



Note sur l'écart entre les prix FAB UE28-RU et CAF AO, CEMAC et EAC en 2015

Jacques Berthelot (jacques.berthelot4@wanadoo.fr), 7 janvier 2017

Dans les diverses notes de SOL sur l'évaluation de l'impact des APE entre l'UE28-RU et l'Afrique de l'Ouest (AO), la CEMAC et l'EAC, faute de données dans la littérature sur les échanges entre l'UE et l'Afrique sub-saharienne (ASS), on a multiplié les exportations FAB (franco à bord) de l'UE par 1,3 pour en déduire les importations CAF (coûts-assurances-fret) dans les APE d'AO, de l'EAC et plus récemment du Cameroun et de la CEMAC (travail en cours). Mais ce coefficient de 1,3 semblerait excessif au regard de l'analyse de la littérature que l'on a approfondi depuis sur le sujet, bien qu'elle soit peu explicite.

La mesure de l'écart entre les prix FAB du pays exportateur et CAF du pays importateur est très controversée dans la littérature existante sur le sujet pour de nombreuses raisons. Cet écart varie beaucoup selon les produits, les modes de transport (mer, air ou voie terrestre) et les pays exportateurs et importateurs.

Ce qui est sûr est que les pays d'ASS ne disposent pas de statistiques fiables sur leurs importations CAF. Par exemple, bien que le Sénégal publie ses importations totales CAF selon les pays fournisseurs, permettant d'identifier celles venant de l'UE28-RU¹, un rapprochement avec les exportations FAB de l'UE28-RU conduit au résultat absurde d'un ratio CAF/FAB de 75,1% en 2014 et de 82,4% en 2015. De même la CEDEAO ne donne que les exportations par produit jusque 2012 mais rien sur les importations, a fortiori sur leur provenance. Les bases de données internationales officielles ne sont pas plus fiables, que ce soit celles de Comtrade (des Nations Unies) ou celles dérivées de Comtrade que sont celles de ITC TradeMap et de la CNUCED, toutes fondées sur les codes à 6 chiffres du Système Harmonisé (SH).

Ainsi le tableau 1 montre que ITC TradeMap présente des valeurs CAF de la CEMAC (on aurait pu prendre l'AO ou l'EAC) presque toujours inférieures aux valeurs FAB UE28 pour quelques chapitres du SH alors que cela devrait être l'inverse. Déjà le ratio des importations totales CAF de la CEMAC aux exportations totales FAB de l'UE28 est légèrement inférieur à 1, ce qui est absurde.

Tableau 1 – Large sous-estimation des valeurs CAF CEMAC sur les valeurs FAB UE28 en 2015

Million €	Tous	0402	1001	22	19	21	84	87	30	85	63	39	2523	27	38
X UE28	5596	61,1	118,5	219,2	109	99,3	980	370	309,2	492	140,2	140,6	45	106,9	113,9
MCEMAC	5571	63,4	139,6	213,5	107	91,4	974,5	320,5	256,3	481,9	115,8	143,9	84,2	105,1	121,1
CAF/FAB	99,6%	103,8%	117,8%	97,4%	98,2%	92%	99,4%	86,6%	82,9%	97,9%	82,6%	102,3%	187,1%	98,3%	106,3%

Source : Eurostat et ITC TradeMap

Les ratios CAF/FAB pour les codes du SH de quelques produits importants importés par la CEMAC de l'UE28 en 2015 sont les suivants : lait concentré (0402), blé (1001), boissons (22), préparations de céréales (19), préparations alimentaires diverses (21), machines (84), automobiles (87), produits pharmaceutiques (30), matériels électriques (85), vêtements usagés (63), plastiques (39), ciments (2523), produits pétroliers (27), produits chimiques (38). ITC

¹ <http://www.ansd.sn/ressources/publications/bulletin%20mensuel%20DECEMBRE%202015.pdf>

TradeMap reconnaît ces contradictions qu'il explique par de nombreuses raisons², parmi lesquelles des exemptions légales de droits de douane (DD) et des sous-facturations avec la complicité des douaniers. Pourtant le fait que des produits soient exemptés de DD ne devrait pas empêcher d'enregistrer la valeur CAF des importations.

