

La mise en œuvre de l'accord sur la facilitation des échanges devrait stimuler le commerce entre les membres de la zone de libre-échange continentale africaine*

Jaime DE MELO, Zakaria SORGHO, Laurent WAGNER

➔ JAIME DE MELO, Université de Genève & Ferdi
Email: jaime.demelo@unige.ch

➔ ZAKARIA SORGHO, Université de Laval & Ferdi
Email: zakaria.sorgho@gmail.com

➔ LAURENT WAGNER, Ferdi
Email: laurent.wagner@ferdi.fr

Le principal objectif de la zone de libre-échange continentale africaine est d'éliminer les barrières commerciales et de stimuler le commerce intra-africain. Cet article établit que la mise en œuvre des dispositions de l'accord sur la facilitation des échanges constituerait un complément puissant au programme de réduction tarifaire de la zone de libre-échange. Une mise en œuvre réaliste des mesures de l'accord de facilitation des échanges pourrait réduire de 2,7 jours le temps passé en douane pour les importations et de 1,7 jour pour les exportations. Ces réductions de temps se traduisent par une réduction de l'équivalent tarifaire ad valorem de l'ordre de 3,6 à 7 % pour les importations et par une croissance supplémentaire de 8,1 % pour les exportations.



Cette note a d'abord été publiée sur VoxEU | CEPR, le 18 janvier 2024, à l'adresse suivante : <https://cepr.org/voxeu/columns/implementing-trade-facilitation-agreement-should-boost-trade-among-african>.

L'Accord sur la facilitation des échanges (Trade Facilitation Agreement - TFA), signé en 2013 et entré en vigueur en 2017, est le premier accord multilatéral depuis la création de l'OMC, auquel participent tous les membres de l'OMC (172 membres de l'OMC sont signataires du TFA, dont 42 pays africains). Le TFA inclut la publication d'informations, les décisions anticipées, l'appel ou la révision des décisions, la liberté de transit, la transparence et la coopération des agences frontalières, et la mise en place de formalités qui mettent en œuvre les mesures les moins restrictives pour le commerce afin d'atteindre les objectifs politiques sous-jacents (par exemple, les systèmes de « guichet unique », l'interdiction de l'inspection obligatoire avant expédition (IAE) pour la classification/évaluation). L'introduction de mesures rendant obligatoire le recours à des courtiers en douane est également interdite. L'objectif de la liberté de transit (c'est-à-dire l'interdiction des redevances non liées au transport) est particulièrement important pour les pays enclavés.

L'approche *bottom up* du TFA laisse une grande marge de manœuvre (Hoekman 2016 note que l'expression « devrait » est deux fois plus fréquente dans les dispositions du TFA que dans les accords connexes de l'OMC sur l'évaluation en douane et les licences d'importation). L'assistance technique peut ne pas être fournie et les dispositions du TFA ne peuvent pas être appliquées par le biais du mécanisme de règlement des différends de l'OMC. Le TFA ne présente donc aucune menace effective liée à des engagements pour les signataires. En résumé, le TFA est une tentative de faire au mieux, basée sur des promesses plutôt que sur un contenu juridique. Toutefois, l'un des avantages du TFA est qu'il est suffisamment spécifique pour que les progrès de sa mise en œuvre puissent être contrôlés relativement facilement au niveau national, ce qui permet d'estimer plus aisément le respect des objectifs proposés en matière de réduction du temps passé à la douane.¹

1. Le temps passé à la frontière est une composante importante du temps total entre l'origine et la destination, représentant 37% du temps total pour les données d'importation maritime péruviennes en 2013 (Volpe 2016, p. 3). Étant donné que la lenteur de

► La zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf)

