**FIFTH GLOBAL REVIEW OF AID FOR TRADE**

**GENEVA, 30 June – 02 JULY 2015**

**Theme: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth**

**Subvention du MCA et Réformes Portuaires au Bénin : une Analyse des Effets de Facilitation des Echanges.**

*Fulbert Amoussouga Géro \*, Alastaire S. Alinsato\*\*, Alain L. Babatoundé\*\**

Chaire OMC Commerce International & Croissance Inclusive, Cotonou.

*En 2006, le Bénin a bénéficié de l’initiative du Gouvernement américain, le Programme Millenium Challenge Account (MCA) : la principale composante du Programme reste le "Projet Accès aux Marchés" avec plus de 61% des subventions orientées vers une amélioration des opérations et infrastructures portuaires. L’objectif de cette étude est d’apprécier les différents effets potentiels de ces réformes de facilitation sur la période récente. A partir des indicateurs de performance, l’étude révèle une hausse du trafic de marchandises de l’ordre de 13.65% en moyenne annuelle. Une analyse de causalité à la Granger établie une relation de causalité allant de l’aide, au temps de traitement des conteneurs et au volume des importations. L’étude montre en outre que l’aide pour le commerce a favorisé une baisse significative du temps de traitement des conteneurs à l’importation au Port Autonome de Cotonou (PAC) ; cette dernière a connu une baisse de 6.9% en moyenne annuelle. Un modèle économétrique explicatif des importations permet de soutenir ces présomptions de corrélation. Nous estimons un modèle des importations avec ou sans la subvention du MCA. Les résultats révèlent une hausse plus importante des importations en présence des subventions du MCA. Ces résultats démontrent que les subventions du MCA ont contribué à améliorer la compétitivité du PAC et suggèrent une intensification des réformes de facilitation des échanges au Port Autonome de Cotonou.*

***Mots clés : Réformes portuaires, Facilitation, Commerce, Aide, Coût-bénéfice.***

***Classification JEL : F13, F35, O24***

***MCA Subsidy and Port Reforms in Benin: Effect of Trade Facilitation Analyze***

*In 2006, Benin has benefited from US Government initiative, the Millennium Challenge Account Program (MCA): the main component of this Program remains the " Access to Markets Project" with 61% of subsidies directed towards improving port operations and infrastructures. The aim of this study is to assess the potential effects of these trade facilitations reforms over the recent period. Based on performance indicators, the study shows an increase in merchandises traffic by 13.65% on annual average. Granger causality test establishes a relation from aid to time of import containers processing and imports quantity. Moreover, the study shows that aid for trade induces significant decrease on the time of import containers processing at Cotonou Port Authority (CPA) by 6.9% on average. An econometric model explaining imports enables to support these correlations. We estimate the model with and without MCA subsidies. Results reveal important increase in import when MCA aid is included in the model. These findings show that MCA subsidies contribute to improve performance of CPA and suggest intensification of trade facilitation reforms in Cotonou Port Authority.*

***Mots clés : Port Reforms, Facilitation, Trade, Aid.***

***JEL Classification : F13, F35, O24***

(\*) Titulaire de la Chaire ; (\*\*) Membre de la Chaire.

1. **Introduction**

La croissance économique joue un rôle central dans la réduction de la pauvreté et il est admis que les pays qui ont fait du développement des échanges, un facteur déterminant de leurs stratégies connaissent des taux de croissance plus élevés (Higgins et Prowse, 2010). Comment tirer avantage du commerce reste donc le grand challenge des pays en développement : des contraintes existent non seulement pour la participation au commerce mondial (OECD, 2009) mais aussi pour l’accès aux opportunités commerciales et le partage des gains commerciaux entre pays. Pour la plupart, les Pays les Moins Avancés (PMA) sont des économies plus ou moins ouvertes et dont les produits et la croissance restent tributaires du commerce international et régional (Rippel, 2011). En dépit de sa contribution marginale aux échanges commerciaux régionaux et mondiaux, le Bénin n’est pas une exception : l’étroitesse du marché intérieur et les limites du tissu productif font que le pays demeure importateur net de produits. De ce point de vue, la taxe sur les importations et la promotion des exportations constituent d’importants facteurs de croissance du revenu national et de développement. Seul port maritime du pays, le Port Autonome de Cotonou (PAC) est l’un des principaux ports de la sous-région, du fait de son rôle de transit pour les pays de l’hinterland. Il occupe par ailleurs, une place centrale dans l’économie béninoise, avec 90% du commerce extérieur, 45-50% des recettes fiscales et 80-85% des recettes douanières, principale composante des ressources budgétaires intérieures (MCA Bénin, 2012).

Opérant dans un environnement concurrentiel, l’amélioration de la compétitivité économique implique des réformes portuaires orientées vers la qualité des prestations, la réduction des coûts et des durées de traitement, la célérité ainsi que la sécurité des services. C’est dans ce cadre, que s’inscrit la facilitation du commerce définie comme l’établissement d’un environnement transparent, prévisible et stable pour des échanges transfrontaliers. Elle implique la simplification, l’harmonisation, la transparence, le partenariat, la coopération et la gestion des risques dans le domaine des échanges commerciaux (Stiglitz et Charlton, 2006). Les politiques de facilitation du commerce engagées au Bénin sur la période récente concernent notamment la plateforme portuaire ; elles sont accompagnées de politiques d’infrastructures modernes et adéquates. De façon générale, l’importance des investissements et équipements nécessaires dans ce domaine, associée aux fortes contraintes budgétaires des PMA, font apparaître l’utilité de l’aide publique au développement dans les réformes de facilitation. C’est dans ce cadre que s’inscrit l’approche de "l’aide pour le commerce" visant à développer les capacités d’offre et les infrastructures d’échanges dans les pays en développement afin de les rendre à même de tirer avantages des accords commerciaux. Dans cette perspective, le Bénin a bénéficié en 2006[[1]](#footnote-1), de l’initiative du Gouvernement américain, le Programme "Millenium Challenge Account (MCA)".

Le MCA est une série d’investissements stratégiques visant à améliorer les infrastructures physiques et institutionnelles de base puis à accroître l’investissement et l’activité du secteur privé. D’une valeur d’environ 307.298 millions de dollars US, la principale composante du Programme reste le "Projet Marchés" avec 61% des subventions accordées dans le cadre de l’initiative (MCA Bénin, 2012). Fondamentalement, cette composante vise à promouvoir l’accès aux marchés par une amélioration des opérations portuaires et des infrastructures. Elle cherche en outre à améliorer la compétitivité, la performance et la sécurité portuaires grâce à la modernisation des infrastructures, des systèmes de gestion et des réformes institutionnelles, de façon à accroître sa capacité et réduire les coûts de transaction. Dans le cadre de cet appui bilatéral des USA, la recherche de l’efficacité au PAC vise à contribuer à plus de valeur ajoutée pour l’importateur et l’exportateur, étant donné la réduction des coûts et durées mais aussi la qualité des opérations portuaires. Théoriquement, les investissements dans les infrastructures portuaires devraient permettre de dynamiser et d’accroître substantiellement le volume des échanges commerciaux, mais aussi le climat des affaires.

Cette recherche s’inscrit dans le cadre de la Vème Revue Globale de l’Aide pour le Commerce ; elle est initiée par la Chaire OMC CIDI de Cotonou et vise à apprécier les différents effets en lien avec les réformes entreprises dans le domaine du Port Autonome de Cotonou et du commerce transfrontalier dans le cadre du Programme MCA au Bénin. L’étude est organisée en six sections. Après la première section introductive, la section 2 revient sur la problématique découlant de quelques faits stylisés basés sur les différents axes de réformes dans le cadre de l’appui financier. La section 3 est une revue de la littérature théorique et empirique sur les effets de l’aide dans le commerce et la croissance. Dans la section 4, la méthodologie est présentée suivant les deux approches d’analyse de dynamique des indicateurs et de modèle explicatif des importations. La section 5 présente les principaux résultats avec leurs analyses et implications alors que la section 6 conclut l’étude.

1. **Faits stylisés et problématique**

Avec le Port Autonome de Cotonou (PAC), le Bénin constitue un couloir desservant les pays de l’hinterland (Burkina Faso, Niger et Tchad) et le Nigéria par le transit notamment. L’importance du PAC dans l’économie du Bénin est continuellement en hausse alors même que pendant plusieurs années, sa compétitivité a été remise en cause, du fait de la grande concurrence régionale mais aussi, du sous-équipement en infrastructures modernes (MCA Bénin, 2012). Engorgement, multiplicité de procédures impliquant d’importants coûts de transaction formels ou informels, complexité du processus avec des pertes de temps pour insuffisance de dématérialisation, sont donc caractéristiques des opérations portuaires. L’environnement concurrentiel dans la sous-région avec les ports voisins reste aussi une forte contrainte à laquelle, le Bénin doit répondre par entre autres, des réformes de facilitation des échanges.

Les lourdeurs administratives au PAC pèsent considérablement sur la performance des sociétés de manutention avec des procédures en moyenne quatre fois plus longues que dans les ports concurrents dont Lomé et Téma (CNUCED, 2003). En termes de temps d’acheminement des produits de commerce vers les pays enclavés, des données consolidées par Delmas en 2009 soutiennent un plus long corridor de transport béninois : à partir de Cotonou pour Niamey, le temps de transit total pouvait atteindre 23 jours contre 22 jours de Téma à Niamey malgré l’avantage comparatif du Bénin avec 280 kilomètres de moins en distance (Hartmann, 2011). Les mêmes différentiels de temps défavorables sont observables qu’il s’agisse du port de Lomé ou de la destination Ouagadougou ; ils expliquent assez les contraintes de positionnement du PAC comme une solution optimale pour desservir les pays enclavés de la sous-région.

