l'activité des CVM (Orefice et Rocha, 2013, et Lopez-Gonzalez, 2012), alors que d'autres soutiennent que ce n'est pas le cas (voir Menon, 2013, à propos de l'Asie du Sud-Est), car les ALE sont discriminatoires par nature. Le débat est centré sur le sens du lien de causalité, c'est-à-dire sur la question de savoir si les pays qui sont déjà très engagés dans les CVM ont plus tendance à signer des ACR ou c'est l'ACR lui-même qui accroît la participation – mais l'un n'empêche pas l'autre. En ne tenant pas compte du fait que les pays qui sont plus intégrés ont aussi plus tendance à signer des accords commerciaux, on risque de fausser l'attribution de l'impact des ALE sur les flux (voir l'analyse de Lopez-Gonzalez, 2012). Toutefois, les mesures d'intégration approfondie (OMC+) négociées au niveau régional, qui incluent la facilitation des échanges ainsi que la politique de la concurrence, l'investissement, la protection de la propriété intellectuelle, les services et le règlement des différends, ne tendent pas à établir de discrimination entre les entreprises (Baldwin, 2013), de sorte qu'il demeure justifié de coopérer sur ces questions avec les voisins régionaux, quel que soit le débat sur la libéralisation préférentielle.

Figure 6.3 Contributions relatives des facteurs de politique et des facteurs non liés à la politique au taux de participation

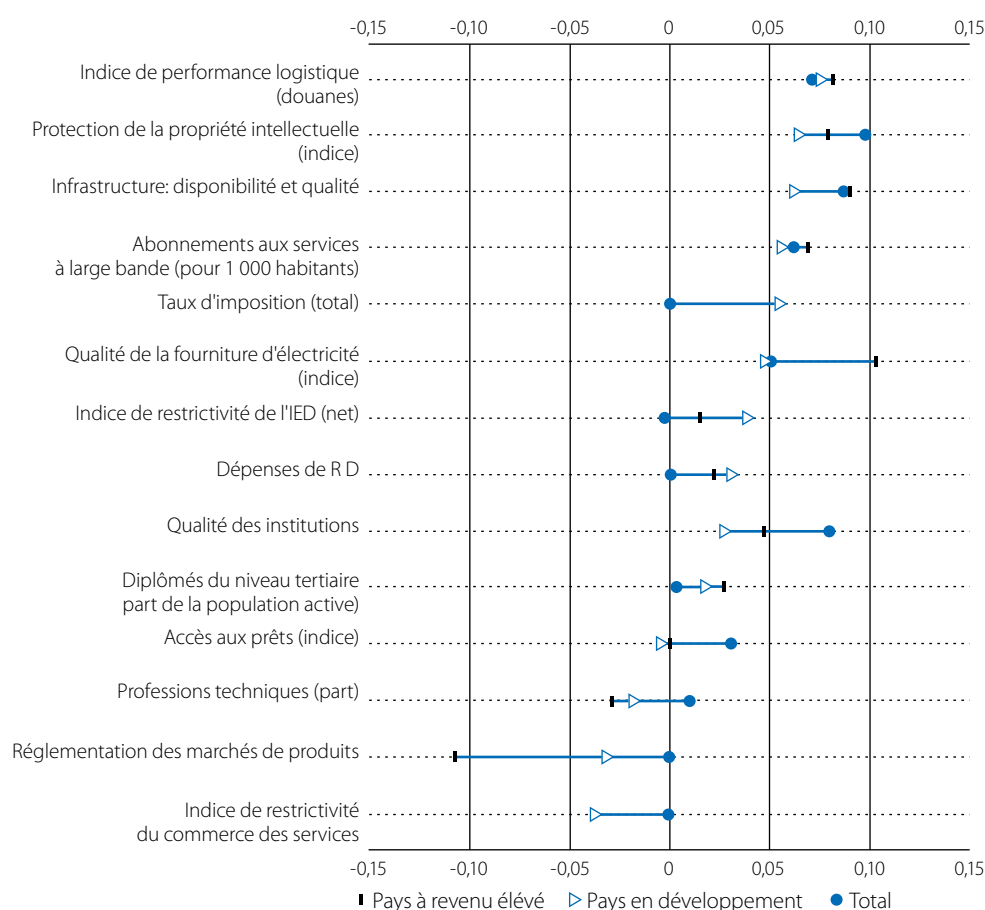


Source: OCDE (2015), estimation fondée sur la base de données EORA (voir le tableau E.1 de l'annexe E).

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241327>

Une politique commerciale ouverte peut favoriser la participation, ce qui est particulièrement important pour les pays d'Asie du Sud et d'Afrique subsaharienne, où les obstacles tarifaires sont encore élevés et où l'intégration régionale est en retard, de sorte qu'on observe un impact négatif de la politique commerciale. Un régime d'investissement ouvert est également essentiel, et l'on constate qu'il joue un rôle actif en favorisant la participation aux CVM mais, pour déterminer le rôle des coûts du commerce, il est important de se pencher sur d'autres déterminants de la participation. On constate en particulier que certains déterminants des coûts du commerce sont liés à ce qu'on appelle des variables structurelles, identifiées précédemment. Par exemple, un pays géographiquement éloigné a tendance à avoir des coûts commerciaux plus élevés à l'importation et à l'exportation. De même, le niveau de développement est corrélé positivement avec l'infrastructure. Pour mieux comprendre le rôle de ces coûts dans la participation, il faut donc des régressions distinctes. Ces régressions sont classées par ordre d'importance pour la participation aux CVM dans la figure 6.4, qui montre que, dans les pays en développement aussi bien que dans les pays développés, la facilitation des échanges au sens étroit (indice de performance logistique de la Banque mondiale pour les douanes) ou au sens large (infrastructure, DPI, services à large bande et électricité) semble être un déterminant important de la participation aux CVM. Comme les marchandises franchissent plusieurs fois les frontières en raison de l'intensification de l'activité des CVM, la facilitation des échanges est devenue indispensable au bon fonctionnement des CVM.

Les analyses récentes de l'OCDE (OCDE, 2011; OCDE, 2013; OCDE, 2015a) qui examinent les différents impacts de certaines mesures de facilitation des échanges montrent en outre que le traitement des obstacles procéduraux à la frontière peut favoriser l'intégration dans les chaînes de valeur sur l'ensemble des régions, non seulement pour les pays importateurs mais aussi pour les pays exportateurs. Les résultats estimés dans le cas des importations sont importants non seulement pour l'effet direct sur les importations elles-mêmes, mais aussi pour les effets notables que cela peut avoir sur le marché intérieur et la compétitivité à l'exportation par le biais de l'accès aux produits intermédiaires importés nécessaires. Il est essentiel que les pays en développement améliorent le contexte en matière de facilitation des échanges pour accroître leurs résultats à l'exportation. Les analyses sectorielles montrent que ces indicateurs sont particulièrement importants pour les produits manufacturés.

Figure 6.4 Impact estimé des autres politiques sur l'intégration dans les CVM

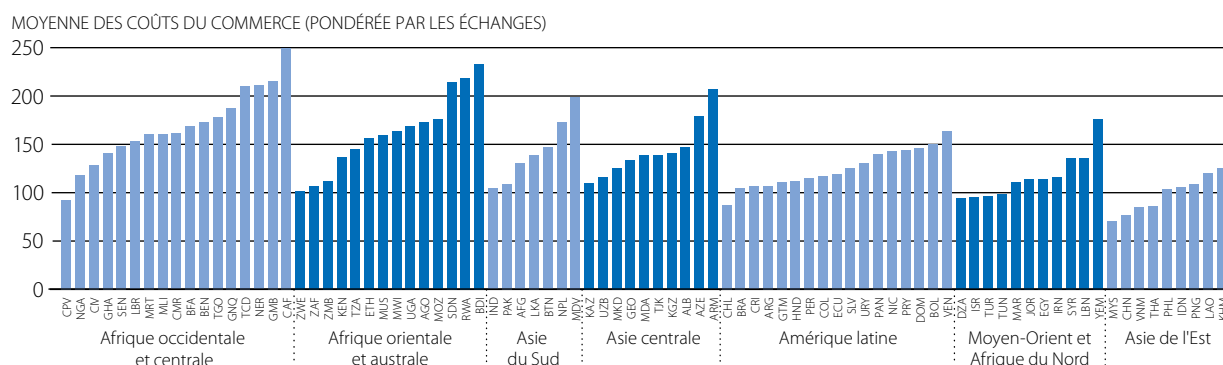
Source: OCDE (2015), estimations fondées sur la base de données EVA de l'OCDE. Voir aussi le tableau E.2 de l'annexe E.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241339>

La capacité des économies à s'intégrer efficacement dans l'économie mondiale dépend donc pour une large part de la qualité des infrastructures matérielles et immatérielles, qui va des transports, des télécommunications et des services financiers jusqu'aux processus à la frontière, en passant par les pratiques douanières et l'environnement économique et réglementaire. Une approche de ces coûts sous l'angle de la coopération régionale sera probablement avantageuse, car le commerce régional, et même le commerce avec des partenaires situés en dehors de la région, devront transiter par les pays voisins pour parvenir jusqu'aux utilisateurs (entreprises ou consommateurs).

PERSPECTIVE RÉGIONALE DES COÛTS DU COMMERCE

Selon les estimations de la base de données CESAP-Banque mondiale sur les coûts du commerce, seulement 0% à 10% des coûts du commerce sont dus aux droits de douane, et 10% à 30% correspondent à des coûts naturels (c'est-à-dire des facteurs géographiques et culturels). Les 60% à 80% restants correspondent à des mesures non tarifaires telles que les coûts indirects des procédures commerciales, la connectivité et les services maritimes, l'environnement économique (réglementaire), les fluctuations monétaires et l'existence et l'utilisation de services de TIC (CESAP, 2014). Cadot *et al.* (2015) constatent que les mesures SPS et OTC accroissent d'environ 25% les valeurs unitaires d'importation pour les produits alimentaires. La figure 6.5 montre l'équivalent *ad valorem* des coûts du commerce estimé par Arvis *et al.* (2012).

Figure 6.5 Coûts du commerce pour l'ensemble des régions

Note: Les barres représentent les équivalents *ad valorem* des coûts du commerce calculés d'après Arvis *et al.* (2013) au moyen de la mesure des coûts du commerce proposée dans Novy (2013). Comme les données sont bilatérales, nous ne montrons ici que les valeurs pondérées par les échanges par pays pour l'année 2010.