Le mandat principal de la ZLECAf est d'éliminer les barrières commerciales afin de stimuler le commerce intra-africain. Tous les pays africains sauf un ont signé l'accord établissant la ZLECAf, qui est entré en vigueur le 30 mai 2019. Cependant, de nombreuses questions restent à régler, notamment les négociations sur un ensemble commun de règles d'origine pour certains produits soumis à des droits de douane élevés, car les produits pour lesquels les droits de douane de la Nation la plus favorisée (NPF) sont les plus élevés ont été exclus des listes d'offres tarifaires.²

La meilleure manière d'estimer le temps et les coûts associés au franchissement des frontières consiste à partir des données douanières lorsque les caractéristiques de l'envoi sont décrites de manière suffisamment détaillée et que l'envoi est classé dans un canal d'inspection ou sans inspection, ce qui nous permet d'établir une relation de cause à effet entre le temps passé en douane et l'affectation aux canaux douaniers. Pour le Pérou, Carballo *et al.* (2021) estiment que passer les cargaisons d'importation du canal d'inspection au canal d'absence d'inspection permet d'obtenir une réduction tarifaire de 20 % correspondant à une réduction d'un jour du délai médian. Pour l'Albanie, Fernandes *et al.* (2021) estiment qu'un changement similaire se traduit par une augmentation annuelle de 1,8 % des volumes d'importation. Volpe *et al.* (2015) réalisent un exercice similaire pour toutes les exportations au niveau des produits HS6 des entreprises uruguayennes où le choix est entre les voies « vertes » (pas d'inspection

la livraison des marchandises constitue une désutilité pour les consommateurs, le temps passé en douane est une mesure des coûts commerciaux. OMC (2021) est le premier examen détaillé des progrès des engagements par mesure. <https://tfadatabase.org/en> donne une mise à jour régulière de l'état des notifications par les membres.

2. de Melo *et al.* (2021) montrent que les négociations ont abouti à des règles plus simples pour l'ensemble du régime, mais que l'adoption de règles spécifiques aux produits est au point mort pour les produits soumis à des règles restrictives et à des droits de douane NPF (généralement) élevés.

douanière) et les voies « rouges » (inspection douanière) sur une longue période. Ils estiment qu'une augmentation de 10 % du temps médian passé en douane est associée, en moyenne, à une réduction de 1,8 point de pourcentage de la croissance des exportations au niveau de l'entreprise.

► Notre étude

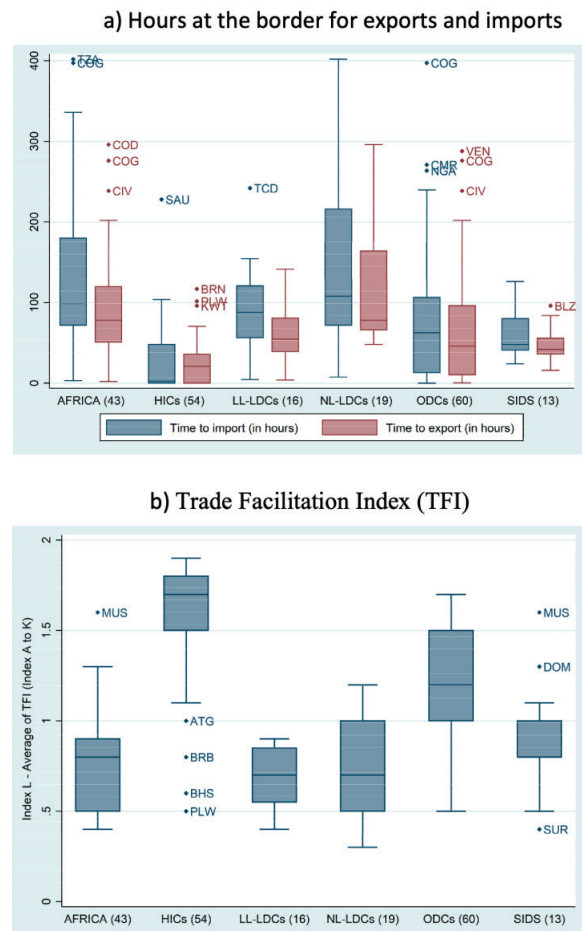
Ne disposant pas de la granularité des données au niveau des expéditions pour réaliser des études de cas pour un échantillon suffisamment large de pays, nous présentons, dans un article récent (de Melo *et al.* 2023) inspiré par Hillbery et Zhang (2017), des estimations approximatives des réductions réalisables des coûts commerciaux liés aux douanes à la suite de la mise en œuvre du TFA dans plusieurs groupes de pays. Les estimations sont fondées sur des mesures basées sur des enquêtes (par exemple, les données Doing Business (DB) présentées dans la figure 1a) combinées avec les indicateurs de performance douanière de l'OCDE (résumés dans les valeurs de l'indice de facilitation des échanges (TFI) présentées dans la figure 1b).