En conséquence, la baisse de trafic et du volume de marchandises a engendré un amenuisement des recettes publiques dans un sous-secteur important pour l’économie béninoise (MCA Bénin, 2012). C’est pourquoi, en sus de l’obsolescence des infrastructures routières, ces différentiels justifiaient à suffisance des réformes et investissements de simplification des procédures et processus visant à réduire l’ensemble des coûts de transaction formels et informels sur la plateforme portuaire. Depuis 2006 et sur une période de cinq ans, le Bénin a choisi d’orienter la subvention du MCA essentiellement vers la composante "accès aux marchés" avec différents investissements et réformes dans le domaine portuaire. Fondamentalement, le Programme a contribué à lever les principaux obstacles à la performance du PAC par l’amélioration des infrastructures physiques et institutionnelles : le prolongement d’épi d’arrêt, la construction de deux nouveaux postes à quai, la confortation d’anciens quais, l’aménagement de voies, l’acquisition de remorques. Au 03 février 2012, la répartition des financements se présente ainsi qu’il suit dans le tableau 1.

**Tableau 1 : Répartition et exécution des ressources par activités du projet en dollar US**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Activités** | **Montant** | **Engagements** | | **Paiements** | |
| **Montant** | **Part (%)** | **Montant** | **Part (%)** |
| Etudes | 9.881.009 | 9.848.674 | 99.67 | 9.848.674 | 99.67 |
| Réforme institutionnelle | 11.033.882 | 10.967.813 | 99.40 | 10.967.813 | 99.40 |
| Sécurisation et voies d’accès | 58.432.216 | 58.390.316 | 99.93 | 58.390.316 | 99.93 |
| Infrastructures d’extension | 108.739.211 | 108.697.185 | 99.96 | 108.697.185 | 99.96 |
| **Total** | **188.086.318** | **187.903.987** | **99.90** | **187.903.987** | **99.90** |

Source : MCA Bénin, février 2012.

Globalement, les ressources prévues dans le cadre du projet ont été engagées et exécutées à 99.9%. En termes d’indicateurs d’activités, 160 agents du port ont bénéficié de renforcement de capacités techniques, un prolongement de l’épi d’arrêt de sable a été réalisé, deux quais ont été construits, 53 équipements de vidéosurveillance sont acquis dans le domaine de la sécurisation du port, un parc pour scanner est installé, un parking a été construit et trois voies d’accès des gros porteurs sont construites (MCA Bénin, 2012). Par ailleurs, les résultats provisoires du projet estiment le nombre de bénéficiaires à 5.818.528 incluant (i) les agents des entreprises (opérateurs et usagers du port) et les membres de leurs ménages puis (ii) les consommateurs et les entreprises qui ont participé à la réalisation des activités prévues dans le cadre du projet ainsi que les membres de leurs ménages (MCA Bénin, 2012).

Dans le cadre des investissements de facilitation, s’inscrivent aussi l’acquisition et l’installation de système intégré de sécurité, de portails électroniques, d’équipements de traitement du Vrac solide, d’une station océanographique ainsi que d’équipements antipollution. La modernisation du PAC s’est poursuivie avec la réforme sur le guichet unique devenue opérationnelle depuis 2011 avec l’automatisation des procédures pour une plus grande efficacité de la chaine logistique portuaire, ce qui est considérée comme une mesure de facilitation majeure dans le cadre des accords[[2]](#footnote-2) (OMD, 2011). Justifié par la réduction de temps de transit, la transparence du processus de dédouanement et la sécurisation des recettes douanières, le guichet unique devrait permettre d’optimiser, de gérer et d’automatiser les processus portuaires et logistiques grâce à une présentation unique des données et une connexion des différentes chaînes. Par ailleurs, les travaux confortatifs entrepris avec des opérateurs privés, les Groupes Bolloré et Maersk notamment, ont permis de renforcer les travaux et acquisitions réalisés dans le cadre du programme MCA. Fruit du partenariat entre les secteurs public et privé, le nouveau système logistique "fenêtre d’accostage" installé en 2009 aurait permis de réduire de 60% le temps d’attente au PAC[[3]](#footnote-3).

En appoint à ces investissements au PAC, différentes réformes sont entreprises dans le sens de l’amélioration du climat des affaires au Bénin, entrant dans le cadre de la facilitation du commerce transfrontalier. Au nombre de ces réformes qui renforcent les mesures de facilitation au PAC, il y a les mesures de dématérialisation dont celle du Bordereau de frais unique et celle du contrôle des informations du Bordereau électronique de suivi des cargaisons. Dans le cadre du transit, il y a eu une réglementation du contrôle routier avec la détermination et la limitation du nombre de postes de contrôle conjoint sur le corridor béninois. Enfin, les mesures de facilitation des échanges au PAC ont aussi concerné la simplification des procédures d’exportation et d’importation (documentation et processus) puis la réduction des délais et des coûts liés aux échanges extérieurs. D’après le Conseil Présidentiel de l’Investissement (CPI) qui administre ces réformes, la mise en œuvre du Bordereau de frais unique aurait contribué à réduire le temps de traitement de paiement, passant de cinq (05) jours à environ sept (07) minutes.

Depuis 2009, consécutivement aux investissements et réformes dans la chaine portuaire et logistique, des performances sont enregistrées (Alix, 2009). Théoriquement, les investissements dans les infrastructures portuaires visent à dynamiser et accroître substantiellement le volume des échanges commerciaux au PAC. Etant donné la contribution du secteur aux recettes publiques et surtout ses effets diffus d’entrainement sur les autres secteurs, l’emploi et la croissance du produit doivent en être affectés. Au titre des effets directs et indirects, il est attendu de ces réformes pour lesquelles, la Douane béninoise, le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB), le SEGUB et la STTB constituent des acteurs clés, une réduction des délais d’attente et du coût des opérations, laquelle permettait d’accroître le volume des importations mais aussi des exportations. Comme l’indique Rippel (2011), les politiques de facilitation des échanges permettent de réduire les coûts du commerce, d’augmenter la compétitivité des entreprises, d’améliorer les capacités d’exportation et d’importation des pays, de créer davantage d’emplois, de générer de la croissance économique et donc de réduire la pauvreté.

Le tableau 2 ci-dessus permet de mettre en exergue, l’évolution des volumes des importations et des exportations béninoises : en moyenne, ils ont presque doublé entre les deux sous-périodes considérées, c’est-à-dire, avant et après la mise en œuvre des réformes considérées.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tableau 2 : Evolution du trafic marchandises au PAC en tonnes métriques (2002-2012)** | | | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  |  | |  | |
| **Composante** | **Période 2002-2006** | | |  |  | **Période 2007-2012** | | | | |
| **Volume Total** | | **Volume Moyen** | **Taux variation** |  | **Volume Total** | | **Volume Moyen** | | **Taux variation** |
| Importation | 19748762 | | 3949752,40 | 61,41% |  | 35901605 | | 7180321,00 | | 13,50% |
| Exportation | 2490259 | | 498051,80 | 11,28% |  | 5150862 | | 1030172,40 | | 86,56% |
| Total général | 22240021 | | 4448004,20 | 54,73% |  | 41052467 | | 8210493,40 | | 20,92% |
| Source: DCM/SESP. | | | | | | | | | | |

Il y a lieu de s’interroger si ces dynamiques sont imputables aux différentes réformes portuaires entreprises depuis 2006 et dans quelles proportions. Dans la même perspective, il convient d’indiquer la performance enregistrée dans le classement Doing Business 2015, le Bénin étant passé du rang 167 en 2014 à 151. Existe-t-il une relation de causalité entre les différentes réformes entreprises depuis 2006 avec notamment l’appui financier du MCA analysé sous l’angle d’une aide pour le commerce au Bénin ? Outre l’effet sur les échanges qui reste à tester, ces différentes réformes financées par l’aide américaine ont-elles induit des effets réels et significatifs sur l’économie béninoise en termes d’emplois, de gain de productivité et d’accroissement du revenu national ? Au-delà, ces réformes et ces performances enregistrées dans les échanges et résultant des politiques de facilitation du commerce ont-elles induit des effets réels en termes de réduction des coûts de transaction et du temps de traitement des opérations portuaires?

Si la croissance économique reste atone au Bénin avec 4% en moyenne depuis une décennie (MCA Bénin, 2012), il y a lieu d’apprécier son lien avec les politiques de facilitation du commerce afin de dégager le potentiel réel des réformes entreprises. D’après Higgins et Prowse (2010), l’aide pour le commerce dont les enjeux ont émergé à partir de 2005, doit s’inscrire dans les politiques générales de développement : elle est devenue plus importante dans les pays en développement notamment avec des implications en termes d’amélioration des avantages comparatifs et compétitifs. Dès lors, au-delà des effets directs de réduction des délais et des coûts, il peut exister un lien entre le commerce, la croissance et la réduction de la pauvreté, l’ouverture commerciale étant déterminante dans ce processus. C’est pourquoi, dans une perspective de réduction de la pauvreté et de développement des capacités par les échanges, cette étude doit permettre d’adresser la portée des réformes facilitatrices des échanges au Bénin en termes de productivité mais aussi de croissance inclusive. Plus précisément, étant donné la subvention américaine considérée comme de l’aide au commerce, quels liens directs et indirects s’établissent entre les réformes induites d’une part puis la croissance et la réduction de la pauvreté d’autre part ? Ces différents résultats devraient constituer un puissant atout pouvant justifier les investissements à engager dans le cadre du deuxième compact du MCA en cours de négociation.