Source: OCDE (2015), calculs fondés sur la base de données CESAP-Banque mondiale sur les coûts du commerce.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241349>

Les pays de l'Asie du Sud-Est ont les coûts les plus faibles parmi les régions en développement examinées, facteur qui contribue assurément à leur intégration remarquable dans les CVM. Bien que cela soit peut-être dû surtout à des facteurs non liés à la politique tels que les économies d'échelle en matière d'expédition (Haddad, 2007), cela correspond aussi à des investissements importants dans l'infrastructure matérielle. Le Viet Nam, par exemple, investit environ 8% à 10% de son PIB dans l'infrastructure matérielle (Banque mondiale, 2010). Le schéma directeur pour la connectivité de l'ASEAN, qui vise expressément à remédier aux problèmes de facilitation des échanges, a également apporté une contribution importante. Il définit un ensemble d'actions que les pays membres de l'ASEAN se sont engagés à mettre en œuvre pour améliorer la connectivité, appuyant ainsi les objectifs du projet de Communauté économique de l'ASEAN. Outre l'accent qu'il met sur la modernisation de l'infrastructure matérielle et des systèmes de transport multimodal, sa dimension infrastructure institutionnelle, avec des cadres convenus pour la facilitation du transit et du transport inter-États ainsi que le guichet unique national, entraînera probablement des gains d'efficacité importants. Il ne s'agit pas seulement de connecter les partenaires régionaux entre eux, mais aussi de les connecter aux autres pôles d'activité mondiaux. Cela devrait contribuer à attirer davantage d'investissements (nationaux et étrangers) et à dynamiser ainsi l'intégration dans les chaînes de valeur.

Tableau 6.1 Coûts du commerce pondérés par les échanges, par région

	UE-27	EAC	AOA	ALC	MOAN	AN	AS	ASE	AOC
UE-27	34,3								
EAC	67,3	64,8							
AOA	112,0	146,0	103,7						
ALC	109,5	158,4	186,2	93,6					
MOAN	76,0	109,4	91,0	135,0	48,3				
AN	65,5	102,6	125,0	92,3	72,2	14,8			
AS	94,8	136,5	161,9	183,8	60,8	88,6	92,0		
ASE	88,0	119,5	155,1	127,9	69,4	71,9	103,6	68,8	
AOC	106,7	168,2	93,7	123,7	112,4	105,4	99,6	162,0	104,3

Note: Les chiffres indiquent les équivalents *ad valorem* des coûts du commerce calculés d'après Arvis *et al.* (2013) au moyen de la mesure des coûts du commerce proposée dans Novy (2013). Les données sont les coûts moyens du commerce pondérés par les échanges par région pour l'année 2010.

Source: OCDE (2015), calculs fondés sur la base de données CESAP-Banque mondiale sur les coûts du commerce.

Le tableau 6.1 montre les coûts du commerce intrarégional et interrégional. L'Asie centrale, qui a des coûts commerciaux relativement élevés avec les autres régions, a les coûts les plus faibles parmi les pays en développement pour le commerce intrarégional (64,8). En Asie du Sud-Est (ASE), l'investissement dans l'infrastructure et la facilitation des échanges ont contribué aux faibles coûts du commerce intrarégional (68,8), bien que les distances jouent aussi un rôle, puisqu'il s'agit de mesures pondérées par les échanges. La région a cependant encore un certain chemin à parcourir pour rattraper les coûts du commerce dans l'UE (34,3) ou en Amérique du Nord (14,8).

En revanche, l'Asie du Sud (AS) et l'Amérique latine et les Caraïbes (ALC), qui dépensent beaucoup moins pour leur infrastructure matérielle et où la coordination régionale en matière de facilitation des échanges fait défaut, ont des coûts du commerce intrarégional élevés (92 et 93,6 respectivement). Dans ces régions, des investissements dans l'entretien et la modernisation des infrastructures et la création d'infrastructures nouvelles pourraient stimuler de façon importante l'activité économique, notamment dans des pays tels que le Bangladesh, le Népal et le Pakistan, où la qualité est la plus basse.

En Afrique subsaharienne aussi, l'éloignement est un facteur critique qui fait obstacle à une plus grande participation aux CVM. En outre, le coût du commerce transfrontalier en Afrique est nettement plus élevé que dans les autres régions: selon les indicateurs *Doing Business* de la Banque mondiale, en Afrique subsaharienne, il faut en moyenne 38 jours pour importer et 32 jours pour exporter des marchandises (Banque mondiale, 2012). Le calcul des équivalents *ad valorem* des coûts du commerce pour chacune des régions de l'échantillon confirme la charge pesant sur les entreprises qui font du commerce à l'extérieur et à l'intérieur de leur région: les coûts du commerce intrarégional en Afrique orientale et australe et en Afrique occidentale et centrale (103,7 et 104,3 respectivement) sont environ 2, 3 et 6 fois plus élevés qu'au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, dans l'Union européenne et en Amérique du Nord respectivement (tableau 6.1).

Deux composantes importantes des coûts du commerce: l'infrastructure commerciale et la facilitation des échanges

Ces constatations sont confirmées par les résultats de l'enquête OCDE-OMC réalisée pour le cinquième Examen global de l'Aide pour le commerce (tableau 6.2). Les entités et les pays visés par l'enquête, qui incluent 10 communautés économiques régionales ou corridors de transport et 62 pays en développement, considèrent la facilitation des échanges au sens étroit (c'est-à-dire les procédures à la frontière) comme le plus important facteur de coûts commerciaux pour les exportations de marchandises (83,3% des sondés), suivie par l'infrastructure de transport (80,6%) et les autres mesures non tarifaires (79,2%). Les autres types de coûts commerciaux tels que les droits de douane ou l'accès au financement du commerce sont jugés moins importants.

Dans le cas des exportations de services, l'infrastructure de transport reste essentielle pour 68,1% des sondés, mais le principal obstacle est l'infrastructure de réseau (77,8%).

L'Asie de l'Est est souvent citée comme un exemple de réussite en matière de baisse des coûts du commerce. En ce qui concerne la qualité des infrastructures, la Malaisie et la Thaïlande montrent la voie dans la région (voir la figure 6.6). La Chine se situe juste derrière, mais bien avant de nombreux pays asiatiques. Le Cambodge, la RDP lao et le Viet Nam affichent la plus faible qualité des infrastructures, ce qui n'est pas surprenant étant donné leur niveau de développement inférieur et leur entrée tardive dans l'ASEAN. La position dominante de l'Asie de l'Est est clairement illustrée par le projet de la sous-région du Grand Mékong (GMS), qui comporte certains des mécanismes de facilitation les plus efficaces parmi tous les arrangements sous-régionaux au sein de l'ASEAN (voir l'encadré 6.1). Dans cette sous-région, le régionalisme progresse sans faire obstacle au multilatéralisme, car il repose sur l'intégration des marchés et non des institutions, conformément au développement de la zone de libre-échange de l'ASEAN, fondé sur un ambitieux programme de libéralisation dans le cadre d'un régionalisme ouvert (Menon, 2005). Par conséquent, la GMS et les autres groupements sous-régionaux sont considérés comme des éléments constitutifs de l'intégration de l'ASEAN plutôt que comme des entraves, le plan de la GMS jusqu'en 2022 étant étroitement aligné sur les feuilles de route de l'ASEAN.

Tableau 6.2 Question posée aux bénéficiaires de l'Aide pour le commerce sur les facteurs de coûts du commerce

Réponses possibles	Marchandises	Services
Procédures à la frontière (facilitation des échanges))	83,3%	
Droits de douane, redevances et autres droits	51,4%	
Mesures non tarifaires	79,2%	
Infrastructure de transport	80,6%	68,1%
Infrastructure de réseau (TIC, électricité, télécommunications)	55,6%	77,8%
Accès au financement du commerce	59,7%	
Autres	4,2%	5,6%
Non-reconnaissance des qualifications professionnelles		44,4%
Restrictions à la présence commerciale		22,2%
Restrictions relatives au mouvement des personnes physiques		44,4%
Carences de l'environnement réglementaire		44,4%
Droits de douane sur les intrants (par exemple sur les ordinateurs pour les services de TIC)		19,4%
Faible niveau des compétences dans le secteur des service		43,1%

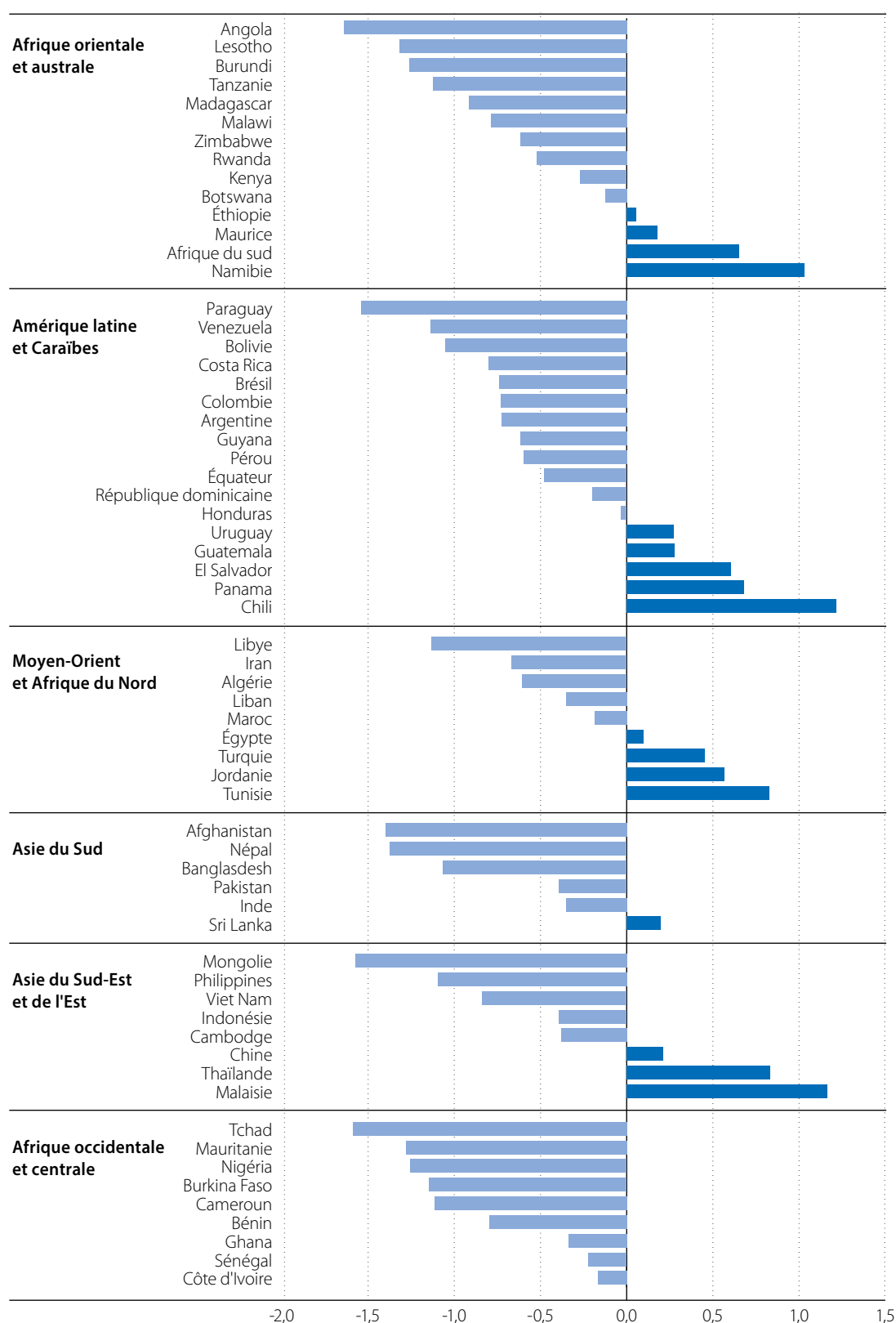
Source : OCDE-OMC, exercice de suivi de l'Aide pour le commerce (2015).