Les diagrammes en boîte à moustaches montrent une grande hétérogénéité pour les délais de mise en conformité aux frontières (figure 1a), en particulier pour les groupes de la ZLECAf, des PMA-enclavés et des PMA-non enclavés. Les deux groupes de PMA ont les valeurs médianes les plus basses pour l'indice TFI moyen (figure 1b). Le score médian pour les pays à revenu élevé est plus élevé que le meilleur score (Maurice) dans le groupe Afrique, ce qui indique l'efficacité relative des douanes à travers l'Afrique.³ Dans l'ensemble, il y a moins d'hétérogénéité au sein des groupes des autres pays en développement et des pays à revenu élevé.

Le tableau 1 présente nos estimations préférées par groupe et la figure 2 donne les estimations pour certains pays de la ZLECAF. Les estimations

sont obtenues en deux étapes. Dans la première étape, les valeurs de Doing Business relatives au temps passé en douane pour chaque pays (163) sont régressées sur une coupe transversale des valeurs de l'indice de facilitation des échanges (Trade Facilitation Index TFI) et des

Figure 1 – Diagrammes en boîte à moustaches



Notes : Nombre de pays dans le groupe entre parenthèses. Abréviations : LL est enclavé ; Les pays à revenu élevé (PRI) sont les pays à revenu élevé ; les autres pays en développement (PED) sont les autres pays en développement ; les petits États insulaires en développement (PEID) sont les petits États insulaires en développement (PEID). Diagramme en boîte : La barre au milieu est la valeur médiane, la zone ombrée est l'intervalle interquartile et les valeurs minimales et maximales correspondent à +/- 1,5 fois l'intervalle interquartile. Pour le groupe des petits États insulaires en développement (PEID), les PEID qui sont également des PMA (3) ou des pays à revenu élevé (7) sont exclus. Le groupe des PMA exclut tous les pays en développement qui sont également des PMA et/ou des PEID. Les scores des IFT vont de 0 (pas de mise en œuvre) à 2 (mise en œuvre complète des mesures de l'ACF).

Source : de Melo *et al.* (2023 figures 2 et 4) à partir des données Doing Business (DB) 2020 de la Banque mondiale. Les données saisissent les réformes réglementaires mises en œuvre entre mai 2018 et mai 2019.

3. Classé parmi les PEID à revenu élevé, Singapour est inclus dans le groupe des « HIC ». Elle n'apparaît pas dans la figure 3 en raison de son score extrême, supérieur à 1,5 fois l'intervalle interquartile.

variables de contrôle (variables géographiques et économiques structurelles) à l'aide d'un estimateur binomial négatif. Pour tous les modèles estimés, un score TFI plus élevé est significativement associé à une réduction du temps passé en douane pour les importations et les exportations. Satisfaits que les valeurs prédites soient proches du temps passé en douane enregistré dans le Doing Business, nous effectuons dans un deuxième temps deux simulations présentées dans le **tableau 1**. Le scénario 1 représente un objectif à long terme plus ambitieux, tandis que le scénario 2 est considéré comme un objectif plausible à moyen terme.