1. **Revue de littérature**

L’inefficacité des procédures aux frontières, en raison d’un manque de personnel ou d’une paperasserie inutilement lourde, est coûteuse pour les administrations comme pour les entreprises et c’est en définitive le contribuable ou le client qui supporte ces coûts. Pour les entreprises, il peut exister aux frontières des coûts directs, liés à la transmission d’informations et de documents mais aussi des coûts indirects liés aux retards bureaucratiques, à la perte d’opportunités commerciales et à l’imprévisibilité des réglementations. Les enquêtes réalisées pour déterminer ces coûts indiquent qu’ils peuvent représenter entre 2 % et 15 % de la valeur des biens échangés (Dollar, 2004 ; Sanchez et al. 2003). De même, les procédures inefficaces aux frontières ont un coût pour les gouvernements: perte de recettes, contrebande, difficulté de mise en œuvre de politiques commerciales. Enfin, les procédures inefficaces aux frontières nuisent à la compétitivité rendant le pays moins attrayant pour l’investissement. C’est pourquoi, il est admis qu’améliorer l’efficacité des procédures aux frontières à travers des politiques de facilitation s’avère bénéfique : les pays qui ont mené à bien des réformes dans ce domaine ont vu s’accroître nettement leurs recettes douanières, malgré la réduction des droits de douane consécutive à la libéralisation des échanges (OCDE, 2005 ; Cadot et al., 2011 ; Berrittella et al., 2012).

***Facilitation des échanges et réduction des coûts***

La facilitation des échanges constitue l’un des sujets discutés depuis la Conférence Ministérielle de Singapour[[4]](#footnote-4) en 1996. C’est la déclaration de Doha, adoptée en 2001 qui inclut les négociations sur les modalités de cette question spécifique qui a résisté aux divergences au sein de l’OMC. Dans le dessein de réussir le Cycle de Doha, les négociations visent à clarifier et à améliorer les aspects pertinents des Articles du GATT relatifs à la liberté de transit, aux redevances et formalités liées aux importations et exportations puis à la publication et l’administration des règlements commerciaux. C’est la neuvième Conférence Ministérielle de l’OMC qui a débouché en 2013 à Bali, sur un accord sur la facilitation des échanges : il inclut les mesures et les obligations de facilitation des échanges d’une part puis les dispositions de flexibilité pour les pays en développement en termes de traitement spécial et différencié d’autre part. Abordant la facilitation, Portugal-Perez et Wilson (2012) en distinguent la dimension « hard » liée aux infrastructures tangibles telles que les routes, les ports, les télécommunications puis la dimension « soft » relative aux infrastructures intangibles incluant la transparence, la douane, l’environnement des affaires et le cadre institutionnel. Ce sont ces derniers éléments qui sont suivis au niveau international pour faciliter le commerce et qui transparaissent dans la définition de l’OMC à savoir, la simplification et l’harmonisation des procédures.

La facilitation des échanges revêt une importance toute particulière pour les pays en développement : ils tireront le plus avantage de procédures commerciales plus efficaces, car une réduction même modeste du coût des échanges aurait un impact positif sur le commerce aussi bien pour les pays développés que pour les pays en développement (OCDE, 2005 ; Iwanow, 2009 ; Hoekman et Nicita, 2011). Si le bien-être des différents pays s’en trouve amélioré, les pays en développement verront leurs échanges s’accroître davantage, les systèmes actuels étant comparativement inefficaces et les secteurs affectés (produits agroalimentaires, petites et moyennes entreprises) étant cruciaux pour leurs économies. Compte tenu de la façon dont les mesures de facilitation des échanges, qui visent à réduire les coûts de transaction, affectent les différents secteurs de l’économie et les différents opérateurs du commerce international, les recherches de l’OCDE (2005) montrent que les pays en développement devraient recueillir les deux tiers des effets bénéfiques de la facilitation des échanges sur le bien-être dans l’ensemble du monde. Entre autres effets d’entrainement, les pays compétitifs sur le plan des échanges attirent plus facilement les investissements directs étrangers, recouvrent les droits et taxes de façon plus efficace et plus fiable. La perspective d’augmentation des recettes est de fait, l’une des principales incitations à la réforme sur la facilitation des échanges : les pertes de recettes dues à des procédures inefficaces aux frontières sont estimées à plus de 5 % du PIB (OCDE, 2005).

Partant de la définition au sens large de la facilitation du commerce, Wilson et al. (2005) considèrent quatre indicateurs de mesure d’impact : il s’agit de l’efficacité portuaire, les procédures douanières, les réglementations et l’utilisation des TIC. Berkowitz et al. (2006) indiquent deux effets induits de la facilitation des échanges : un effet de transaction découlant de la réduction des coûts pour les firmes exportatrices puis un effet de production découlant de la transformation des systèmes de production. Iwanow et Kirkpatrick (2009) montrent pour un échantillon de 124 pays en développement, que les réformes de facilitation des échanges contribuent à améliorer les performances de l’Afrique à l’exportation notamment en produits manufacturiers, mieux que dans le reste du monde. Seulement, autant que les réformes, la qualité de la réglementation et les infrastructures de transport et de communication sont aussi nécessaires. Hoekman et Nicita (2011) parviennent à la même conclusion que les politiques de facilitation touchant les mesures non tarifaires sont favorables à l’expansion des échanges, les exportations notamment. Portugal-Perez et Wilson (2009) montrent que des gains substantiels peuvent être réalisés avec des politiques de facilitation des échanges dans les pays africains : une réduction des coûts de transaction a un plus grand effet sur les flux commerciaux que celle pouvant porter sur les barrières tarifaires. Mieux, Portugal-Perez et Wilson (2012) indiquent que la dimension hard de la facilitation des échanges incluant les infrastructures physiques et les TIC induisent des effets de plus en plus importants lorsque les économies se développent.

Moïsé et Sorescu (2013) étudient les effets possibles de la facilitation sur les échanges dans les pays en développement : les domaines qui semblent influer le plus sur les volumes et les coûts du commerce, aussi bien à l’importation qu’à l’exportation sont la disponibilité des informations, la simplification et l’harmonisation des documents, la rationalisation des procédures et l’utilisation de processus automatisés. Ils montrent que l’effet combiné des améliorations dans ces différents domaines est dominant, avec une réduction de 14,5% du coût total du commerce pour les pays à faible revenu, de 15,5% pour les pays à revenu moyen inférieur et de 13,2% pour les pays à revenu moyen supérieur. Ce résultat suggère donc une approche globale des réformes de facilitation des échanges plutôt que des politiques isolées. Spence et Karingi (2011) apprécient l’impact de la facilitation des échanges dans les économies africaines : appliquant les quatre indicateurs de la facilitation des échanges proposés par Portugal-Perez et Wilson (2012), ils montrent que les politiques de facilitation confortent la compétitivité des exportations (effet de transaction) mais aussi la productivité globale des facteurs (effet de production). De ce point de vue, les réformes de facilitation des échanges incluant les infrastructures physiques sont constituantes d’une approche holistique de politique commerciale dans les pays africains ; elles participent de la diversification des exportations mais aussi de la compétitivité externe à long terme (Brenton et al., 2009 ; Bearce et al., 2012).

***Coût des réformes de facilitation et implication pour l’aide***

Si les politiques de facilitation des échanges sont bénéfiques en réduisant les coûts de l’inefficacité des procédures, leur mise en œuvre implique aussi des coûts liés aux nouvelles réglementations, aux changements institutionnels, à la formation, aux équipements et aux infrastructures. Les coûts réglementaires découlent des nouvelles lois ou des amendements qu’implique la facilitation des échanges ; les coûts institutionnels découlent de la création de nouveaux services à l’instar de guichet unique. La formation est probablement l’élément le plus important de la facilitation des échanges, étant donné les nouvelles pratiques des administrations. Enfin, les équipements et les infrastructures représentent souvent le poste le plus lourd : cependant, les équipements et les infrastructures sont des outils à combiner avec les réformes liées à la réglementation, au cadre institutionnel et aux ressources humaines. Notamment, les technologies de l’information et de la communication permettent d’améliorer l’efficacité, mais elles supposent la simplification des formalités en amont pour optimiser l’adoption du système automatisé. Toutefois, ces coûts sont plus que compensés par la diminution des effectifs aux frontières et l’amélioration des contrôles et des recettes. La plupart des pays en développement qui ont procédé à ces réformes en ont tiré des avantages supérieurs à leurs coûts et souvent, très largement supérieurs : c’est le cas d’un programme quinquennal de modernisation douanière ayant permis à l’Angola d’augmenter les recettes de 150%, la durée des procédures douanières étant réduite à 24 heures (OECD, 2005).

Comme l’indiquent Stiglitz et Charlton (2006), beaucoup de pays en développement n’ont pas été capables de réaliser les obligations du cycle de l’Uruguay du fait des coûts associés. C’est pourquoi, étant donné les avantages des programmes de facilitation des échanges d’une part et des besoins de ressources nécessaires à leur implémentation d’autre part, l’orientation de l’aide vers le commerce est devenue un enjeu crucial dans les pays en développement (Higgins et Prowse, 2010 ; Helble et al., 2009). A ce titre, appuyer ces pays à surmonter les barrières à l’expansion des échanges et tirer profit du commerce, constitue l’objet principal du programme "aide pour le commerce" (OECD, 2009). De façon générale, l’amélioration de l’accès au marché des produits des PMA occupe une place centrale dans les négociations commerciales du cycle de Doha ; mais aussi, le renforcement des capacités d’offre, les politiques tarifaires et les investissements conséquents devraient se compléter. Ces certitudes ont guidé l’implication des pays développés dans les programmes d’aide visant à soutenir les politiques de développement du commerce et de facilitation des échanges : c’est l’approche de "l’aide pour le commerce". Globalement, "l’aide pour le commerce" inclut (i) l’assistance technique liée aux stratégies commerciale et aux pratiques de négociation, (ii) les infrastructures dont les routes, les ports et les télécommunications, (iii) la capacité de production avec des investissements favorables à la diversification des exportations et l’exploitation des avantages comparatifs puis (iv) l’aide à l’ajustement qui compense les pertes tarifaires et la détérioration des termes de l’échange (Higgins et Prowse, 2010 ; OECD, 2009).