Encadré 6.1 Sous-région du Grand Mékong

Pour lutter contre les disparités croissantes de revenus et faire de la GMS une zone affranchie de la pauvreté et riche du point de vue de l'environnement, la BASD a mis au point le modèle de corridor économique, qui a été incorporé dans le programme de la GMS. Au cœur de ce modèle figure le développement des routes transfrontalières entre les grands centres économiques. Sur ces routes se trouvent des nœuds terminaux et des marchés tremplins qui relient les zones éloignées et défavorisées aux centres économiques. Dans la GMS, les corridors économiques ont permis d'accroître la production agricole de certaines provinces du Mékong en modernisant les routes du corridor économique Est-Ouest et en réalisant le deuxième pont international sur le Mékong. Le programme encourage actuellement l'agriculture sous contrat dans la RDP lao pour les marchés thaïlandais et chinois (canne à sucre, maïs et choux). Grâce à un programme de formation des dirigeants dans la GMS appelé Plan de gestion du développement de Phnom Penh, la BASD a renforcé les capacités des fonctionnaires de niveau intermédiaire-élevé dans des domaines liés à la compétitivité et à la croissance inclusive.

Source: OCDE (2014).

La qualité des infrastructures est inférieure à la moyenne dans tous les pays d'Asie du Sud, sauf Sri Lanka (voir la figure 6.6), ce qui a tendance à faire obstacle à l'intégration, non seulement au niveau intérieur (c'est-à-dire pour la connexion des régions éloignées), mais aussi aux niveaux régional et international. Les performances de l'Inde et du Pakistan se situent comparativement entre celles de la Chine et de l'Indonésie, mais les autres pays d'Asie du Sud sont ceux qui affichent les plus mauvaises performances en Asie, les scores étant particulièrement bas dans les pays sans littoral comme l'Afghanistan, le Bangladesh et le Népal.

Figure 6.6 Qualité des infrastructures dans les régions

Source: Indice de compétitivité mondiale, 2010.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241355>

Par rapport aux autres régions en développement, les pays d'Amérique latine et des Caraïbes affichent en moyenne de meilleures performances que les pays d'Afrique et d'Asie du Sud en ce qui concerne la densité des réseaux routiers et ferroviaires. Même par rapport à l'Asie du Sud-Est, les pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont des réseaux ferroviaires plus denses, bien que leur couverture routière le soit moins (Banque mondiale, 2015). Il faut cependant préciser que les mesures de la densité routière et ferroviaire sont des indicateurs imparfaits de la quantité des services de transport qui interviennent dans le développement des liaisons transfrontières, car elles n'indiquent pas si les centres de production sont effectivement connectés aux marchés. En Amérique latine et dans les Caraïbes, la qualité du réseau routier, mesurée par la proportion de routes non revêtues, est relativement basse par rapport aux autres régions en développement: près de 70% des routes de cette région sont sans revêtement, contre moins de 30% dans les régions de l'Asie du Sud-Est et du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, et moins de 50% en Asie du Sud. Par conséquent, la moitié des pays ont un indice de qualité des infrastructures nettement inférieur à la moyenne.

Dans le cas de l'Afrique, l'éloignement ne peut pas être considéré uniquement en termes de distance géographique, problème exacerbé par certains éléments critiques liés à la qualité des infrastructures. La figure 6.6 en est une illustration: à l'exception de l'Afrique du Sud et de quelques partenaires plus petits, la plupart des pays de la région affichent un score inférieur à la moyenne mondiale (ligne 0) en matière de qualité des infrastructures. Les pays sans littoral sont sans doute affectés de façon disproportionnée par le manque de fiabilité des routes d'approvisionnement, car les entreprises sont confrontées à une grande incertitude quant à la fourniture d'intrants au travers d'autres pays et à leurs coûts de production. Selon des données empiriques, les entreprises du Burundi et du Zimbabwe, par exemple, sont obligées de conserver des stocks d'intrants importés couvrant une année de production pour éviter les ruptures.

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) accordent toutes deux une attention particulière à l'intégration des transports routiers dans la sous-région. La CEDEAO a adopté un programme prioritaire en matière de transport routier (PRTP), qui prévoit la facilitation du transport routier transfrontalier et la construction d'un réseau routier à travers l'Afrique de l'Ouest comprenant la route transcôtère Lagos-Nouakchott et la route transsaharienne Dakar-N'Djamena. Une autre phase porte sur l'interconnexion verticale (nord-sud) des tronçons routiers afin de relier les pays sans littoral aux pays côtiers. Bien qu'il ne soit pas encore achevé, le réseau routier ouest-africain est considéré comme l'une des réalisations les plus importantes du programme d'intégration de la CEDEAO. Le projet de réseau ferroviaire dans la CEDEAO a moins bien réussi. Bien qu'il soit soutenu par une forte volonté politique des États membres, il n'est pas aussi clair que les organismes donateurs soient résolus à le financer.

Encadré 6.2 Les transports dans la CEDEAO

Transports routiers

Les évaluations réalisées en 2006 indiquent que plus de 80% (3 777 km sur 4 560 km) de la route transcôtère Lagos-Nouakchott a été réalisée. De même, 3 894 km de la route transsaharienne Dakar-N'Djamena, représentant 87% de la longueur totale de 4 460 km, ont été achevés. En 2012, la CEDEAO et la République populaire de Chine ont signé un accord de coopération économique, qui prévoit, entre autres choses, la construction d'une grande route côtière de 2 000 km à travers l'Afrique de l'Ouest entre Dakar et Lagos.

Transports ferroviaires

La CEDEAO et la BAFD ont signé en 2002 un accord de prêt pour une étude de faisabilité concernant un schéma directeur ferroviaire sous-régional. La ligne ferroviaire de 1 178 km qui doit relier le Nigéria au Bénin, au Togo, au Ghana et à la Côte d'Ivoire et dont le coût est estimé à 58,9 milliards de dollars EU, n'a guère progressé. Les attentes sont fortes au sujet de ce projet, dont on considère qu'il pourrait transformer le système de transport de la région en instaurant de nouveaux services de transport à grande vitesse pour les marchandises et les voyageurs. Il pourrait améliorer considérablement le mouvement des marchandises et des voyageurs, créer des emplois, accroître l'efficacité, réduire les coûts commerciaux internationaux et, en fin de compte, stimuler le commerce intrarégional.

Source: OCDE (2014).

Mais la réduction des coûts du commerce ne concerne pas seulement les infrastructures commerciales, elle passe aussi par la facilitation des procédures. L'exemple de l'Asie du Sud est particulièrement révélateur des perturbations que la lourdeur des procédures à la frontière peut causer au commerce. La Banque mondiale (2010) constate que, pour faire du commerce de marchandises avec l'Inde, le Népal a besoin d'environ 200 signatures, alors qu'il en faut environ 140 dans le sens inverse. Mais ces entraves ne sont pas réservées aux pays sans littoral: à un important point de passage de la frontière entre le Bangladesh et l'Inde, les camions sont souvent obligés d'attendre plus de quatre jours pour franchir la frontière (Banque mondiale, 2010).

Encadré 6.3 Poste frontière entre l'Inde et le Pakistan

La seule route terrestre pour le commerce entre l'Inde et le Pakistan passe par un important poste frontière à Attari-Wagah. Bien que le commerce transfrontalier à ce point de passage soit limité à seulement 137 produits mutuellement convenus entre les deux pays, il est évident que ce poste frontière est important pour l'amélioration du commerce bilatéral. Les principaux produits exportés par l'Inde vers le Pakistan sont les tourteaux de soja, les fruits et légumes frais, les biscuits, la viande fraîche, les balles de coton, les biens d'équipement ménager et les granules de polypropylène. Et les principaux produits importés du Pakistan par l'Inde sont la pierre à plâtre, le clinker, la poudre de plâtre, le sel, la soude, les fruits secs, les flocons de soude caustique, les dattes séchées, les herbes, le peroxyde d'hydrogène, la pierre à chaux, le calcium, le sucre et les biens d'équipement ménager. En 2012, le gouvernement indien a établi un poste de contrôle intégré à Attari, dans le Pendjab indien, frontalier avec Wagah, dans le Pendjab pakistanais.

Le gouvernement indien a mis en place un terminal de marchandises de 4 700 m², un entrepôt d'importation de 7 400 m², un entrepôt d'exportation de 3 400 m² et une aire de stationnement de 55 000 m² pour assurer l'efficacité du trafic de marchandises. Il offre des installations intégrées à guichet unique telles que des centres de quarantaine, des chambres d'isolement, des centres de fumigation, un pont-bascule, un système de sonorisation, des barrières automatiques et des dortoirs. Des installations similaires sont actuellement mises en place à Wagah, du côté pakistanais de la frontière.

Selon les données communiquées par les douanes indiennes, en 2012-2013, la valeur totale des importations franchissant cette frontière était de 292 millions de dollars EU (54% des importations totales de l'Inde en provenance du Pakistan), contre 161 millions de dollars EU en 2011-2012, tandis que les exportations s'élevaient à 509 millions de dollars EU (25% des exportations totales de l'Inde vers le Pakistan), contre 229 millions de dollars EU en 2011-2012. Cet accroissement des échanges est principalement attribué à l'établissement du poste de contrôle intégré. Les commerçants ont indiqué que ce dernier leur avait permis de réduire fortement le coût de leurs transactions et d'accélérer le dédouanement des marchandises.

Le poste de contrôle intégré peut désormais traiter dix fois plus de camions, et les marchandises peuvent circuler entre les deux pays 12 heures par jour, contre 8 heures précédemment. Les embouteillages sont négligeables, car un système de numéros d'appel a été mis en place pour le dédouanement. En bref, depuis la mise en place de ce poste de contrôle, le nombre de camions et le volume des exportations et des importations ont fortement augmenté.

Source: OCDE-OMC, cas d'expérience (2015).