Les résultats donnent une gamme d'estimations au niveau du groupe. Pour les 38 signataires de l'accord ZLECAf, les améliorations réalisables (telles que définies par l'amélioration d'une moyenne des deux meilleures valeurs d'indicateur dans le groupe respectif) suggèrent une réduction de 65 heures (2,7 jours) pour les importations, ce qui se traduit par une réduction équivalente des droits de douane dans une fourchette de 3,6 % à 7,0 %. Cette réduction est significative puisque les droits de douane moyens appliqués aux pays africains sont de 12,4 %. À ces gains, il convient d'ajouter la réduction de 42 heures (1,7 jour) du temps passé en douane pour les exportations, ce

Tableau 1 – Équivalents ad valorem (EAV) des améliorations des indicateurs de facilitation des échanges (TFI) (moyennes par groupe, 2019-2020)

Region/Group							
AfCFTA (38)		LL-LDCs (16)		NL-LDCs (19)		ODCs (60)	
Predicted Mean [median] time in customs for imports and exports by scenario (in hours)							
Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports
120 [117]	93 [78]	91 [88]	60 [55]	139 [108]	110 [78]	79 [63]	62 [46]
Imports							
Predicted reduction in hours (mean and [median]) by scenario^a							
Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2
90 [86]	66 [65]	107[93]	65[50]	92[90]	66[63]	43[43]	35[35]
Tariff Ad-valorem equivalents (AVEs) in percent^b							
4.9%[11.2%]	3.6%[7.0%]	5.8%[11.7%]	3.5%[4.7%]	5.0%[12.1%]	3.6%[6.6%]	2.3%[7.1%]	1.9%[5.3%]
Exports							
Predicted reduction in hours and equivalent percentage increase in exports in brackets^c							
Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 1	Scenario 2
69 [11.7%]	42 [8.1%]	79 [12.9%]	30 [4.0%]	71[11.9%]	42 [6.9%]	37 [5.8%]	28 [4.1%]

Notes : Les valeurs moyennes et médianes [entre parenthèses] sont indiquées pour chaque groupe. Les estimations des deux scénarios de convergence proviennent de la simulation de la réduction du temps passé en douane grâce aux améliorations de l'indicateur TFI de l'OCDE. a/Scénario 1 - Convergence vers la moyenne des 2 premiers pays de l'échantillon défini sur les ODC : Le TFI de chaque pays prend la moyenne des 2 premières valeurs du TFI dans le groupe ODC. a/Scénario 2 - Convergence vers la moyenne des 2 premiers pays au sein de chaque région/groupe. Le TFI de chaque pays prend la moyenne des 2 meilleures valeurs de l'indice TFI dans chaque région/groupe. b/Pour les importations, l'estimation de la réduction du temps est traduite en EAV en utilisant deux conversions :(i) à partir de Hummels et Schaur (2013) qu'un supplément de 24 heures en douane est équivalent à un droit de douane de 1.3 % à destination ; (ii) de Carballo *et al.* (2021) indiqué entre parenthèses dans le texte. c/Pour les exportations, la réduction des délais est traduite en croissance supplémentaire des exportations en utilisant l'estimation de Volpe *et al.* (2015) pour les exportations de l'Uruguay selon laquelle une réduction de 10 % des délais augmente la croissance des exportations de 1,8 %.

Source : de Melo *et al.* (2023, tableau 4)

qui se traduit par une augmentation de 8,1 % des exportations. Cette estimation de la croissance supplémentaire des exportations suggère que la mise en œuvre du TFA devrait être importante pour le développement des chaînes de valeur régionales en Afrique.