Selon Higgins et Prowse (2010), l’initiative "aide pour le commerce" est devenue effective ces dernières années, avec notamment l’accroissement de l’appui aux PMA ayant abouti à la réduction des contraintes de frontières qui limitent leurs capacités à intégrer le système de commerce multilatéral. Selon le second examen global de l’aide pour le commerce, les donateurs ont accru leur aide pour l’expansion des échanges dans les pays en développement : l’aide aura augmenté d’environ 10% en termes réels entre 2006 et 2007 puis les engagements aussi bien bilatéraux que multilatéraux atteindraient 25.4 milliards de dollars en 2007 avec 27.3 milliards de dollars de financement non concessionnel orientés vers le commerce (OECD/WTO, 2009). Dans cette approche de "l’aide pour le commerce" s’inscrit donc le volet "accès au marché" du programme MCA au Bénin étant donné les résultats mitigés du programme AGOA ; il se révèle comme une réponse à l’appel de Hong Kong de décembre 2005, invitant les donateurs à accroître les ressources d’aide au commerce[[5]](#footnote-5).

Il existe une importante littérature traitant de la relation entre le commerce, la croissance et la pauvreté : il y a des évidences suggérant qu’une plus grande ouverture commerciale est essentielle pour la croissance économique (OECD, 2009) mais les interactions ne sont pas aussi précises (Basnett et al., 2012 ; Hallaert, 2010). D’une part, l’ouverture commerciale induit la croissance et celle-ci est nécessaire pour réduire la pauvreté. D’autre part, il est possible que l’intégration économique par le commerce soit la résultante d’une croissance économique. Le sens de causalité entre les différentes variables n’est donc pas déterminé a priori : ainsi, une dynamique de croissance inclusive est favorable à l’ouverture commerciale mais aussi, l’intégration économique peut faciliter l’accès aux marchés. Par ailleurs, si au niveau agrégé, le lien entre l’ouverture commerciale et la croissance, la libéralisation des échanges s’accompagne de gagnants et perdants, limitant l’impact des politiques commerciales en termes de réduction de la pauvreté et des inégalités. Il y a cependant quelques certitudes sur la façon dont les variations dans les échanges affectent directement ou indirectement la croissance et la pauvreté avec quelques différences dépendant du contexte, des politiques et réformes incitatives (Higgins et Prowse, 2010). Plus spécifiquement, le challenge concernant l’initiative "aide pour le commerce" est qu’au-delà des effets directs en termes d’accroissement de volume des échanges, les effets indirects puissent adresser à long terme, la problématique de croissance inclusive et de réduction de la pauvreté. A cette fin, aussi bien le contexte que les facteurs institutionnels sont des éléments centraux.

***"Aide pour le commerce" : arguments théoriques et effets réels***

Adressant l’impact négatif de la crise économique et financière sur le programme aide pour le commerce, WTO et OECD (2009) rappellent la nécessité de maintenir les engagements : l’aide pour le commerce devrait davantage soutenir les politiques de croissance et de réduction de la pauvreté dans les pays en développement en levant les contraintes à l’échange et diversifiant les sources de croissance économique. S’inspirant de McCulloch et al. (2001), Higgins et Prowse (2010) distinguent trois canaux de transmission. Le canal de distribution dérive des impacts des politiques de facilitation des échanges sur les prix des biens et services, étant donné la réduction des coûts : dépendamment d’autres facteurs (prix mondiaux, termes de l’échange, taxes et coûts des facteurs), le bien-être des populations sera affecté. Le canal de l’entreprise traduit la réaction des producteurs à travers les salaires, les profits et l’emploi : à titre d’exemple, des facilités d’importation peuvent rendre moins compétitives les produits concurrents domestiques avec des effets négatifs sur la demande, l’emploi et les salaires. Enfin, le canal du gouvernement résulte des variations dans les taxes et les transferts : consécutivement à une politique tarifaire, les ressources publiques peuvent augmenter ou baisser avec des effets expansifs ou dépressifs sur les dépenses publiques en infrastructures, en éducation, en santé et en protection sociale.

Vijil et Wagner (2010) considèrent deux canaux : celui des institutions et celui des infrastructures. Ils montrent que si les infrastructures sont apparues significativement déterminantes de la performance à l’exportation, la qualité des institutions s’avère avoir un impact assez limité sur les exportations des pays en développement. Aussi, l’aide pour le commerce orienté vers les infrastructures a un impact positif sur le niveau et la capacité infrastructurels des pays en développement : 10% d’accroissement de l’aide aux infrastructures par habitant induit en moyenne 2.34% d’accroissement des exportations rapportées au PIB. Ceci est par ailleurs équivalent à une réduction de 2.71% dans les barrières tarifaires et non tarifaires, attestant d’un important impact économique de l’aide pour le commerce à travers le canal des infrastructures.

Basnett et al. (2012) aboutissent aux mêmes conclusions avec plus de généralités sur l’impact de l’aide pour le commerce dans la facilitation des échanges et les infrastructures sur les exportations. 10% d’accroissement de l’aide pour le commerce dans les infrastructures contribue à augmenter les exportations rapportées au PIB de l’ordre de 2.3%. Par ailleurs, les auteurs mettent en évidence pour les pays en développement, l’impact significatif des réformes sur la réduction des coûts à l’échange, avec des performances économiques en termes d’exportation, de produit intérieur ou d’amélioration de l’environnement des investissements. Cependant, ces différents effets peuvent varier considérablement en fonction du type d’intervention, des pays et du secteur bénéficiaires. Helble et al. (2009) estime le taux de rendement d’un dollar d’aide dans l’ordre de 697 dollars induit par le commerce dans les PMA. Sur un échantillon de 184 pays pour la période 1990-2005, Johansson et Pettersson (2009) parviennent aux mêmes résultats à la fois pour le donateur que pour le bénéficiaire, l’aide étant considérée dans sa globalité, orientée vers l’assistance technique et les capacités à l’exportation : l’effet spécifique de l’aide pour le commerce liée aux infrastructures d’échanges est moins significatif.

Après avoir identifié les contraintes au développement des échanges dans les PED, le rapport OECD (2009) montre que les quatre objectifs de l’initiative "aide pour le commerce" ont un fort potentiel à booster la croissance économique et réduire la pauvreté dans les pays en développement. Cependant, ce potentiel de commerce ne sera réalisé que si les pays concernés transforment les opportunités de commerce en commerce et le commerce en croissance. Les défis dans ce sens incluent les contraintes de capacités d’offre et le manque d’infrastructures liés aux échanges d’une part puis les contraintes endogènes qui limitent l’effet croissance des échanges d’autre part. Sur ce deuxième volet, les contraintes sont nombreuses et il est utile d’identifier les plus fortes pour chaque pays : en la matière, l’approche d’analyse diagnostique des contraintes à la croissance proposée par Hausmann et al. (2005) constitue un outil assez précieux. Cali et te Velde (2010) analysent les effets de l’aide pour le commerce sur la performance à l’exportation à travers la réduction des coûts d’échange et le niveau des exportations. Pour un échantillon de pays en développement, ils concluent à un effet réducteur de l’aide pour le commerce sur les coûts à l’échange. Mieux, l’aide orientée vers les infrastructures économiques et les capacités productives améliorent significativement le volume des exportations.

Autant la littérature indique un fort lien empirique entre l’expansion des échanges et la croissance économique, autant il est montré que l’effet sur la croissance varie suivant les pays (Chang et al., 2005 ; Durfénot et al., 2009). Pour Rodrik (1998), si les politiques commerciales en Afrique Sub-saharienne ont produit le même impact sur les exportations et la performance du commerce mieux qu’ailleurs dans le monde sur la période 1964-1994, les effets de ces politiques sur la croissance économique sont restés indirects et très modestes. En expliquant ce résultat, Dufrénot et al. (2009) montrent que l’effet croissance de l’ouverture commerciale est plus important dans les pays en développement à faible taux de croissance que dans les PED à fort taux de croissance ; ceci est justifié par la forte concentration des exportations et une part relativement réduite du secteur manufacturier dans les premiers pays. Or, l’analyse sectorielle des effets de l’aide pour le commerce faite par Cali et te Velde (2010) permet de montrer que l’aide à l’infrastructure est particulièrement bénéfique pour les secteurs miniers et manufacturiers, le secteur de l’agroalimentaire étant moins impacté. En la matière, appréciant l’effet substitution entre l’aide et la préférence pour l’échange en présence d’externalités de *learning by doing* sur les exportations entre pays partenaires, Adam et O'Connell (2004) montrent qu’une plus grande préférence pour le commerce au détriment de l’aide accroîtrait le bien-être du pays bénéficiaire.

Les effets de l’aide pour le commerce sur le bien-être ne sont pas aussi évidents comme le soulignent Mayer et Milberg (2013). Dans un contexte de généralisation des chaines de valeur ajoutée où coexistent petites et grandes entreprises avec différents pouvoirs de marché, travailleurs et petits producteurs ne sont pas à même de capter les gains économiques. En conséquence, pour les auteurs, le bénéfice de l’aide pour le commerce est capté par les seuls acteurs du marché qui ont un fort pouvoir de marché dans les chaines de valeur ; ce qui biaise les effets potentiels de l’aide sur la croissance, la réduction de la pauvreté et le bien-être. Au-delà du flux d’aide, Lensink et Morrissey (1999) considèrent la stabilité de l’aide pour en expliquer les effets réels. Estimant en coupe instantanée un modèle de croissance incluant le niveau de l’aide, ils montrent que l’effet de l’aide n’est pas significatif ; mais prenant en compte l’instabilité, l’effet du flux d’aide sur la croissance économique devient significatif. Le test de stabilité indique par ailleurs que l’effet significatif résulte du canal de l’investissement. C’est donc plus la stabilité des flux d’aide qui induirait des effets significatifs sur la croissance ; ce qui implique pour les pays de l’Afrique Sub-saharienne, un moindre impact de l’aide, étant donné les incertitudes qui la caractérisent.