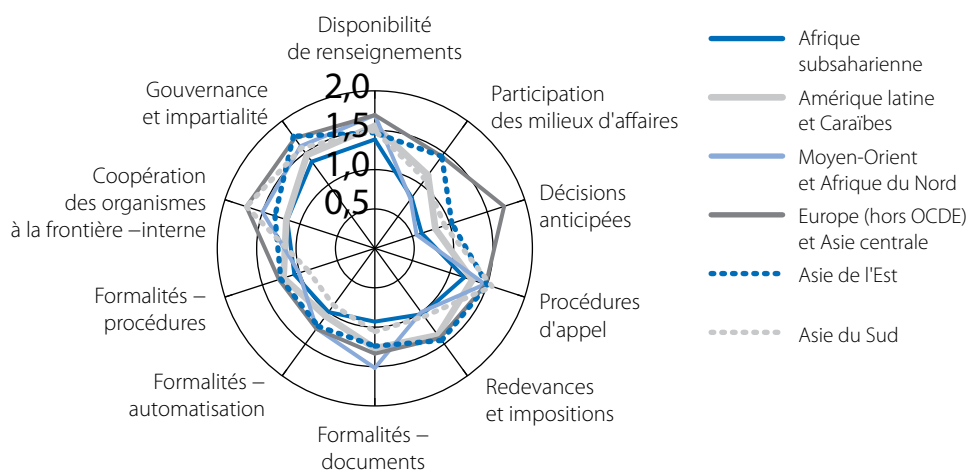
L'impact potentiel des performances à la frontière sur le volume des échanges, les coûts du commerce et les indicateurs de la participation aux CVM peut être évalué de façon plus rigoureuse au moyen des indicateurs de facilitation des échanges (IFE). Ces indicateurs ont été élaborés par l'OCDE pour aider les gouvernements à programmer et à hiérarchiser leurs mesures dans les domaines visés par l'Accord sur la facilitation des échanges. Ils couvrent 133 pays représentant différents niveaux de revenu, différentes régions géographiques et différents stades de développement, donnant ainsi des renseignements approfondis sur les performances régionales.

La figure 6.7 donne une image générale des performances en matière de facilitation des échanges pour l'Asie, l'Europe et l'Asie centrale, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, l'Amérique latine et les Caraïbes, et l'Afrique subsaharienne, et met en relief les différences au stade de la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges prévues dans l'Accord sur la facilitation des échanges ainsi que les domaines où les améliorations les plus importantes pourraient être apportées. Les principales disparités de performances entre les régions se trouvent dans les domaines des consultations et des possibilités de formuler des observations, des décisions anticipées et, dans une moindre mesure, de la simplification et de l'harmonisation des documents. La facilitation des échanges peut aussi stimuler le commerce intrarégional. Il s'agit là d'une autre indication importante, car les mesures de facilitation des échanges peuvent agir comme catalyseur pour la consolidation des réseaux de production régionaux.

Les consultations et les possibilités de formuler des observations, ainsi que la disponibilité de renseignements relatifs au commerce, la proportionnalité et la transparence des redevances et impositions à l'importation et à l'exportation, l'automatisation des processus à la frontière et la simplification des procédures à la frontière sont des mesures essentielles pour développer le côté offre (liens en aval) de l'activité des chaînes de valeur ou de la base d'exportation du pays concerné (OCDE, 2015a). Par contre, les décisions anticipées, la simplification des procédures et des contrôles à la frontière, la proportionnalité et la transparence des redevances et impositions à l'importation et à l'exportation et l'automatisation des processus à la frontière semblent encourager surtout les liens du côté de la demande (liens en amont) de l'activité des chaînes de valeur. Ces constatations soulignent très clairement l'importance de la prévisibilité et de la rapidité de mouvement des marchandises dans les décisions d'approvisionnement que prennent les entreprises.

L'analyse de l'IFE par l'OCDE révèle aussi une forte corrélation positive entre l'amélioration des performances en matière de facilitation des échanges et la participation aux CVM. Il semble que les mesures de facilitation des échanges aient le plus d'effets lorsque la valeur ajoutée provient d'industries de technologie moyenne-faible comme les industries extractives ou le secteur des métaux communs, ou de secteurs de technologie haute et moyenne-haute comme le matériel de transport, les produits chimiques et le matériel électrique et optique, alors que le secteur de destination appartient aux industries de technologie haute et moyenne-haute. Il semble que des informations à jour suffisantes et facilement accessibles relatives au commerce et des prescriptions simplifiées et harmonisées au niveau international en matière de documents requis soient particulièrement importantes dans le cas de l'approvisionnement en intrants étrangers pour le matériel de transport, les produits chimiques et le matériel électrique et optique.

Figure 6.7 IFE et groupes géographiques de pays



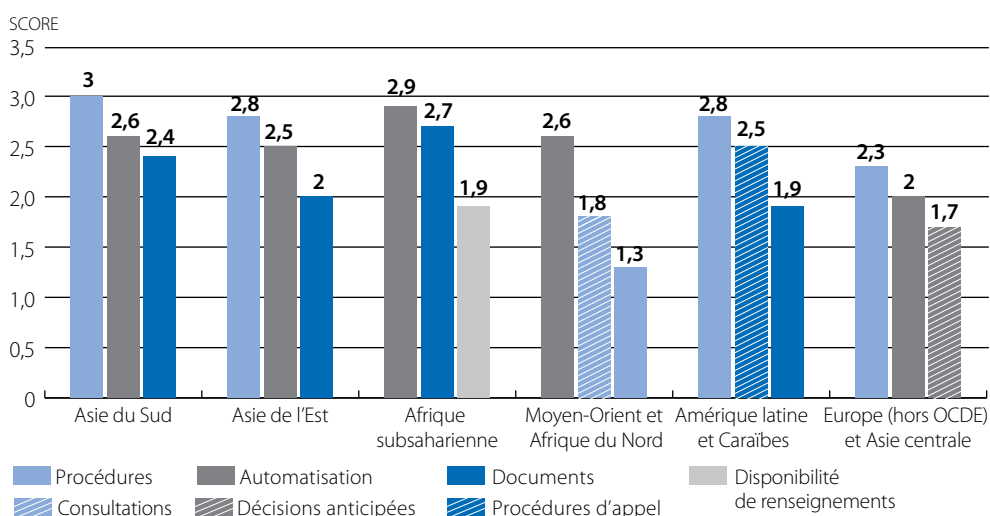
Note: Valeurs IFE entre 0 et 2: 2 correspond à la meilleure performance. Les valeurs montrent la moyenne de la performance IFE par groupe de pays.

Source: OCDE, Indicateurs de facilitation des échanges.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241362>

Les IFE de l'OCDE permettent aussi d'étudier les impacts différenciés des mesures de facilitation des échanges pour certaines régions, et donc de mettre en relief les différences de priorité (OCDE, 2013). La simplification des procédures à la frontière est le domaine qui semble compter le plus pour accroître les flux commerciaux et réduire les coûts du commerce en Europe (hors OCDE), dans toutes les régions d'Asie et en Amérique latine et dans les Caraïbes. Par contre, ce qui semble compter le plus en Afrique subsaharienne est la simplification des documents commerciaux et, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, l'automatisation des processus à la frontière. Le potentiel de réduction des coûts du commerce grâce à une réforme complète de la facilitation des échanges est de 17% pour l'Afrique subsaharienne, 16,7% pour l'Asie du Sud, 16,2% pour l'Amérique latine et les Caraïbes, 12,7% pour l'Europe (hors OCDE) et l'Asie centrale, 15,9% pour l'Asie de l'Est et 10,2% pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord.

Figure 6.8 Réduction potentielle des coûts du commerce par groupement régional (%)



Source: Indicateurs de facilitation des échanges.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933241372>

INITIATIVES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE FACILITATION DES ÉCHANGES

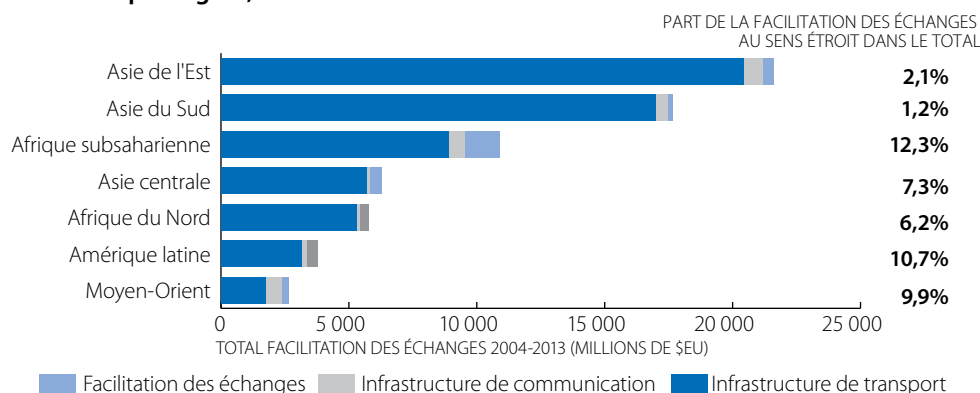
L'infrastructure liée au commerce, la facilitation des échanges et la création d'un environnement favorable au commerce ne figurent pas seulement parmi les principaux obstacles à l'intégration dans les CVM relevés dans les analyses économiques et les enquêtes, ce sont aussi des thèmes essentiels de l'Initiative Aide pour le commerce. Les actions passent souvent par des initiatives de coopération régionale destinées à créer des échanges et des investissements à l'intérieur des régions, de façon à renforcer les réseaux de production régionaux. L'argument le plus évident en faveur de ces initiatives visant à réduire les coûts du commerce se rapporte à la géographie, car bon nombre de ces coûts sont déterminés au niveau régional. Les initiatives régionales dans ce domaine peuvent porter, par exemple, sur le partage des installations aux frontières, l'harmonisation et la coopération régionales en vue d'éviter les chevauchements (dus aux différences de normes entre les pays) et les coûts de friction (par exemple lorsque le temps est utilisé d'une manière inefficace du fait de chargements et de déchargements répétés de marchandises).

Programme régional en matière d'aide à la facilitation des échanges

Comme l'ont observé Helble *et al.* (2012), la part des dépenses au titre de l'Aide pour le commerce consacrées à la facilitation des échanges au sens étroit (c'est-à-dire les procédures à la frontière) par rapport aux dépenses consacrées à l'infrastructure n'a guère varié au cours du temps. Toutefois, on observe une forte hétérogénéité entre les régions.

Pendant la période 2004-2013, la part du financement destiné à la facilitation des échanges a varié de 1,2% en Asie du Sud à 12,3% en Afrique subsaharienne (figure 6.8). En ce qui concerne l'infrastructure, l'essentiel du financement est destiné aux transports, qui représentent 95% en Asie du Sud et en Asie de l'Est. L'aide en faveur de l'infrastructure de communication est la plus élevée en Asie de l'Est et du Sud, au Moyen-Orient et en Afrique subsaharienne.