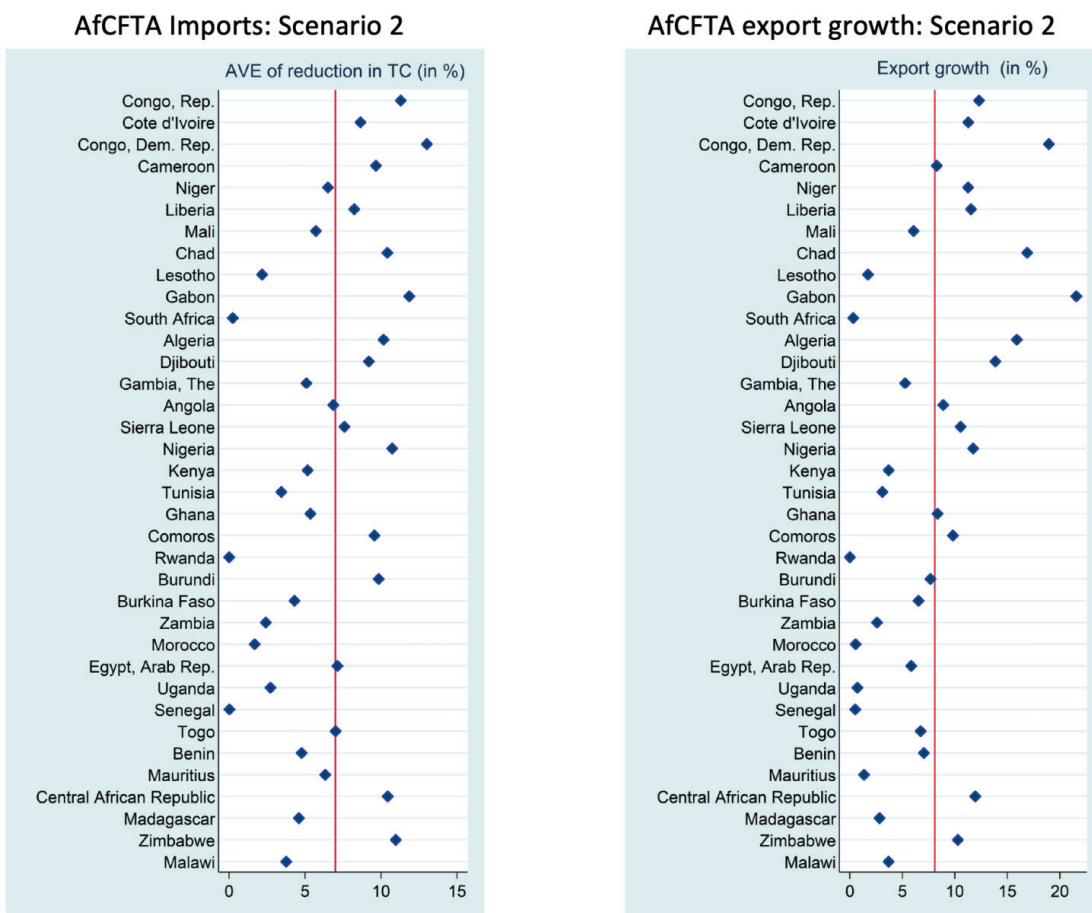
La **figure 2** présente les estimations au niveau national dans le cadre du scénario 2 pour les 38 pays signataires de l’ALEAC pour lesquels aucune donnée n’est manquante. Par construction, les pays en tête de leurs groupes respectifs (par exemple, le Rwanda, le Sénégal et l’Afrique du Sud du côté des importations et l’Afrique du Sud, le Maroc, l’Ouganda, le Rwanda et le Sénégal du côté

des exportations) sont supposés ne pas réduire le temps passé en douane. Cette hypothèse est pessimiste, de sorte que les estimations au niveau du groupe sont sans doute basses.