On ne peut se fier davantage en la base de données de la CNUCED qui, d'un côté, semble surévaluer les importations CAF de la CEMAC par rapport aux exportations FAB de l'UE et, de l'autre, sous-évalue les importations CAF de l'AO et de l'EAC. Ainsi les 5,327 Md€ d'exportations FAB de l'UE28-RU vers la CEMAC en 2015 selon Eurostat ont été inférieures de 40% aux 8,521 Md€ d'importations CAF de la CEMAC venant de l'UE28-RU selon la CNUCED, ce qui implique un ratio CAF/FAB de 1,60 qui paraît excessif. Mais les 26,595 Md€ d'exportations FAB de l'UE28-RU vers l'AO ont été supérieures de 13% aux 23,528 Md€ d'importations CAF de l'AO selon la CNUCED (ratio CAF/FAB de 88,5%) et les 3,313 Md€ d'exportations FAB de l'UE28-RU vers l'EAC ont été supérieures de 5,8% aux 3,131 Md€ d'importations CAF de l'EAC selon la CNUCED (ratio CAF/FAB de 94,5%). Des ratios clairement absurdes.

Plus précisément, en codes CTCI, les importations CAF de la CEMAC venant de l'UE28 ont été supérieures aux exportations FAB de l'UE28 de 105,4% pour les pneumatiques (code 625), de 95,5% pour les produits pétroliers (code 334), de 50,2% pour les véhicules automobiles (code 781), de 348,6% pour les avions (code 792), de 35,7% pour les boissons alcooliques (code 112) et, en code SH, de 44% pour le fromage et de 40% pour le beurre, même si la supériorité n'est que de 3,9% pour le blé. A l'inverse les importations CAF de friperie (code 269) ont été inférieures de 21,5% aux exportations FAB de l'UE28.

On le voit ces données d'ITC TradeMap comme de la CNUCED, toutes deux tirées de la base Comtrade des Nations Unies, sont contradictoires et ne permettent pas de conclure sur l'écart entre les valeurs FAB de l'UE et les valeurs CAF de la CEMAC (ou de l'AO ou de l'EAC).

Une étude de mars 2016 de l'OCDE sur les marges FAB-CAF a mis en place une base de données permettant de calculer le ratio CAF/FAB³. Cependant cette base est encore incomplète car elle est loin de couvrir tous les pays et tous les produits (en SH6) mais sa couverture devrait s'étendre à l'avenir. Mais elle n'est pas basée sur les données bilatérales des pays importateurs et exportateurs mais sur un modèle économétrique complexe prenant appui sur des données bilatérales considérées comme fiables de 16 pays (mais aucun pays d'Afrique et seulement la République tchèque et le Luxembourg pour l'UE) de 1995 à 2013 et les données FAB-CAF de Comtrade lorsqu'elles sont jugées de bonne qualité. En fait les Etats-Unis sont le seul pays à publier les coûts de transport et assurances pour toutes ses importations par ligne tarifaire, mais cela ne concerne que ses importations sans que l'on ait les mêmes informations pour les prix CAF payés par ses partenaires qui importent ses exportations. Une insuffisance du modèle de l'OCDE est qu'il n'a pas tenu compte des pays dont le ratio CAF/FAB est supérieur à 20% ou négatif. Un autre biais du modèle est qu'il ne tient pas compte des pays enclavés (sans accès direct à la mer), qui sont nombreux en ASS. Un autre biais est qu'il présente l'écart CAF-FAB surtout du point de vue des pays développés importateurs alors que l'écart est supérieur pour les pays PED importateurs, ne serait-ce que parce leurs infrastructures de transport international sont moins efficaces. Au total le modèle estime que l'écart moyen mondial CAF-FOB a été de 6,2% de 1995 à 2013. Mais il souligne que les écarts mondiaux sont très différents selon les produits, allant de 28% pour le chapitre 28 (sel, sulfures et ciment) à 3% pour le chapitre 30

² http://www.trademap.org/stFAQ.aspx#li_Answer1_7

³ [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=STD/CSSP/WPTGS\(2016\)8&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=STD/CSSP/WPTGS(2016)8&docLanguage=En)

(produits pharmaceutiques). L'OCDE cite aussi d'autres études telles que celle de Limao and Venables (2001) basée sur des données du FMI de 1990 avec un ratio médian de 28% ou celle de Clark *et al.* (2004) sur les importations des Etats-Unis de 1996 à 2000 où le ratio moyen CAF/FAB était de 5,2% pour tous pays mais de 12% pour l'Océanie et l'Afrique.