Figure 6.9 Flux d'aide en faveur de la facilitation des échanges et de l'infrastructure par région, 2004-2013



Source: OCDE, sur la base des données du SNPC de l'OCDE.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241387>

En Asie centrale, l'aide est essentiellement destinée à des projets d'infrastructure de transport. L'un des projets les plus importants est le concept de développement des corridors appelé Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). En 2011, à la fin de la première décennie de mise en œuvre du programme, un cadre stratégique a été formulé pour le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale 2011-2020 (CAREC 2020), et les objectifs initiaux du programme ont été traduits en un ensemble plus ciblé d'objectifs (voir l'encadré 6.4). Les stratégies et les plans d'action au niveau sectoriel ont été affinés pour être conformes au CAREC 2020, y compris les enseignements tirés de la mise en œuvre et la réponse à un environnement en évolution. Le Pakistan et le Turkménistan sont venus s'ajouter aux membres du CAREC.

Les éléments infrastructure et facilitation des échanges peuvent aussi être combinés dans des projets régionaux tels que la TTFS dans le CAREC, qui comprend également une composante facilitation des échanges gérée par le Comité de coopération douanière. Les aspects combinés du projet ont permis de réduire de 8%, soit près d'une heure, le délai moyen de dédouanement à la frontière, qui a été ramené de 10,9 heures en 2012 à 10,0 heures en 2013 (Rapport annuel 2013 du CPMM du CAREC). Le délai de franchissement de la frontière par la route, en particulier, a été remarquablement écourté, de 8,9 heures à 5,6 heures en moyenne, grâce au raccourcissement de la durée de passage à travers presque tous les corridors.

Un projet routier africain visant à combiner des éléments de facilitation des échanges et d'infrastructure de transport, le Projet de facilitation du commerce et du transport Abidjan-Lagos (ALTTFP), lancé par la CEDEAO, n'a pas rencontré le même succès. Il vise non seulement à améliorer l'infrastructure routière du corridor, mais comporte aussi des éléments tels que la coordination ainsi que le suivi et l'évaluation des résultats du corridor. Huit indicateurs ont été élaborés pour mesurer les résultats du projet. Une évaluation intérimaire indique que ce projet avance peu à peu, mais il se heurte à des problèmes de mise en œuvre, notamment une appropriation insuffisante par les pays et des difficultés pour recueillir les données qui permettraient de mieux évaluer les résultats.

Encadré 6.4 CAREC

Conformément au CAREC 2020, le Comité de coordination du secteur des transports (TSCC) et le Comité de coopération douanière (CCC) mettent en œuvre conjointement la Stratégie de facilitation des transports et des échanges du CAREC (TTFS). Cette stratégie vise trois résultats: 1) des corridors compétitifs dans l'ensemble de la région du CAREC; 2) un mouvement efficient des personnes et des marchandises dans les corridors du CAREC et à travers les frontières; et 3) des réseaux de transport et de commerce durables, sûrs et pratiques à utiliser. L'approche consolidée de la TTFS a pour but d'optimiser l'emploi des ressources consacrées à l'accroissement de la compétitivité et des échanges de la région.

En 2013, un examen à mi-parcours de la TTFS a été effectué pour améliorer la contribution des résultats intermédiaires des secteurs grâce à un réexamen de leurs liens.

Dès 2012, 80% des routes des corridors qui devaient être en bon état en 2013 selon la TTFS 2008-2017 avaient déjà atteint cet objectif. En 2013, 1 312 km de routes ont été construits ou modernisés, soit plus que l'objectif de 1 200 km pour l'année, ce qui représente aussi 17% des 7 800 km de corridors dont l'amélioration est prévue d'ici à 2020. En conséquence, la longueur totale des portions de routes achevées durant la période 2008-2013 s'élève à 4 970 km, ce qui équivaut à 85% de l'objectif de 24 000 km de routes en bon état. La longueur supplémentaire comprend la portion de route Bishkek-Torugart en République kirghize, la grande route est-ouest en Azerbaïdjan, la route régionale ouest en Mongolie et la route Aktau-Beyneu au Kazakhstan. Le projet de remise en état de la route entre Oulan-Bator et la frontière russe est presque achevé, et la route est ouverte à la circulation.

En ce qui concerne les chemins de fer, environ 3 226 km de voies ferrées, soit à peu près 85% de l'objectif de 3 800 km, ont été achevés. En 2013, la construction de la voie ferrée Atamyrat-Ymamanzar-Akina (88 km) a commencé. Dans les autres sous-secteurs des transports tels que l'aviation civile, les ports et les centres logistiques, 13 projets sont en cours de mise en œuvre.

La TTFS 2020, qui comprend un plan d'action pour 2014-2020, vise à atteindre les trois objectifs initiaux de manière plus efficiente et plus complète. L'achèvement des six corridors multimodaux stratégiques reste prioritaire. La TTFS 2020 prévoit aussi des prolongations de corridors destinées à: 1) assurer la connexion avec les ports maritimes; 2) offrir des routes alternatives le long des corridors existants; 3) accroître la couverture géographique et l'interconnectivité; 4) inclure un réseau ferré, qui est idéal pour le fret à grande distance; et 5) établir des pôles intermodaux.

Source: OCDE, 2014.

Les projets spécifiquement axés sur la facilitation des échanges se trouvent surtout en Afrique subsaharienne. Récemment, et en conformité avec le plan d'action du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), la CEDEAO et l'UEMOA ont élaboré un Programme de facilitation du transport et du transit routiers inter-États pour l'Afrique de l'Ouest (ISRTTFP-WA) (l'UE a engagé 63,8 millions d'euros pour ce projet par le biais du neuvième Fonds européen de développement (FED) afin de financer l'assistance technique). Ce projet comprend les activités suivantes: simplification et harmonisation des réglementations, procédures et documents relatifs au transport routier; établissement de postes frontière communs le long des corridors inter-États; et création d'observatoires pour repérer et analyser les pratiques anormales qui nuisent à la fluidité du trafic dans les corridors routiers. Malgré quelques réussites, la mise en œuvre des programmes de facilitation du transport par les États membres se heurte à de nombreuses difficultés. Une analyse de cette mise en œuvre par la Commission de la CEDEAO et l'USAID met en relief plusieurs facteurs de blocage, parmi lesquels le faible niveau de transposition des protocoles du Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO (ETLS) dans les lois nationales et une publication insuffisante des règles et procédures. Les opérateurs économiques ne sont donc pas suffisamment sensibilisés aux conventions sur le transport routier inter-États, et de nombreux postes de contrôle et obstacles non tarifaires subsistent en raison de l'absence de coordination des procédures applicables au transport des marchandises et des passagers.

Encadré 6.5 Postes frontière communs dans la CEDEAO

Le programme prévoit la construction et l'équipement de postes frontière communs dotés de scanners et de ponts-basculés. Pour l'instant, seuls les postes frontière Togo/Ghana et Bénin/Niger sont achevés. Les projets en cours sont les postes frontière Nigéria/Bénin et Bénin/Togo ainsi que le pont Gambie/Sénégal. Les deux derniers sont mis en œuvre par la Banque africaine de développement. Les trois postes frontière restants qui nécessitent un financement sont ceux d'Elubo/Noé (Ghana/Côte d'Ivoire), de Kouremale (Guinée/Mali) et de Paga (Ghana/Burkina Faso).

Un texte régional générique a également été élaboré dans le cadre du programme pour guider l'établissement et l'exploitation des postes frontière communs en Afrique de l'Ouest. Le cadre comporte aussi un recueil de manuels de procédures opérationnelles qui indiquent les procédures à suivre étape par étape pour chaque organisme à la frontière et qui sont adaptés à la situation de chaque frontière.

Le concept de poste frontière commun repose sur l'échange de renseignements et l'interconnexion des administrations des douanes. Les TIC seront utilisées pour assurer des inspections et des contrôles simultanés. Les principes de gestion intégrée des frontières, de guichet unique et de gestion des risques de l'Organisation mondiale des douanes seront adoptés et incorporés dans les activités des fonctionnaires et des organismes à la frontière, afin de réduire au minimum les délais et les coûts à la frontière. Il est également prévu de former les fonctionnaires chargés des contrôles à la frontière et de sensibiliser les utilisateurs.

Source: OCDE (2014).

Les postes frontière communs de la CEDEAO ont aussi suscité de fortes attentes, mais ils continuent de rencontrer d'importantes difficultés en raison du manque de financement pour les postes frontière restants et d'une insuffisance de capacités et de connaissances dans les États membres pour aider la CEDEAO à mettre en œuvre les projets de postes frontière communs, comme l'indique un examen récent du projet.

Le deuxième plus important bénéficiaire d'aide à la facilitation des échanges est l'Amérique latine. Dans le cadre du Projet méso-américain, par exemple, un outil de transit international des marchandises (TIM) a été mis en place avec le soutien de la BID, sous la forme d'un système électronique qui gère efficacement les marchandises en transit entre le Mexique et le Panama (voir l'encadré 6.7). Au Brésil, les entreprises et les pouvoirs publics ont coopéré pour mettre en œuvre un projet de cartographie du commerce extérieur, afin de réduire les obstacles au commerce des marchandises à l'intérieur des frontières. Ce projet, considéré comme un exemple réussi de partenariat public-privé (voir le Forum économique mondial, "Enabling trade – catalysing trade facilitation agreement implementation in Brazil"), a posé les bases du guichet unique brésilien. Le Brésil a également l'intention de contribuer à la mise en œuvre de projets similaires au Paraguay et en Uruguay grâce à une assistance technique et financière.

L'Asie du Sud, en revanche, a peu bénéficié de projets d'assistance axés sur la facilitation des échanges au sens étroit, alors qu'elle est un important bénéficiaire pour l'infrastructure de facilitation des échanges. Néanmoins, les réformes en matière de facilitation des échanges mises en place au poste frontière d'Attari-Wagah ont joué un rôle important dans l'amélioration du commerce entre l'Inde et le Pakistan et ont changé les conditions de vie des habitants dans les zones frontalières (voir l'encadré 6.3).

Encadré 6.6 Cartographie du commerce extérieur du Brésil

Le projet brésilien de cartographie du commerce extérieur a été élaboré grâce à un partenariat de la Confédération nationale de l'industrie (CNI) et d'Aliança PROCOMEX (une alliance réunissant des entreprises et des associations professionnelles en vue de moderniser les procédures douanières au Brésil) avec le Ministère des finances (où se trouve l'administration des douanes) et le Ministère du développement, de l'industrie et du commerce extérieur. Il comportait l'établissement d'un diagnostic des goulets d'étranglement et l'élaboration de recommandations visant à améliorer les processus d'importation et d'exportation. Les résultats de cette cartographie ont été utilisés par le gouvernement comme base pour la mise en place du guichet unique du Brésil.