► Conclusions

Une poignée d’études de cas sur le temps passé en douane, basées sur des données au niveau des transactions, montrent que les réformes douanières, dont certaines vont dans le sens suggéré par les disciplines de l’Accord sur la facilitation des échanges (AFE ou TFA), devraient profiter aux pays en développement, en particulier à ceux

Figure 2 – Estimations par pays de la réduction du nombre d’heures passées en douane suite à la mise en œuvre du TFA parmi les membres de la ZLECAf



Notes : Voir tableau 1 pour le scénario 2. EAV = équivalents ad valorem, TC = coûts commerciaux. La République démocratique du Congo, l’Algérie et les Comores ne sont pas signataires du TFA. La ligne verticale rouge est la valeur médiane pour les 43 pays africains du groupe ZLECAf. Les estimations concernent les pays pour lesquels il n’y a pas de données manquantes.

Source : de Melo *et al.* (2023), figure 4.

qui appartiennent à des groupes présentant des caractéristiques géographiques défavorables. Nos estimations approximatives pour un large échantillon suggèrent que la prise au sérieux des disciplines du TFA stimulerait de manière significative le commerce intra-africain, l'objectif clé de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Les résultats du scénario contrefactuel moins ambitieux suggèrent que les améliorations possibles des valeurs de l'indicateur de facilitation des échanges se traduiraient par une réduction significative du temps passé en douane pour 38 pays africains engagés dans la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Du côté des importations, le temps passé en douane serait réduit de 2,7 jours, ce qui équivaut à une réduction des droits de douane de l'ordre de 3,6 à 7 %. Du côté des exportations, le délai moyen de dédouanement serait réduit de 1,7 jour, ce qui se traduirait par une augmentation de 8,1 % des exportations. Il s'agit là de gains quantitativement significatifs puisque les droits de douane moyens appliqués aux pays africains sont actuellement de 12,4 %.

► Références

- **Carballo J., Graziano A., Schaur G., Volpe M. C.** (2021) "Import Processing and Trade Costs", CE-Sifo WP9170.
- **De Melo J., Sorgho Z., Wagner L.** (2023) "Reducing Wait Times at Customs: How Implementing the Trade Facilitation Agreement (TFA) can Expand Trade among AfCFTA countries", CEPR Discussion Paper 18651.
- **Fernandes A. M., Hillberry R., Mendoza Alcántara A.** (2021) "Trade Effects of Customs Reform: Evidence from Albania", World Bank Economic Review, vol. 35 (issue 1), pp. 34-57.
- **Hillberry R., Zhang X.** (2017) "Policy and Performance in customs: Evaluating the trade facilitation agreement," Review of International Economics, vol. 26 (issue 2), pp. 438-480.
- **Hoekman B.** (2016) "The Bali trade facilitation agreement and rulemaking in the WTO: milestone, mistake or mirage?", in Bhagwati J N, P Krishna and A Panagariya (eds), *The World Trade System: Trends and Challenges*, Cambridge, MIT Press, 416 p.
- **Hummels D., Schaur G.** (2013) "Time as a Trade Barrier", *American Economic Review*, vol. 103 (issue 7), pp. 2935-2959.
- **Moisé E., Le Bris F.** (2013) « Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade », *OECD Trade Policy Papers* 144.
- **Neufeld N.** (2014) "The Long and Winding Road: How WTO members finally reached a Trade Facilitation Agreement", *WTO Staff Working Papers ERSD 2014-06*, WTO: Economic Research and Statistics Division.
- **Volpe M. C.** (2016) *Out of the Border Labyrinth: An Assessment of Trade Facilitation Initiatives in Latin America and the Caribbean*, IDB Publications, 258 p.
- **Volpe M. C., Carballo J., Graziano A.** (2015) "Customs," *Journal of International Economics*, vol. 96 (issue 1), pp. 119-137.
- **World Trade Organization** (2021) "First Review of the operation and implementation of the trade facilitation Agreement", Geneva: Switzerland.



Créée en 2003, la **Fondation pour les études et recherches sur le développement international** vise à favoriser la compréhension du développement économique international et des politiques qui l'influencent.



Contact

www.ferdi.fr

contact@ferdi.fr

+33 (0)4 43 97 64 60

n° ISSN : 2275-5055

Directeur de la publication : Patrick Guillaumont