Les différences entre pays révèlent l’existence de contraintes limitant les effets des échanges sur la croissance économique. Il est par ailleurs admis que ces effets ne sont pas directs mais transitent par divers canaux de transmission dont les plus importants sont l’investissement et la productivité (OECD, 2009). Au nombre des facteurs pouvant affecter le mécanisme de transmission, il y a l’instabilité macroéconomique, les contraintes financières, le développement financier, la qualité de la main d’œuvre puis les politiques ciblant l’environnement des affaires et l’allocation des ressources. Adressant les leçons apprises des réformes engagées dans les années 1990, la Banque Mondiale[[6]](#footnote-6) évoque la problématique d’impact des échanges sur la croissance en ces termes : "le commerce est une opportunité, non une garantie ; s’il peut aider à accélérer l’intégration au commerce international et renforcer les stratégies de croissance, il ne peut assurer le succès d’autres facteurs nécessaires dont la gestion macroéconomique, les infrastructures et institutions favorables aux échanges". Parce que l’initiative "aide pour le commerce" n’inclut pas ces facteurs, ils doivent être adressés à travers des politiques et réformes complémentaires (OECD, 2009). Ce point de vue est compatible avec celui de Collier et Dollar (2002) adressant la problématique de l’inefficacité de l’aide globale sur la réduction de la pauvreté : les sources d’inefficience sont à rechercher dans les niveaux de pauvreté et surtout dans la qualité des politiques mises en œuvre.

Il est aussi possible que spécifiquement, le programme "aide pour le commerce" permet d’apporter des solutions aux changements climatiques. C’est le cas des financements consentis dans le secteur agricole qui devront croître, prenant en compte les problèmes d’adaptation et d’atténuation aux changements climatiques afin de faire jouer le principe des avantages comparatifs et du potentiel d’exportation. Car en effet, les variations de température et de précipitation, avec les événements climatiques extrêmes affecteront les rendements et la productivité agricoles dans les PED. De ce point de vue, les nouveaux challenges de "l’aide pour le commerce" incluent des investissements conséquents dans les projets d’atténuation et d’adaptation qui valorisent les potentialités agricoles et exportatrices des pays. Enfin, le programme "aide pour le commerce" aura besoin d’investir dans les activités qui renforcent les capacités d’ajustement afin de réduire l’effet de la baisse de la demande globale sur la croissance et la pauvreté dans les pays en développement. Cependant, les trois rappels de Collier et Dollar (2002) dans le cadre de l’aide globale demeurent à savoir : les rendements décroissants dans l’impact de l’aide pour le commerce sur la croissance, l’absence de causalité entre la quantité de l’aide et la qualité des politiques puis la difficulté de ciblage des pauvres étant donné la fongibilité de l’aide.

1. **Méthodologie**

La démarche méthodologique comporte la revue documentaire qui passe par une bonne maîtrise de l’ensemble des réformes visant la facilitation du commerce au Bénin (aussi bien au PAC que dans le domaine du commerce transfrontalier) puis la collecte de données primaires et secondaires utiles. Les approches d’analyse et les outils à mobiliser pour atteindre les objectifs de l’étude sont discutés aussi dans cette section.

Le concept d’aide pour le commerce est large et difficile à apprécier, ce qui ne facilite pas l’appréciation des effets (Basnett et al., 2012). Globalement, la littérature retient six catégories de variables proposées par l’OMC (WTO, 2006) pour mesurer l’aide pour le commerce. Il s’agit de (i) l’aide orientée vers les politiques et régulations commerciales, (ii) l’aide orientée vers le développement du commerce, (iii) l’aide destinée aux infrastructures d’échange, (iv) l’aide orientée vers le renforcement des capacités productives, (v) l’aide orientée vers les mesures d’ajustement puis (vi) l’aide destinée à d’autres besoins d’échange. Il est classique de considérer l’une ou l’autre des variables compte tenu de la disponibilité des données mais aussi des objectifs de recherche : à l’instar de Cali et te Velde (2010), Vijil et Wagner (2010) puis Basnett et al. (2012), et compte tenu de l’objectif de l’étude, il sera privilégié les dimensions de l’aide pour le commerce relative aux infrastructures d’une part puis au renforcement des capacités productives des subventions du MCA au Bénin dans son volet "accès au marché" d’autre part. Pour Adhikari (2011), ces deux catégories permettent d’adresser spécifiquement les contraintes d’offre des pays en développement en général et des PMA en particulier comptant pour environ 95% de l’aide totale dans le cadre de la facilitation des échanges.

Adhikari (2011) propose une méthodologie spécifique pour apprécier l’effet de l’aide pour le commerce dans les pays bénéficiaires, ceci en fonction de la disponibilité de données. Elle inclut notamment, la trajectoire des flux d’aide, le leadership, l’alignement, la coordination entre donateurs, la coopération Sud-Sud, les limitations de capacités d’absorption des pays, la cohérence avec la soutenabilité environnementale, les impacts macroéconomiques puis les impacts microéconomiques à travers l’étude de cas. La méthodologie ici s’inspire largement de la matrice des éléments, indicateurs et sources proposée par Adhikari (2011) pour apprécier les effets de l’aide pour le commerce.

***Nature et sources des variables***

Les données spécifiques sur les variables d’intérêt s’inspirent de l’approche méthodologique proposée par Adhikari (2011) ; elles sont issues de différentes sources. Les flux d’aide relevant de l’appui du MCA dans les différentes rubriques comme indiquées dans le tableau 1 sont d’une grande importance dans le cadre de l’analyse. Les statistiques y relatives sont fournies par MCA au Bénin. Les données relatives aux indicateurs de performances au Port Autonome de Cotonou et dans le domaine du commerce transfrontalier sont collectées auprès des structures impliquées dans la conception, la mise en œuvre et le suivi des réformes sous revues à savoir, le Conseil Présidentiel de l’investissement, la Société d’Exploitation du Guichet Unique du Bénin, la Direction Générale des Douanes et Droit Indirects et le Port Autonome de Cotonou. Elles concernent, le volume des marchandises passant par le PAC, la durée de séjour des navires porte-conteneurs en rade, la durée de séjour des navires porte-conteneurs à quai, le niveau de vols dans l'enceinte portuaire comme proxy de la sécurité des opérations, le temps d’attente des camions gros porteurs au port puis le temps de transit douanier. Les données y relatives proviennent du MCA Bénin. Par ailleurs, comme pour la plupart des études antérieures, les données secondaires sur l’aide proviennent de la base de l’OCDE[[7]](#footnote-7).

***Méthode, modèle et outils d’analyse***

La méthodologie inclut deux approches d’analyse mobilisées pour adresser la problématique des effets de l’aide américaine sur les performances au Port Autonome de Cotonou. A travers la première dimension, la dynamique d’évolution des variables de performances du Port sera appréciée dans le temps. Plus spécifiquement, cette première approche d’analyse permet d’apprécier l’opportunité des investissements réalisés en termes de gains de temps et de réduction des coûts de transaction dans les opérations portuaires. Les données synthétisées dans le tableau 3 ci-après servent de base à cette analyse.

**Tableau 3 : Niveau des indicateurs de performance**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Année | Volume (Tonne métriques) | Durée en rade (Heures) | Durée à quai (Jours) | Nombre de Vol | Temps d’attente camions au port (Heure) | Temps transit douanier (Jours) |
| 2006 | 4,1 | 16 | 2 | 40 | 24 | 3,8 |
| 2007 | 6,04 | 49 | 1,53 | 57 | 0 | 0 |
| 2008 | 6,91 | 67,6 | 1,98 | 25 | 104 | 0 |
| 2009 | 6,36 | 39,12 | 1,6 | 48 | 0 | 0 |
| 2010 | 7,104 | 34,72 | 1,1 | 24 | 38,26 | 3,38 |
| 2011 | 6,9 | 34,6 | 1,31 | 32 | 27,55 | 2,93 |

Source : MCA Bénin (2012).

Enfin, un modèle empirique pouvant capter l’impact de l’aide sur des variables d’intérêt et surtout l’avènement du premier compact du MCA et les investissements subséquents est considéré pour apprécier l’effet des réformes sur le volume des échanges notamment. La spécification qui s’inspire de Cali et te Velde (2010) puis Collier et Dollar (2002) prend la forme,

où étant donné l’opérateur logarithme népérien , désignent respectivement, les importations en valeur, le produit intérieur brut, le coût par conteneur à l’importation, l’aide pour le commerce, la variable dummy indiquant l’avènement de l’aide MCA avec la valeur 0 avant 2006 et 1 après cette date puis enfin le temps de traitement par conteneur. Ce modèle assez simpliste permet d’apprécier l’impact non seulement de l’aide mais aussi, indirectement celui lié à la réduction des durées dues aux investissements. L’aide sera considérée sans et puis avec la subvention du MCC afin de mettre en lumière un effet direct. Le test de causalité suivant Granger (1969) va introduire cette seconde approche d’analyse.

1. **Résultats empiriques**

Sur la période 2006-2011, les financements du MCA au Bénin au titre de la composante « accès au marché » réalisés essentiellement au PAC se chiffrent à 187.903.987 dollars US. Se référant à la méthodologie d’analyse des effets de l’aide pour le commerce proposée par Adhikari (2011), il est important d’apprécier le premier critère, celui du principe de l’additionalité. En effet, les financements au titre de l’aide pour le commerce doivent compléter les flux d’aide en faveur des PMA. Les figures 1.a et 1.b ci-après donnent une illustration du respect de ce principe dans le cadre de l’aide américaine au Bénin.

Source : Auteurs, OECD Creditor Reporting System (CRS) database.