Le projet visait à établir pour le gouvernement une carte des processus d'importation et d'exportation tels qu'ils étaient appliqués par les douanes en identifiant les systèmes, les règles et les possibilités de rendre plus efficaces les processus de dédouanement et de mainlevée. Il a aussi donné lieu à l'élaboration d'une liste de recommandations du secteur privé fondées sur cette carte, ainsi que d'un plan des domaines qui devraient être mieux conçus et des règles qui devraient être modifiées, élaboré conjointement par les autorités et le secteur privé.

Dans le cadre du projet, il y a eu 59 réunions entre l'administration et 118 grandes entreprises du secteur privé participant au commerce ainsi que des associations professionnelles représentant les secteurs les plus importants. La cartographie de quatre processus a déjà été réalisée, à savoir les processus d'exportation par voie terrestre, maritime et aérienne et les procédures d'admission temporaire. La cartographie des processus d'importation par voie maritime, terrestre et aérienne et des processus d'exportation des régimes spécifiques est en cours.

Source: OCDE-OMC, cas d'expérience (2015)

COOPÉRATION RÉGIONALE

Comme indiqué ci-dessus, l'Aide pour le commerce au niveau régional peut favoriser grandement les réseaux de production et approfondir la participation aux chaînes de valeur. La section ci-dessous examine les acteurs et les initiatives qui visent à réduire les obstacles à la création et à l'expansion des réseaux de production ainsi qu'à faciliter la participation aux chaînes de valeur à l'échelle régionale.

Asie

À l'issue de plusieurs vagues de libéralisation unilatérale et de coopération régionale, l'Asie de l'Est est devenue plus ouverte sur l'extérieur et plus liée aux réseaux de production mondiaux. Cette réussite est due à la coopération dans le cadre de l'ASEAN. L'orientation économique transitoire de l'ASEAN tend à accorder plus de valeur à la coopération régionale et a reçu plus de ressources nationales au titre de l'Aide pour le commerce, ce qui a facilité l'amélioration des liens en matière de commerce et d'investissement étranger direct. Le projet de Communauté économique de l'ASEAN (AEC) adopté en 2007 était destiné à mobiliser les ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qui y étaient fixés et qui ont pu également être traduits en un programme de développement pour l'après-2015.

Pour que l'ASEAN reste intégrée de façon dynamique dans la région Asie-Pacifique, il faut une mise en œuvre effective des programmes prévus dans le projet d'AEC. Comptant parmi les principaux facilitateurs des réseaux de production dans la région, l'AEC contribuera à relier celle-ci aux marchés mondiaux et à créer ainsi des emplois dans un contexte de régionalisme ouvert. Cette intégration axée sur le marché est actuellement accélérée par la décision intergouvernementale d'adopter une charte de l'ASEAN, laquelle est passée du niveau de l'association à celui plus élevé des résultats attendus. Certains membres hésitent toutefois à engager des réformes douanières au niveau régional (le guichet unique, le document de déclaration douanière et les certificats d'origine de l'ASEAN ne progressent que lentement); l'Aide pour le commerce au niveau national semble plus efficace, et l'administration des douanes s'améliore de façon inégale entre les membres.

La Banque asiatique de développement (BASD) soutenait déjà des activités liées au commerce avant l'Initiative Aide pour le commerce, notamment des projets d'infrastructures transfrontalières, de facilitation des échanges et de modernisation des douanes, de promotion et de diversification des exportations et de soutien aux régimes commerciaux en matière de politique et d'institutions. Mais, jusqu'à la mise en place de l'AEC en 2007, elle n'appliquait pas d'approche régionale dans ses opérations relatives au transport et à l'énergie. À présent, ces opérations sont étroitement harmonisées avec la mise en œuvre de l'AEC, y compris le renforcement des initiatives de coopération régionale dans divers domaines tels que la logistique et les corridors commerciaux et économiques. La BASD soutient également diverses activités de l'ASEAN qui occupent une place centrale dans les stratégies des programmes sous-régionaux à l'échelle du programme (comme le projet GMS présenté ci-dessus).

Amérique latine et Caraïbes

Les pays d'Amérique latine et des Caraïbes ont mis en place des mesures de facilitation des échanges au travers de leurs initiatives régionales et de leurs accords de libre-échange. Les trois quarts des accords commerciaux préférentiels (ACPr) de la région comportent des engagements en matière de facilitation des échanges. Il n'y a pas d'initiative unique regroupant tous les pays, comme dans le cas de l'Asie de l'Est.

L'accord-cadre de l'Alliance du Pacifique comprend un chapitre sur la facilitation des échanges et la coopération douanière, qui contient des dispositions sur la publication d'informations, les décisions anticipées et les procédures d'appel et d'examen des décisions administratives, la séparation entre la mainlevée des marchandises et le calcul final des droits de douane et autre redevances et impositions, et l'adoption de systèmes de gestion des risques. En outre, l'Alliance du Pacifique collabore étroitement avec le secteur privé afin d'incorporer les questions les plus importantes pour les entreprises latino-américaines opérant dans la région.

Encadré 6.7 Le projet TIM

Le programme pilote, mis en œuvre en El Salvador, est prêt pour un grand nombre de routes, de postes de douane et d'opérations de transit. Toutefois, selon le coordonnateur des opérations techniques du projet en El Salvador, "tous les pays ne mettent pas en place l'outil au même rythme". En décembre 2012, le projet TIM fonctionnait depuis la frontière sud du Mexique jusqu'au Panama et dans certains ports.

Ce projet, lancé en 2008 par la BID, illustre aussi la manière dont l'aide a servi à promouvoir l'harmonisation des processus à la frontière. Au point de passage de la frontière d'El Amatillo, entre le Honduras et El Salvador, il a permis de mettre en place un système électronique utilisant un document unique de transit qui simplifie et harmonise les processus exigeant beaucoup de temps. Le délai de franchissement de la frontière à El Amatillo aurait été réduit de 87%, soit de 62 à 8 minutes en moyenne, en plus de la diminution du nombre de documents requis. Le projet TIM a également amélioré la traçabilité des marchandises à travers la frontière, la perception des recettes fiscales et l'analyse des risques. Son succès a entraîné la mise en place de projets similaires à d'autres points de passage des frontières dans la région grâce à un financement supplémentaire de 950 000 dollars EU accordé au Costa Rica, au Guatemala, au Mexique, au Nicaragua et au Panama.

La prochaine phase du projet, qui porte sur le transit international multimodal de marchandises (Corridor du Pacifique), vise le Belize, la Colombie, la République dominicaine et la zone de libre-échange de Colón au Panama. La coopération relative à ce projet, soutenu par la BID, a commencé en 2012. Le projet en est à ses débuts, des experts du transit des marchandises étant actuellement contactés et embauchés. La coordination entre divers projets est importante pour qu'il y ait des effets significatifs en matière d'intégration des marchés et, en fin de compte, pour stimuler les exportations et renforcer la compétitivité. C'est notamment le cas pour le dernier projet, qui est relié au projet d'interopérabilité des guichets uniques, dont le but est de mettre en place un guichet unique pour simplifier les procédures commerciales dans les pays méso-américains. Ce dernier en est à ses débuts, avec une mise en œuvre d'environ 20%.

Source: OCDE-OMC, cas d'expérience (2015)

Les pays d'Amérique centrale ont mis l'accent sur l'harmonisation des processus douaniers et l'établissement du Code douanier uniforme centraméricain et de son règlement d'application, qui en sont actuellement à leur quatrième version. Parallèlement, des progrès notables ont été accomplis au niveau intérieur, avec par exemple la création de guichets uniques pour le commerce extérieur au Costa Rica, au Guatemala et au Panama. Ces guichets uniques, qui relient l'ensemble des organismes et des institutions gouvernementales chargés du commerce extérieur au moyen d'un unique point de contact, ont facilité les formalités d'exportation en réduisant les délais et les coûts.

Dans le cadre du Projet méso-américain concernant la facilitation des échanges et la compétitivité, des initiatives telles que le système de transit international des marchandises (TIM) ont été mises en place afin de faciliter le passage des marchandises à la frontière en simplifiant les procédures douanières, en améliorant les contrôles fiscaux et la traçabilité des opérations commerciales et en appliquant des systèmes modernes d'analyse des risques (voir l'encadré 6.7). De même, dans la région des Caraïbes, les chefs d'État de l'Association des États de la Caraïbe ont créé en 2014 un groupe de travail de la facilitation des échanges, et les bureaux de douane nationaux sont convenus de relier leurs systèmes d'information et d'élargir le système de TIM.

La Banque interaméricaine de développement (BID) soutient l'intégration depuis sa création, et elle a renforcé cette priorité institutionnelle par le biais de sa neuvième augmentation générale de capital en établissant pour 2015 un objectif financier consistant à investir 15% de ses prêts dans des projets d'intégration. Ce mandat important consistant à stimuler l'intégration mondiale et régionale de l'Amérique latine et des Caraïbes exige davantage de solutions créatives et dynamiques. Le fonds de la BID est le principal apporteur d'aide au secteur de l'infrastructure en Amérique latine. Le coût estimé de l'ensemble des investissements dans le Projet méso-américain en ce qui concerne l'énergie, la facilitation des échanges et le transport est d'environ 3 milliards de dollars EU. Les ressources au titre de l'Aide pour le commerce directement consacrées au Projet méso-américain s'élèvent à 13,3 millions de dollars EU, dont 10,8 millions gérés par la BID.

Afrique

Il y a actuellement en Afrique plusieurs projets en cours et prévus au titre de l'Aide pour le commerce aux niveaux plurinational et régional. Ces projets sont concentrés sur le développement des réseaux de transport ainsi que sur la facilitation du mouvement des personnes et des marchandises et la facilitation des transports entre les pays. Un grand nombre de communautés économiques régionales (CER) et de gouvernements africains ont pris des initiatives au cours des dernières années pour faciliter les échanges. Leurs efforts sont surtout centrés sur l'élimination des obstacles non matériels au transport dans les principaux corridors de transit, notamment ceux qui relient les pays sans littoral aux ports maritimes.

Le COMESA a mis en place un programme de facilitation du commerce et du transit, consistant, entre autres choses, à moderniser et à automatiser les douanes, ainsi qu'un système d'information anticipée sur les marchandises (ACIS), qui est un outil intégré de gestion de la logistique des transports permettant de suivre le matériel de transport et les marchandises sur les voies ferrées, dans les ports, sur les routes, etc.

La CEDEAO et l'UEMOA ont mis en place plusieurs programmes, parmi lesquels le programme de facilitation du transport et du transit routiers pour l'Afrique de l'Ouest, qui vise à améliorer l'accès du Burkina Faso et du Mali aux ports ghanéens, et le programme de facilitation du commerce et du transport Abidjan-Lagos, commun aux deux organisations. L'objectif est de réduire les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor en définissant un mécanisme privilégiant les opérateurs respectueux des règles.

La Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) met en œuvre, avec les États partenaires, le Projet de facilitation des échanges et des transports en Afrique de l'Est (EATTF), placé sous l'égide de l'Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord et dont l'objectif principal est de réduire les obstacles non tarifaires et l'incertitude des délais de transit dans les principaux corridors.