L'écart CAF-FAB doit tenir compte que les 3 Etats d'AO enclavés – Mali, Burkina Faso et Niger – ont représenté 7,4% des exportations totales FAB de l'UE28-RU vers l'AO en 2015 (dont 13% pour les céréales et préparations) et supportent des frais de transport terrestre jusqu'aux ports qui sont supérieurs aux frais de transport maritime de FAB AO à CAF UE. Et le pourcentage des exportations FAB de l'UE28-RU vers les pays enclavés de la CEMAC (Tchad, République Centrafricaine) a été de 17,5% et de 25,7% pour ceux de l'EAC (Burundi, Rwanda, Ouganda).

Une étude de la Banque mondiale de 2009 sur les exportations en France de mangues du Mali et du Burkina Faso via Abidjan montre que, pour le Mali, le transport maritime d'Abidjan à la France a été de 12,1% du prix CAF France, auquel s'ajoutent 27,5% pour le transport de Bamako à Abidjan, ce qui fait 39,6% du prix CAF France à partir de FAB Bamako. Pour le Burkina Faso, le transport maritime a représenté 12,4% du prix CAF France, auquel s'ajoute 18,9% de frais de transport terrestre de Bobo Dioulasso à Abidjan, donc un écart FAB-CAF de 31,3%⁴. Il en résulte que le prix payé au producteur n'est que de 0,27 €/kg au Mali et au Burkina contre 0,45 €/kg en Côte d'Ivoire. Faute d'autres données concrètes, si l'on en déduit que le prix CAF payé par les 3 pays enclavés d'AO est 3 fois le prix des pays côtiers pour toutes leurs importations de l'UE et que les 12,25% de l'écart CAF-FAB de CI est représentatif de la moyenne pour les pays côtiers, alors l'écart CAF-FAB pour les importations totales d'AO venant de l'UE28 serait de 14,1%.

En fait le ratio CAF/FAB est nettement supérieur selon d'autres sources récentes. Pour une chercheuse de Tralac du 30 mars 2016 *"L'Afrique de l'Ouest et Centrale ont les coûts de transport internationaux et des temps de transit comparés les plus élevés; les coûts de transport et de logistiques sont parmi les plus élevés au monde... Le coût moyen de transport d'un container en Afrique de l'Ouest et centrale est de 2,43 dollars au kilomètre ce qui correspond à respectivement 1,5 et 2,2 fois les taux de fret d'Afrique du Sud et des Etats-Unis. Pour les pays enclavés les coûts de transport représentent en moyenne 45 pourcent de la valeur des importations et 35 pourcent de la valeur des exportations. Ceci est très supérieur aux moyennes mondiales de 5,4 pourcent (des importations) et 8,8 pourcent (des exportations)"*⁵, ce qui signifie 8,3 fois le prix CAF et 4 fois le prix FAB pour les pays enclavés. Un journaliste du Nigéria va plus loin le 27 mars 2016 : *"On paie cher la mauvaise connectivité puisque, alors que, dans les économies développées, le fret en pourcentage de la valeur des importations n'est que d'environ 3 pour cent, dans les économies en développement, il est d'environ 10 pour cent. Mais, pour l'Afrique, il est estimé à la valeur incroyable de 20 à 35 pour cent, en particulier pour les pays sans littoral"*⁶. On n'est pas loin des 30% estimés dans nos analyses précédentes de l'impact des APE.

SOL se propose donc de réviser ses précédentes évaluations de l'impact des APE d'AO, de l'EAC et de la CEMAC en réduisant l'écart CAF-FAB de 30% à 20%.

⁴ http://www.on-mali.org/joomla/___GED/pdf/0wstd08bamakodakarcorridorstudyfinalreportfrench.pdf

⁵ <https://www.tralac.org/discussions/article/9364-transportation-costs-and-efficiency-in-west-and-central-africa.html>

⁶ <http://www.thisdaylive.com/index.php/2016/03/27/improving-connectivity-transport-costs-in-wcentral-african-region/>