Les figures 1a et 1b représentent la dynamique de l’aide pour le commerce orientée respectivement dans les infrastructures économiques & services (I) puis dans les politiques commerciales et régulations (II). De ce point de vue, après une baisse de l’aide pour le commerce de 2002 à 2006 dans le domaine des infrastructures économiques, il y a une constante hausse de la variable, atteignant un pic en 2011 précisément, l’année de fin de projet MCA : la composante accès au marché du projet a donc permis de relever substantiellement le niveau de l’aide pour le commerce dans le pays sur toute la période d’exécution du projet, d’où le respect du principe d’additionalité qui permet d’apprécier cet appui sous l’angle d’une aide pour le commerce. Quant au flux d’aide dans les politiques commerciales et régulations, la même dynamique peut s’observer, les pics étant constatés durant la période de mise en œuvre du projet au PAC. Ces premières évidences fondent la recherche d’effets réels des financements engagés sur les performances du port en considérant quelques indicateurs pertinents.

***Analyse de la dynamique des indicateurs de performance***

Comme indiqué dans la méthodologie, les principaux indicateurs de performance concernent, le volume des marchandises passant par le PAC, la durée de séjour des navires porte-conteneurs en rade, la durée de séjour des navires porte-conteneurs à quai, le niveau de vols dans l'enceinte portuaire comme proxy de la sécurité des opérations, le temps d’attente des camions gros porteurs au port puis le temps de transit douanier. Leur évolution dans le temps donne une illustration des effets des différentes réformes de facilitation entreprises au PAC.

Pour apprécier le trafic de marchandises au PAC sur la période récente, il est fait recours au volume de marchandises (figure 2.a) et à la valeur des marchandises échangées exprimées en pourcentage du PIB (figure 2.b).

Source : Auteurs, données MCA Bénin. Source : Auteurs, données WDI

La figure 2.a montre bien que le trafic de marchandises passant par le port de Cotonou a progressé de 2.8 tonnes métriques au cours des 5 années du programme passant de 4.1 à 6.9 tonnes métriques, **soit un taux d’accroissement annuel de 13.65% en moyenne**. En année 5 du programme, le trafic de marchandises a atteint 6.9 millions de tonnes métriques contre une cible finale de 6.3 millions de tonnes métriques. D’après les conclusions du rapport d’achèvement du programme, l’évolution à la hausse du trafic observée depuis le démarrage devrait se confirmer avec la mise en exploitation des investissements réalisés. Ceci peut être observé d’ailleurs dans la figure 2.b qui représente l’évolution de la valeur des marchandises échangées au PAC avec des pics obtenus en 2007 et 2008.

La durée de séjour des navires porte-conteneurs en rade et à quai constitue (figure 3.a) un élément d’appréciation des performances liées aux investissements et réformes engagés dans le cadre de l’aide pour le commerce. Dans la même logique, il est usuel d’étudier les délais aussi bien à l’importation qu’à l’exportation (figure 3.b).

Source : Auteurs, données MCA Bénin. Source : Auteurs, données WDI

Le temps moyen d’attente des navires porte-conteneurs en rade n’a pas été considérablement réduit pendant la période d’exécution ; ceci résulterait de la congestion due à l’importation massive des matériaux et équipements nécessaires aux travaux réalisés dans le cadre du sommet de la CEN-SAD en 2008. Cependant, la mise en place du mode logistique "Fenêtre d’Accostage Fixe" en octobre 2009 a contribué à réduire significativement le temps moyen d’attente en rade jusqu’à la fin du programme et au-delà (MCA Bénin, 2012). Ceci est remarquable sur la figure 3.b, avec une baisse drastique du nombre de jours nécessaires aussi bien à l’exportation qu’à l’importation depuis la réalisation des investissements en 2007 notamment. A l’opposé, **la durée moyenne de séjour des navires porte-conteneurs à quai a diminué dans le temps dans l’ordre de 6.9% en moyenne annuelle** passant de 2 jours en 2006 à 1.31 jours en 2011[[8]](#footnote-8). Cette tendance reste compatible avec la baisse du temps moyen nécessaire à l’importation dans la figure 3.b ; avec les données de la Banque mondiale, la réduction du temps à l’importation et à l’exportation est de 3.42% et 2.64% en moyenne annuelle. Ce qui constitue un gain particulièrement important en termes de temps dans les échanges commerciaux, résultant des politiques et réformes entreprises.

Le rapport d’achèvement du programme du Bénin pour le MCA revient sur d’autres indicateurs tels que le temps d’attente des camions au port, le temps de transit et les cas de vol dans l’enceinte portuaire. Bien qu’indiquant une évolution erratique, le premier indicateur suit une tendance baissière qu’il faut mettre à l’actif du Plan d’Actions mis en place pour en assurer un meilleur suivi et une gestion plus rationnelle du séjour des camions gros porteurs dans l’enceinte portuaire[[9]](#footnote-9) (MCA Bénin, 2012). Le temps de transit douanier qui était de 3.80 jours en 2006 a enregistré une baisse continue pour s’établir à 2.93 jours en 2011[[10]](#footnote-10). Enfin, au titre de l’indicateur de mesure de la sécurité des opérations portuaires, le nombre de vols sur la plateforme est considéré : le niveau de vols enregistrés à la brigade spéciale du port suit une évolution erratique faite de hausse et de baisse.

La logique d’intervention de la composante "accès au marché" du programme MCA n’inclut pas explicitement la réduction des coûts de traitement des opérations portuaires (MCA Bénin, 2012) ; c’est pourquoi, l’analyse de coût doit s’interpréter en termes de réduction de coût de transaction induite par des gains potentiels de temps aussi bien en rade, à quai que dans le traitement des dossiers au niveau du guichet unique. La figure 4 suivante permet d’apprécier la hausse des coûts de traitement par conteneurs à l’importation et à l’exportation.

Source : Auteurs, donnée WDI.

Sans conteste, les coûts liés au traitement des importations apparaissent plus élevés que ceux qui sont liés au traitement des exportations. La dynamique des coûts montre une tendance haussière des deux types de coûts, une tendance plus lourde en ce qui concerne les importations au PAC, et ceci, à partir de 2008 notamment. **En conséquence, la mise en œuvre des investissements de réformes et de facilitation au PAC dans le cadre du programme MCA pourrait s’accompagner d’une hausse du coût de traitement des opérations portuaires dans l’ordre de 0.66% et 2.17% en moyenne annuelle pour les exportations et importations respectivement**. Ainsi, en termes clairs, à la réduction des délais et temps de traitement s’oppose une augmentation des coûts de traitement : cette situation qui pourrait s’expliquer par une nouvelle structure de facturation des services suivant le principe du rapport qualité-prix étant donné les nouvelles infrastructures. C’est pourquoi, la réduction des coûts de transaction liée au gain de temps devient importante pour apprécier globalement l’impact des réformes et politiques de facilitation sur les coûts au PAC.

Avant l’estimation du modèle explicatif des importations, la causalité entre les variables principales est appréciée pour appuyer les analyses et interprétations graphiques ; les résultats du test de causalité au sens de Granger (1969) sont consignés dans le tableau 4 ci-après pour les variables considérées pertinentes pour l’analyse.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tableau 4 : Résultats du test de causalité** | | | |
|  |  |  |  |
| Null Hypothesis: | Obs | F-Statistic | Probability |
| Cost\_to\_M does not Granger Cause AfT\_MCA | 27 | 7.58615 | 0.00312 |
| AfT\_MCA does not Granger Cause Cost\_to\_M | | 2.90376 | 0.04601 |
| Time\_to\_M does not Granger Cause AfT\_MCA | 27 | 36.4079 | 1.0E-07 |
| AfT\_MCA does not Granger Cause Time\_to\_M | | 3.21118 | 0.05976 |
| M does not Granger Cause AfT\_MCA | 27 | 0.72432 | 0.49586 |
| AfT\_MCA does not Granger Cause M | | 19.5787 | 1.3E-05 |
| Time\_to\_M does not Granger Cause Cost\_to\_M | 27 | 3.98236 | 0.03341 |
| Cost\_to\_M does not Granger Cause Time\_to\_M | | 170.091 | 4.2E-14 |
| M does not Granger Cause Cost\_to\_M | 27 | 1.05044 | 0.36668 |
| Cost\_to\_M does not Granger Cause M | | 4.77996 | 0.01889 |
| M does not Granger Cause Time\_to\_M | 27 | 1.15470 | 0.33353 |
| Time\_to\_M does not Granger Cause M | | 3.63819 | 0.04315 |

Source : Auteurs.

Les variables concernent l’aide pour le commerce y compris la subvention du MCA sur le quinquennat 2006-2011 (*AfT\_MCA*), le coût de traitement du conteneur à l’importation (*Cost\_to\_M*), le temps de traitement du conteneur à l’importation (*Time\_to\_M*), puis les importations (*M*) en valeur. Au seuil de 5%, il est constaté que l’aide pour le commerce cause non seulement, le temps et le coût de traitement des conteneurs à l’importation au PAC, mais aussi les importations[[11]](#footnote-11). Dans la même dynamique et de façon indirecte, il est remarquable qu’aussi bien le coût que le temps de traitement causent les importations ; ce qui amplifierait l’effet causalité de l’aide pour le commerce sur les importations au Bénin dans la période. Enfin, il y a bien une relation de cause à effet bidirectionnelle entre le coût et le temps, pouvant justifier l’hypothèse d’une réduction de coût de transaction due à la réduction de temps moyen de traitement des opérations portuaires. Sur la base de test de causalité, on conclut ainsi que des variations dans l’aide pour le commerce affecteraient directement les coûts et les durées de traitement des conteneurs à l’importation puis indirectement, les quantités de marchandises importées au Bénin dans la période. En référence à Cali et te Velde (2010) puis Collier et Dollar (2002), une régression de la variable *M* sur ces exogènes permettra de corroborer cette intuition.