La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) a élaboré un modèle de loi douanière et identifié de nouveaux corridors commerciaux, dont certains en sont déjà à la première phase pilote. Outre le poste frontière à guichet unique de Chirundu, des efforts sont en cours pour établir d'autres postes entre l'Afrique du Sud et le Mozambique à Ressano Garcia/Lebombo et entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe à Beitbridge.

La BAfD a participé de près à des activités de facilitation des échanges. En mars 2012, elle a établi un Fonds africain pour le commerce (FdAC). Il s'agit d'un mécanisme d'assistance technique liée au commerce d'un montant de plusieurs millions de dollars, destiné à accélérer l'intégration des pays membres régionaux (PMR) et des communautés économiques régionales (CER) dans les marchés régionaux et mondiaux. Le FdAC visera notamment à améliorer la facilitation des échanges dans les PMR et les CER et mobilisera une assistance technique pour soutenir la mise en œuvre des plans d'action des PMR et des CER en matière de commerce. C'est actuellement l'un des plus importants mécanismes de financement de l'assistance technique liée au commerce sur le continent.

CONCLUSIONS

Comme en témoigne la participation croissante de nombreux pays en développement aux CVM, la fragmentation de la production et la création de CVM offrent de nouvelles possibilités à leurs entreprises et à leurs travailleurs. L'ampleur et la nature de l'intégration dans les CVM, ainsi que les avantages qui en découlent, dépendent de plusieurs facteurs tels que les dotations, la taille et la situation géographique de l'économie, mais aussi d'un certain nombre de facteurs liés à la politique commerciale. En particulier, de faibles droits d'importation, qu'il s'agisse des droits appliqués par le pays ou de ceux à acquitter sur les marchés d'exportation, la participation à des ACR et l'ouverture à l'IED peuvent faciliter l'engagement dans les CVM.

Plusieurs autres domaines du développement économique et institutionnel importants pour les CVM entrent dans le cadre de l'Initiative Aide pour le commerce. On estime notamment que la facilitation des échanges et la qualité des infrastructures ainsi que d'autres éléments liés à la facilitation des échanges (droits de propriété, par exemple) ont de puissants effets sur l'intégration dans les CVM, qui peuvent parfois l'emporter largement sur ceux associés à des formes conventionnelles de politique commerciale. Le rôle jugé important de la facilitation des échanges est conforme en particulier aux réponses apportées lors des enquêtes OCDE-OMC de 2015 et montre que les partenaires et les CER sont de plus en plus conscients de la nécessité de traiter les questions de facilitation des échanges pour réduire les coûts du commerce et accroître la participation aux CVM.

Des améliorations peuvent être apportées dans ce domaine. L'Afrique, l'Asie du Sud et l'Amérique latine sont très en retard en ce qui concerne les coûts du commerce en raison de la mauvaise qualité de leurs infrastructures ainsi que de la lenteur des réformes visant à améliorer des aspects de la facilitation des échanges tels que les procédures à la frontière.

La coopération régionale peut constituer une stratégie efficace pour promouvoir l'intégration dans les chaînes de valeur et renforcer l'intégration régionale, notamment en remédiant aux obstacles qui ont un caractère plus régional que national. Les réponses aux enquêtes OCDE-OMC de 2015 confirment que des mesures ont été prises dans les principaux domaines. L'analyse des initiatives plurinationales et régionales en matière d'Aide pour le commerce montre que certains projets donnent de bons résultats, alors que d'autres n'ont pas entraîné autant de progrès.

L'une des grandes difficultés pour l'avenir est la nécessité de mieux coordonner au niveau régional les projets d'infrastructure avec les projets restreints de facilitation des échanges, comme cela se fait dans le cadre de la GMS ou du CAREC. En Afrique subsaharienne, par exemple, des projets restreints de facilitation des échanges bénéficient actuellement de financements importants, mais il manque des infrastructures de transport et de communication pour les rendre réellement efficaces et réduire les coûts du commerce. Inversement, l'Asie de l'Est a obtenu d'excellents résultats avec des programmes de facilitation des échanges soutenus en parallèle par d'importants projets d'infrastructure matérielle destinés non seulement à accroître la quantité, mais aussi à améliorer la qualité des transports et des communications.

BIBLIOGRAPHIE

- Ahmed, S., S. Kelegama et E. Ghani (éds.) (2010), *Promoting Economic Cooperation in South Asia*, Banque mondiale, Washington (D.C.).
- Arvis, J.-F. *et al.* (2013), "Trade costs in the developing world: 1995-2010", World Bank Policy Research Working Paper, n° 6309.
- Banque mondiale (2015), "The structure of trade linkages and economic growth in the rise of the south", Latin America Chief Economist Office, Banque mondiale.
- Cadot O., A. Asprilla, J. Gourdon, C. Knebel et R. Peters (2015), "Deep regional integration and non-tariff measures: A methodology for data analysis", UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series n° 69
- Fugazza M. (2015), "Maritime Connectivity and Trade", UNCTAD Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series n° 70.
- Gereffi, G. *et al.* (2001), "Globalisation, value chains and development", IDS Bulletin, vol. 32, n° 3, pages 1 à 8.
- Haddad, M. (2007), "Trade integration in East Asia: the role of China and production networks", World Bank Policy Research Working Paper, n° 4160.
- Helble M., C. Mann et J. Wilson (2012), "Aid-for-trade facilitation", Review of World Economics (Weltwirtschaftliches Archiv), Springer, vol. 148, n° 2, pages 357 à 376.
- Hoekman, B. et B. Shepherd (2013), "Who profits from trade facilitation initiatives?", CEPR Discussion Paper, n° 9490.
- Hummels, D., J. Ishii et K.-M. Yi (2001), "The nature and growth of vertical specialization in world trade", Journal of International Economics, vol. 54, n° 1, pages 75 à 96.
- Koopman, R. *et al.* (2011), "Give credit where credit is due: tracing value added in global production chains", NBER Working Paper, n° 16426.
- Koopman, R., Z. Wang et S.-J. Wei (2012), "Tracing value-added and double counting in gross exports", NBER Working Papers n° 18579, National Bureau of Economic Research, Inc.
- Kowalski P. et J. Lopez-Gonzalez (2015), "Trade, global value chains and inequality", OECD Trade Policy Paper (à paraître), publication de l'OCDE.
- Kowalski, P. *et al.* (2015), "Developing countries participation in global value chains and its implications for trade and trade related policies", OECD Trade Policy Paper (à paraître), publication de l'OCDE.
- Mayer, F. et W. Milberg (2013), "Aid for trade in a world of global value chains: chain power, the distribution of rents, and implications for the form of aid", Duke University Working Paper.
- Moisé, E. et S. Sorescu (2013), "Indicateurs sur la facilitation des échanges: Effets possibles de la facilitation sur les échanges des pays en développement", OECD Trade Policy Paper n° 144, publication de l'OCDE.
- Moisé, E. et S. Sorescu (2015), "Contribution of trade facilitation measures to the operation of supply chains", OECD Trade Policy Paper (à paraître), publication de l'OCDE.
- Moisé, E., T. Orliac et P. Minor (2011), "Trade facilitation indicators: the impact on trade costs", OECD Trade Policy Paper n° 118, publication de l'OCDE.

Novy, D. (2013), "Gravity redux: measuring international trade costs with panel data", *Economic Inquiry*, vol. 51, n° 1, pages 101 à 121.

OCDE (2014), "The regional perspectives on aid for trade", *OECD Series: The Development Dimension*, publication de l'OCDE.

Wilson, J. S., C. L. Mann et T. Otsuki (2003), "Trade facilitation and economic development: measuring the impact", *World Bank Working Paper*, n° 2988.

Annexe 6.A1 Facteurs de participation par groupe de revenu d'après la base de données EORA**AMONT**

	Total		Revenu élevé		Revenu intermédiaire		Faible revenu	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Droits de douane imposés (moyenne pondérée)	-0,095 ³ (0,029)	-0,054 ¹ (0,030)	-0,046 (0,037)	-0,019 (0,041)	-0,132 ² (0,052)	-0,135 ³ (0,052)	-0,071 (0,047)	-0,069 (0,052)
Droits de douane à acquitter (moyenne pondérée)	0,084 ³ (0,029)	0,082 ³ (0,028)	-0,266 ³ (0,081)	-0,251 ³ (0,082)	-0,004 (0,065)	-0,005 (0,065)	0,067 ¹ (0,036)	0,066 ¹ (0,036)
Part des importations visée par des ACPr	0,115 ¹ (0,061)	0,065 (0,058)	-0,210 ³ (0,063)	-0,260 ³ (0,069)	0,089 (0,185)	0,088 (0,185)	0,206 ³ (0,063)	0,206 ³ (0,063)
Part des exportations visée par des ACPr	-0,088 (0,067)	-0,086 (0,066)	0,018 (0,074)	0,092 (0,089)	-0,044 (0,184)	-0,041 (0,183)	-0,06 (0,064)	-0,061 (0,063)
Ouverture à l'IED constatée	0,489 ³ (0,053)	0,484 ³ (0,052)	0,852 ³ (0,056)	0,842 ³ (0,055)	0,680 ³ (0,162)	0,678 ³ (0,163)	0,161 ³ (0,050)	0,162 ³ (0,050)
Part du secteur manufacturier dans le PIB	0,228 ³ (0,070)	0,303 ³ (0,075)	0,652 ³ (0,051)	0,658 ³ (0,051)	0,559 ³ (0,164)	0,558 ³ (0,164)	-0,006 (0,063)	-0,007 (0,063)
Distance par rapport au pôle manufacturier le plus proche (log)	-0,07 (0,070)	-0,121 ¹ (0,065)	0,449 ³ (0,102)	0,391 ³ (0,106)	0,05 (0,191)	0,078 (0,213)	-0,292 ³ (0,077)	-0,290 ³ (0,078)
Distance par rapport aux centres d'activité économique (log)	-0,146 (0,094)	-0,106 (0,089)	-0,524 ³ (0,084)	-0,465 ³ (0,091)	-0,271 (0,261)	-0,298 (0,281)	0,126 (0,115)	0,124 (0,115)
PIB (log)	-0,149 ³ (0,012)	-0,112 ³ (0,009)	-0,106 ³ (0,009)	-0,021 (0,043)	-0,747 ³ (0,133)	-0,897 ³ (0,274)	-1,039 ³ (0,219)	-0,871 (1,061)
Population (log)		-0,134 ³ (0,018)		-0,438 ² (0,216)		0,046 (0,058)		-0,019 (0,104)
Effets fixes par année	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Erreurs types groupées (pays et année)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Observations	834	834	202	202	325	325	307	307
R-carré	0,336	0,368	0,859	0,862	0,338	0,338	0,315	0,315

Note: 1, 2, 3: Pays du premier, deuxième et troisième centile de la répartition mondiale du PIB par habitant chaque année.