Pour expliquer les importations en valeur, il est considéré le produit intérieur brut (*lnPib*), l’aide pour le commerce sans la subvention du MCA[[12]](#footnote-12) (*lnAfT\_NMCA*) et son carré[[13]](#footnote-13) (*lnAfT\_NMCA2*), la variable dummy avec zéro avant 2006 et 1 après 2006 (*MCA*), l’aide pour le commerce avec la subvention du MCA (*lnAfT\_MCA*) et son carré (*lnAfT\_MCA2*), le temps à l’importation (*Time\_to\_M*) puis le coût à l’importation (*Cost\_to\_M*). Deux scénarii sont distingués : l’estimation avec la subvention d’une part puis l’estimation sans la subvention sur la période 1985-2013 d’autre part. Les résultats sont consignés dans le tableau 5 ci-après.

**Tableau 5 : Résultat de l’estimation du modèle**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Variables | Estimation sans subvention MCA | Estimation avec subvention MCA |
|  | 0.928\*\*\*  (10.63) | 1.002\*\*\*  (11.40) |
|  |  |  |
|  | 0.039\*\*  (2.06) |  |
|  |  |  |
|  | 0.015  (0.09) |  |
|  |  |  |
|  |  | 0.123\*\*\*  (5.03) |
|  |  |  |
|  |  | 1.092\*\*\*  (4.04) |
|  |  |  |
|  |  | 0.216\*  (1.75) |
|  |  |  |
|  | -0.092  (-1.50) | -0.216\*\*  (-2.20) |
|  |  |  |
|  | -1.305\*  (-1.67) | -0.463\*\*  (-2.27) |
|  |  |  |
|  | 13.011\*  (1.66) | -3.246\*\*\*  (-5.20) |
|  |  |  |
|  | 0.88 | 0.93 |
|  |  |  |
|  | 28 | 28 |
|  |  |  |
| *Fisher* |  |  |

Source : Auteurs. Les valeurs entre parenthèses représentent les t-Student. Par ailleurs, \*\*\*, \*\* et \* indiquent la significativité des coefficients au seuil de 1%, 5% et 10% respectivement.

Globalement, les résultats confirment les prédictions de l’analyse des tendances et du test de causalité, à savoir l’effet positif de l’aide pour le commerce (avec ou sans subvention du MCA) sur les importations au Bénin d’une part, puis l’effet négatif du temps et du coût de traitement par conteneur à l’importation sur les importations d’autre part. Le coefficient lié à la variable dummy testé significatif atteste de l’importance de la subvention du MCA dans l’explication de la dynamique des importations au Bénin depuis son avènement en 2006. Plus spécifiquement, l’élasticité des importations par rapport à *AfT\_NMCA* et *AfT\_MCA* est estimée à 0.039 et 1.092 respectivement, confirmant une hausse des importations plus grande lorsque la subvention du MCA est considérée dans l’estimation. Il en est de même du carré des variables de l’aide pour le commerce pour lequel, le coefficient n’est pas significatif dans le premier scénario mais significatif dans le second avec 0.216 comme élasticité.

Les élasticités négatives des importations par rapport au temps et au coût permettent de corroborer les premiers résultats obtenus de l’analyse des dynamiques : réduire ces variables de 1% permettent d’accroître les importations de l’ordre de 0.092% et 1.305% respectivement dans le premier scénario alors que les élasticités sont de l’ordre de 0.216 et 0.463 respectivement dans le second scénario. Ces résultats permettent de justifier en outre qu’au-delà de la hausse des coûts de traitements par conteneurs observée dans la tendance de la variable, son effet réducteur sur les importations ainsi testé significatif pourrait s’expliquer par la baisse des coûts de transaction due aux performances réalisées dans le temps de traitement avec moins d’heures en rade et moins de jours à quai pour les navires à conteneurs.

En dépit des limites méthodologiques liées aux données (sources diverses, nombre d’observations) puis à la référence aux subventions du MCA mises en œuvre en 2006 seulement, ces différentes approches d’analyse permettent de confirmer l’effet positif de l’appui du MCA analysé sous l’angle d’aide pour le commerce, sur les importations béninoises. Cet effet vient de la réduction des durées de traitement des conteneurs mais aussi des temps de navires à conteneurs en rade et au quai ; il vient aussi de la baisse des coûts de transaction liée à ces différentes réformes entreprises sur la plateforme portuaire. En considérant les deux scénarii avec et sans les subventions, le but est d’isoler l’effet spécifique de cette aide américaine dans l’explication des importations ; il existe d’autres approches d’analyse plus spécifiques qui permettraient d’adresser judicieusement cette problématique et elles pourraient être mise en œuvre pour une robustesse des résultats mis en exergue.

Ces différents résultats permettent de confirmer l’effet positif de l’appui du MCA analysé sous l’angle d’aide pour le commerce, sur les importations béninoises. Ils appellent une poursuite des réformes de facilitation des échanges au Port Autonome de Cotonou, lesquelles garantissent sa compétitivité dans le temps. Dans la même perspective, s’inscrit l’intensification des investissements nécessaires pour optimiser l’utilisation des ouvrages réalisés sur la plateforme portuaire notamment, mais aussi sur les voies du corridor desservant les pays de l’hinterland. Ces réformes sont complémentaires à celles qui visent principalement l’environnement des affaires dans le domaine du commerce transfrontalier. Les résultats militent en faveur du deuxième compact du programme MCA pour lequel le Bénin est éligible et dont les investissements permettront d’impacter d’autres secteurs de l’économie.

1. **Conclusion**

L’importance du PAC dans l’économie du Bénin est continuellement en hausse alors même que pendant plusieurs années, sa compétitivité a été remise en cause, du fait de la grande concurrence régionale mais aussi, du sous-équipement en infrastructures modernes (MCA Bénin, 2012). Engorgement, multiplicité de procédures impliquant d’importants coûts de transaction formels ou informels, complexité du processus avec des pertes de temps pour insuffisance de dématérialisation, sont donc caractéristiques des opérations portuaires. L’environnement concurrentiel dans la sous-région avec les ports voisins reste aussi une forte contrainte à laquelle, le Bénin doit répondre par des réformes de facilitation des échanges avec ces pays. Depuis 2006 et sur une période de cinq ans, avec son éligibilité au Programme américain "Millenium Challenge Account" (MCA), le Bénin a choisi d’orienter la subvention essentiellement vers la composante "accès aux marchés" avec différents investissements et réformes intervenus dans le domaine portuaire. Fondamentalement, le Programme a contribué à lever les principaux obstacles à la croissance économique et à soutenir l’amélioration des infrastructures physiques et institutionnelles : le prolongement d’épi d’arrêt, la construction de deux nouveaux postes à quai, la confortation d’anciens quais, l’aménagement de voies, l’acquisition de remorques.

Le MCA est une série d’investissements stratégiques visant à améliorer les infrastructures physiques et institutionnelles de base puis à accroître l’investissement et l’activité du secteur privé. D’une valeur d’environ 307.298 millions de dollars US, la principale composante du Programme reste le "Projet Marchés" avec 61% des subventions accordées dans le cadre de l’initiative (MCA Bénin, 2012). Fondamentalement, elle vise à promouvoir l’accès aux marchés par une amélioration des opérations portuaires et des infrastructures. Elle cherche en outre à améliorer la compétitivité, la performance et la sécurité portuaires grâce à la modernisation des infrastructures, des systèmes de gestion et des réformes institutionnelles, de façon à accroître sa capacité et réduire les coûts de transaction. Dans cette perspective, la subvention américaine s’insère parfaitement dans le cadre de l’aide pour le commerce. L’objectif de cette étude est d’identifier les effets potentiels des réformes entreprises dans le domaine du Port Autonome de Cotonou et du commerce transfrontalier dans le cadre du Programme MCA.

Pour y arriver, la méthodologie s’inspire largement de la matrice des éléments, indicateurs et sources proposée par Adhikari (2011) pour apprécier les effets de l’aide pour le commerce. La méthodologie inclut deux approches : (1) la dynamique d’évolution des variables de performances du Port est appréciée dans le temps en termes de gains de temps et de réduction des coûts de transaction dans les opérations portuaires et (2) après un test de causalité au sens de Granger, l’effet des réformes sur le volume des échanges est apprécié par un modèle empirique inspiré de Cali et te Velde (2010) puis Collier et Dollar (2002). L’analyse de la dynamique de l’aide montre le respect du principe d’additionalité suivant lequel, la composante accès au marché du projet MCA a permis de relever substantiellement le niveau de l’aide pour le commerce au Bénin sur toute la période d’exécution ; ce qui autorise bien une appréciation de cet appui sous l’angle d’une aide pour le commerce.

Des indicateurs de performance ont été analysés pour mettre en relief les effets potentiels de l’aide ; il s’agit notamment du trafic de marchandises, du temps moyen d’attente des navires en rade et à quai. Le trafic de marchandises est passant par le port de Cotonou a progressé de 2.8 tonnes métriques au cours des 5 années du programme passant de 4.1 à 6.9 tonnes métriques, soit un taux d’accroissement annuel de 13.65% en moyenne, cette évolution à la hausse du trafic devant se confirmer avec la mise en exploitation des investissements réalisés. Si le temps moyen d’attente des navires porte-conteneurs en rade n’a pas été considérablement réduit pendant la période d’exécution, la durée moyenne de séjour des navires porte-conteneurs à quai a diminué dans le temps dans l’ordre de 6.9% en moyenne annuelle passant de 2 en 2006 à 1.31 jours en 2011. Cette tendance reste compatible avec la baisse du temps moyen nécessaire à l’importation notamment. Par ailleurs, les résultats montrent que la mise en œuvre des investissements de réformes et de facilitation au PAC dans le cadre du programme MCA pourrait s’accompagner d’une hausse du coût de traitement des opérations portuaires dans l’ordre de 0.66% et 2.17% en moyenne annuelle pour les exportations et importations respectivement. En termes clairs, à la réduction des délais et temps de traitement s’oppose une augmentation des coûts de traitement : c’est pourquoi, la réduction des coûts de transaction liée au gain de temps devient importante pour apprécier globalement l’impact des réformes et politiques de facilitation sur les coûts au PAC.