Annexe 6.A1 Facteurs de participation par groupe de revenu d'après la base de données EORA**AVAL**

	Total		Revenu élevé		Revenu intermédiaire		Faible revenu	
	I	II	I	II	I	II	I	II
Droits de douane imposés (moyenne pondérée)	-0,126 ³ (0,030)	-0,116 ³ (0,032)	-0,316 ³ (0,060)	-0,206 ³ (0,070)	0,031 (0,042)	0,036 (0,042)	-0,135 ² (0,065)	-0,107 (0,065)
Droits de douane à acquitter (moyenne pondérée)	-0,196 ³ (0,033)	-0,196 ³ (0,033)	-0,438 ³ (0,107)	-0,380 ³ (0,103)	-0,292 ³ (0,056)	-0,291 ³ (0,056)	-0,124 ² (0,049)	-0,129 ³ (0,048)
Part des importations visée par des ACPr	0,203 ³ (0,060)	0,191 ³ (0,059)	0,360 ¹ (0,188)	0,159 (0,190)	0,532 ³ (0,131)	0,533 ³ (0,130)	0,019 (0,076)	0,012 (0,076)
Part des exportations visée par des ACPr	-0,094 (0,064)	-0,093 (0,064)	-0,29 (0,198)	0,009 (0,208)	-0,581 ³ (0,133)	-0,586 ³ (0,133)	0,134 (0,097)	0,121 (0,098)
Ouverture à l'IED constatée	0,015 (0,047)	0,014 (0,047)	-0,017 (0,056)	-0,058 (0,046)	0,021 (0,138)	0,025 (0,138)	0,043 (0,186)	0,05 (0,185)
Part du secteur manufacturier dans le PIB	-0,173 ³ (0,049)	-0,156 ³ (0,054)	-0,189 ¹ (0,097)	-0,164 ¹ (0,085)	-0,059 (0,095)	-0,058 (0,095)	-0,259 ³ (0,097)	-0,264 ³ (0,097)
Distance par rapport au pôle manufacturier le plus proche (log)	-0,170 ³ (0,061)	-0,182 ³ (0,061)	-0,106 (0,126)	-0,340 ³ (0,124)	0,041 (0,141)	-0,011 (0,155)	-0,347 ³ (0,091)	-0,329 ³ (0,092)
Distance par rapport aux centres d'activité économique (log)	0,195 ³ (0,069)	0,205 ³ (0,068)	0,057 (0,118)	0,293 ² (0,116)	0,035 (0,173)	0,085 (0,185)	0,627 ³ (0,124)	0,607 ³ (0,127)
PIB (log)	-0,056 ³ (0,012)	-0,047 ³ (0,012)	-0,069 ³ (0,016)	0,272 ³ (0,054)	-0,119 (0,082)	0,156 (0,195)	0 (0,224)	1,807 ¹ (0,971)
Population (log)		-0,032 ² (0,014)		-1,762 ³ (0,288)		-0,085 ¹ (0,048)		-0,204 ² (0,097)
Effets fixes par année	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Erreurs types groupées (pays et année)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Observations	834	834	202	202	325	325	307	307
R-carré	0,147	0,149	0,315	0,389	0,24	0,244	0,147	0,153

Note: 1, 2, 3: Pays du premier, deuxième et troisième centile de la répartition mondiale du PIB par habitant chaque année.

Source: Base de données EORA.

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241396>

Annexe 6A.2 Facteurs liés à la politique des flux de valeur ajoutée dans le cadre d'un modèle de gravité

		Flux de valeur ajoutée		
		Total	Pays à revenu élevé	Pays en développement
Coûts unitaires du travail (OCDE)	Coefficient	-0,007	-0,002	
	Erreur type	(0,007)	(0,012)	
	Coefficient partenaire	-0,033 ³	-0,039 ³	
	Erreur type partenaire	(0,007)	(0,012)	
	Observations	54 360	44 352	2 070
	R carré	0,156	0,161	0,417
Réglementation des marchés de produits (OCDE)	Coefficient	-0,031 ³	-0,107 ³	-0,038
	Erreur type	(0,009)	(0,016)	(0,054)
	Coefficient partenaire	-0,005	0,023 ²	-0,049
	Erreur type partenaire	(0,009)	(0,012)	(0,033)
	Observations	36 072	21 456	6 660
	R carré	0,119	0,163	0,107
Indice de performance logistique (douanes) (Banque mondiale)	Coefficient	0,076 ³	0,081 ³	0,070 ³
	Erreur type	(0,004)	(0,005)	(0,012)
	Coefficient partenaire	0,030 ³	0,017 ³	0,038 ³
	Erreur type partenaire	(0,004)	(0,004)	(0,008)
	Observations	109 314	68 472	40 842
	R carré	0,097	0,147	0,09
Taux d'imposition (total) (Indicateurs du développement dans le monde)	Coefficient	0,055 ³	-0,007	0,01
	Erreur type	(0,004)	(0,006)	(0,009)
	Coefficient partenaire	0,010 ²	0,012 ³	0,005
	Erreur type partenaire	(0,004)	(0,005)	(0,008)
	Observations	108 522	68 022	40 500
	R carré	0,099	0,146	0,09
Accès aux prêts (indice) (Forum économique mondial)	Coefficient	-0,004	-0,001	0,031 ¹
	Erreur type	(0,006)	(0,006)	(0,017)
	Coefficient partenaire	0,004	-0,005	0,016
	Erreur type partenaire	(0,006)	(0,006)	(0,011)
	Observations	73 746	46 854	26 892
	R carré	0,096	0,147	0,09
Protection de la propriété intellectuelle (indice) (Forum économique mondial)	Coefficient	0,065 ³	0,079 ³	0,098 ³
	Erreur type	(0,005)	(0,007)	(0,018)
	Coefficient partenaire	0,031 ³	0,018 ³	0,043 ³
	Erreur type partenaire	(0,005)	(0,005)	(0,011)
	Observations	73 746	46 854	26 892
	R carré	0,098	0,15	0,092
Qualité de la fourniture d'électricité (indice) (Forum économique mondial)	Coefficient	0,048 ³	0,103 ³	0,050 ³
	Erreur type	(0,005)	(0,010)	(0,014)
	Coefficient partenaire	0,045 ³	0,030 ³	0,065 ³
	Erreur type partenaire	(0,005)	(0,005)	(0,011)
	Observations	73 746	46 854	26 892
	R carré	0,098	0,15	0,092
Abonnement aux services à large bande (pour 1 000 habitants (UIT))	Coefficient	0,056 ³	0,069 ³	0,062 ³
	Erreur type	(0,004)	(0,006)	(0,019)
	Coefficient partenaire	0,027 ³	0,012 ²	0,043 ³
	Erreur type partenaire	(0,004)	(0,005)	(0,008)
	Observations	136 782	88 416	48 366
	R carré	0,104	0,139	0,095

Note: 1, 2, 3: Pays du premier, deuxième et troisième centile de la répartition mondiale du PIB par habitant chaque année.

Annexe 6A.2 Facteurs liés à la politique des flux de valeur ajoutée dans le cadre d'un modèle de gravité

		Flux de valeur ajoutée		
		Total	Pays à revenu élevé	Pays en développement
Professions techniques (part) (OIT)	Coefficient	-0,017 ³	-0,029 ³	0,011 ²
	Erreur type	(0,003)	(0,008)	(0,005)
	Coefficient partenaire	0,001	0,002	0
	Erreur type partenaire	(0,003)	(0,005)	(0,006)
	Observations	104 940	59 778	28 440
	R carré	0,104	0,131	0,09
Dépenses de R-D (Indicateurs du développement dans le monde)	Coefficient	0,031 ³	0,022 ³	0,046
	Erreur type	(0,004)	(0,004)	(0,047)
	Coefficient partenaire	0,021 ³	0,004	0,052 ³
	Erreur type partenaire	(0,004)	(0,004)	(0,009)
	Observations	103 608	72 234	31 374
	R carré	0,109	0,146	0,098
Diplômés du niveau tertiaire (part de la population active) (Indicateurs du développement dans le monde)	Coefficient	0,018 ³	0,027 ³	0,003 ¹
	Erreur type	(0,002)	(0,004)	(0,002)
	Coefficient partenaire	0,029 ³	0,036 ³	0,023 ³
	Erreur type partenaire	(0,002)	(0,003)	(0,002)
	Observations	93 366	64 926	20 970
	R carré	0,112	0,127	0,122
Indice de restrictivité du commerce des services (Banque mondiale)	Coefficient	-0,037 ³	-0,001	-0,018
	Erreur type	(0,012)	(0,026)	(0,021)
	Coefficient partenaire	-0,028 ³	-0,012	-0,054 ²
	Erreur type partenaire	(0,012)	(0,012)	(0,023)
	Observations	23 886	14 256	9 630
	R carré	0,117	0,198	0,105
Infrastructure: disponibilité et qualité (Indice composite basé sur les indicateurs du développement dans le monde)	Coefficient	0,062 ³	0,090 ³	0,087 ³
	Erreur type	(0,005)	(0,006)	(0,015)
	Coefficient partenaire	0,033 ³	0,020 ³	0,045 ³
	Erreur type partenaire	(0,005)	(0,006)	(0,011)
	Observations	73 746	46 854	26 892
	R carré	0,098	0,151	0,092
Qualité des institutions (Indice composite basé sur les indicateurs du développement dans le monde)	Coefficient	0,028 ³	0,047 ³	0,080 ³
	Erreur type	(0,003)	(0,005)	(0,011)
	Coefficient partenaire	0,015 ³	0	0,032 ³
	Erreur type partenaire	(0,003)	(0,004)	(0,006)
	Observations	189 432	102 924	55 926
	R carré	0,093	0,135	0,086
Indice de restrictivité de l'IED (OCDE)	Coefficient	0,031 ³	0,101 ³	-0,046 ³
	Erreur type	(0,004)	(0,009)	(0,014)
	Coefficient partenaire	0,013 ³	0,037 ³	-0,027 ²
	Erreur type partenaire	(0,004)	(0,005)	(0,011)
	Observations	127 728	74 592	34 704
	R carré	0,105	0,145	0,094
Indice de restrictivité de l'IED *sans l'ouverture à l'IED dans la principale spécification	Coefficient	0,039 ³	0,015 ³	-0,003
	Erreur type	(0,003)	(0,005)	(0,009)
	Coefficient partenaire	0,029 ³	0,035 ³	0,008
	Erreur type partenaire	(0,003)	(0,003)	(0,009)
	Observations	135 522	98 046	37 476
	R carré	0,102	0,13	0,104

Note: 1, 2, 3: Pays du premier, deuxième et troisième centile de la répartition mondiale du PIB par habitant chaque année.

Source: Base de données EVA de l'OCDE..

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933241402>