Le test de causalité a permis de conforter ces premiers résultats : l’aide pour le commerce cause non seulement, le temps et le coût de traitement des conteneurs à l’importation au PAC, mais aussi les importations. Sur cette base, on conclut que des variations dans l’aide pour le commerce affecteraient directement les coûts et les durées de traitement des conteneurs à l’importation puis indirectement, les quantités de marchandises importées au Bénin dans la période. En référence à Cali et te Velde (2010) puis Collier et Dollar (2002), une régression de la variable *M* sur ces exogènes est faite pour corroborer cette intuition, l’estimation étant faite avec et sans la subvention du MCA. Globalement, l’importance de la subvention dans l’explication de la dynamique des importations au Bénin depuis son avènement en 2006 est mise en évidence. Les résultats confirment les prédictions de l’analyse des tendances et du test de causalité, à savoir l’effet positif de l’aide pour le commerce (avec ou sans subvention du MCA) sur les importations au Bénin d’une part, puis l’effet négatif du temps et du coût de traitement par conteneur sur les importations d’autre part. Les élasticités estimées significatives confirment par ailleurs, une hausse des importations plus grande lorsque la subvention du MCA est considérée dans l’estimation ; il en est de même du carré des variables de l’aide pour le commerce pour lequel, le coefficient n’est pas significatif dans le premier scénario mais significatif dans le second. Ces résultats appellent une poursuite des réformes de facilitation des échanges au Port Autonome de Cotonou, lesquelles garantissent sa compétitivité dans le temps.

**Références bibliographiques**

Adam C. S. and O'Connell S. A. (2004), "Aid versus Trade Revisited: Donor and Recipient Policies in the Presence of Learning-by-Doing", *The Economic Journal*, Vol. 114, pp.150-173.

Adhikari R. (2011), "Evaluating Aid for Trade Effectiveness on the Ground: A Methodological Framework", International Centre for Trade and Sustainable Development.

Adhikari, R. (2011), ‘‘Evaluating Aid for Trade effectiveness on the ground: A methodological framework’’, *Aid for Trade Series Issue,* Paper 20, Geneva, ICTSD.

Aho M. C. and Bayard T. O. (1984), "Costs and Benefit of Trade Adjustment Assistance", In "The Structure and Evolution of Recent U.S. Trade Policy" by Baldwin R. and Krueger A. eds., University of Chicago Press, pp. 153-194.

Basnett Y., Engel J., Kennan J., Kingombe C., Massa I. and te Velde D. (2012), "Increasing the Effectiveness of Aid for Trade: the Circumstances under which it Works Best", Working Paper 353, Overseas Development Institute.

Bearce D., Finkel, S., Perez-Linan, A., Rodriguez-Zepeda, J. and Surzhko, L. (2012), ‘‘Has Aid for Trade increased recipient exports? The impact of US AfT allocations 1999-2008’’, Report prepared for USAID.

Berrittella M. and Zhang, J. (2012), ‘‘A global perspective on effectiveness of Aid for Trade’’, Policy Research Working Paper 6126, Washington, DC, World Bank.

Brenton P. and von Uexkull E. (2009), ‘‘Product-Specific Technical Assistance for Exports: Has it Been Effective?’’ *Journal of International Trade and Economic Development,* Vol. 18, No.2, pp. 235-254.

Cadot O., Fernandes A. M., Gourdon J. and Mattoo A. (2011), ‘‘Impact Evaluation of Trade Interventions: Paving the Way’’, Policy Research Working, Paper 5877, Washington, DC, World Bank.

Cali M. and te Velde D. W. (2010),‘‘Does Aid for Trade Really Improve Trade Performance?’’ *World Development,* Vol. 39, No. 5, pp.725-740.

Chang, R., L. Kaltani, and N. Loayza (2005), ‘’Openness Can be Good for Growth: The Role of Policy Complementarities”, Cambridge, Massachusetts: NBER, Working Paper No. 11787.

Collier P. and Dollar D. (2002), "Aid Allocation and Poverty Reduction", *European Economic Review*, Vol. 46, pp.1475-1500.

Dufrénot G., Mignon V. and Tsangarides C. (2009), ‘’The Trade-Growth Nexus in the Developing Countries: A Quantile Regression Approach’’, Paris, CEPII, Document de Travail 2009-04.

Hallaert J. (2010), “Increasing the Impact of Trade Expansion on Growth: Lessons from Trade Reforms for the Design of Aid for Trade”, Trade Policy Working Paper No. 100, Paris, OECD.

Hausmann R., Rodrik D. and Velasco A. (2005), “Growth Diagnostics”, Unpublished, available at: http://ksghome.harvard.edu/~drodrik/barcelonafinalmarch2005.pdf.

Helble M., Mann C and Wilson J. (2009), "Aid for Trade Facilitation", Policy Research Working Paper 5064, World Bank.

Johansson L. and Pettersson J. (2009), "Tied Aid, Trade Facilitating Aid or Trade Diverting Aid?’’, Working Paper, Departement of Economics, Uppsala University, No.2009:5, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:se:uu:diva-101264>.

Lensink R. and Morrissey O. (1999), "Aid Instability as a Measure of Uncertainty and the Positive Impact of Aid on Growth", <http://irs.ub.rug.nl/ppn/241140455>.

Mayer F. and Milberg W. (2013), "Aid for Trade in a World of Global Value Chains: Chain Power, the Distribution of Rents and Implications for the Form of Aid", Working Paper 34.

MCA Bénin (2012), “Rapport d’Achèvement du Programme du Bénin pour le Millenium Challenge Account’’.

McCulloch N., Winters L. A. and Cirera X. (2001), “Trade Liberalisation and Poverty: A Handbook”, London, CEPR.

OECD (2009), "Binding Constraints to Trade Expansion: Aid for Aid Objectives and Diagnostics Tools", OECD Trade Policy Working Paper No.94.

OMD (2011), « Facilitation du Commerce : Instruments, Approches, Tendances, Initiatives et plus encore ».

OECD (2009), “Trading Out of Poverty: How Aid for Trade Can Help”, Paris, OECD.

OECD and WTO (2009), “Aid for Trade at a Glance 2009 : Maintaining Momentum”, Paris.

Poirine B. (1999), "A Theory of Aid as Trade with Special Reference to Small Islands", *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 47, No.4, pp.831-852.

Rippel B. (2011), “Why Trade Facilitation is Important for Africa”, Africa Trade Policy Notes, No. 27, World Bank, Washington DC.

Rodrik, D. (1998), ‘’Trade Policy and Economic Performance in Sub-Saharan Africa, Cambridge, Massachusetts: NBER’’, Working Paper 6562.

Stiglitz J. and Charlton A. (2006), "Aide for Trade: A Report for the Commonwealth Secretariat".

Vijil M. and Wagner L. (2010), "Does Aid for Trade Enhance Export Performance? Investigating on the Infrastructure Channel”, Working Paper SMART-LERECO N°10-O1.

World Bank (2005), ‘’Economic Growth in the 1990s: Learning from a Decade of Reform’’, Washington, D.C, World Bank.

WTO (2005), ‘‘Doha Work Programme : Ministerial Declaration’’, WT/MIN(05)/DEC.

1. Le 22 février 2006, le Gouvernement des Etats Unis d’Amérique, à travers le Millenium Challenge Corporation (MCC) et le Gouvernement du Bénin ont signé une convention de coopération (le Compact) pour apporter une solution aux contraintes économiques et offrir des incitations au secteur privé. [↑](#footnote-ref-1)
2. Organisation Mondiale des Douanes (2011), « Facilitation du commerce : Instruments, approches, tendances, initiatives et plus encore ». [↑](#footnote-ref-2)
3. Rapport sur l’économie béninoise 2006-2010, p.185 [↑](#footnote-ref-3)
4. Les autres nouveaux sujets abordés à Singapour concernent (i) le commerce et la concurrence, (ii) l’investissement et la concurrence puis (iii) l’investissement et la transparence. Avec la facilitation des échanges, ils sont considérés comme les questions de Singapour. [↑](#footnote-ref-4)
5. La Conférence Ministérielle de l’OMC à Hong Kong en décembre 2005 appelle les donateurs à accroître les ressources de l’aide pour le commerce afin d’aider les pays, spécialement les moins développés, à renforcer les capacités d’offre et les infrastructures d’échanges ; elles devraient permettre de mettre en œuvre les accords de l’OMC mais aussi de tirer profit des avantages qu’ils offrent et conduire à l’expansion des échanges (WTO, 2005) [↑](#footnote-ref-5)
6. World Bank (2005), Economic Growth in the 1990s: Learning from a Decade of Reform, Washington, D.C.: World Bank. [↑](#footnote-ref-6)
7. OECD Creditor Reporting System (CRS) database [↑](#footnote-ref-7)
8. La performance enregistrée au niveau de ce mode d’exploitation des quais au profit des porte-conteneurs a amené le principal armateur desservant le port de Cotonou à supprimer les surcharges portuaires liées à l’attente des bateaux depuis mars 2010 (MCA Bénin, 2012). [↑](#footnote-ref-8)
9. Au nombre des actions préconisées dans ce plan, figure le développement du logiciel SIGECPAC dont la mise en service à partir de mars 2011 a permis une nette diminution du temps de séjour des camions dans le port. [↑](#footnote-ref-9)
10. Les actions de réformes prévues dans le manuel des procédures de dédouanement et d’enlèvement des marchandises au port de Cotonou en cours de finalisation devraient permettre d’améliorer davantage cette situation. [↑](#footnote-ref-10)
11. Rejet de l’hypothèse nulle. [↑](#footnote-ref-11)
12. L’aide pour le commerce sans la subvention du MCA est obtenue par déduction de celle-ci de l’aide totale pour le commerce, compte tenu des montants décaissés sur chaque année du projet. [↑](#footnote-ref-12)
13. Le carré des variables de flux d’aide permet de prendre en compte l’effet de taille ou de rendement de l’aide sur les importations. [↑](#footnote-ref-13)