

Yvrose Guerrier

Chef de Service

Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE)

Jeff Allien

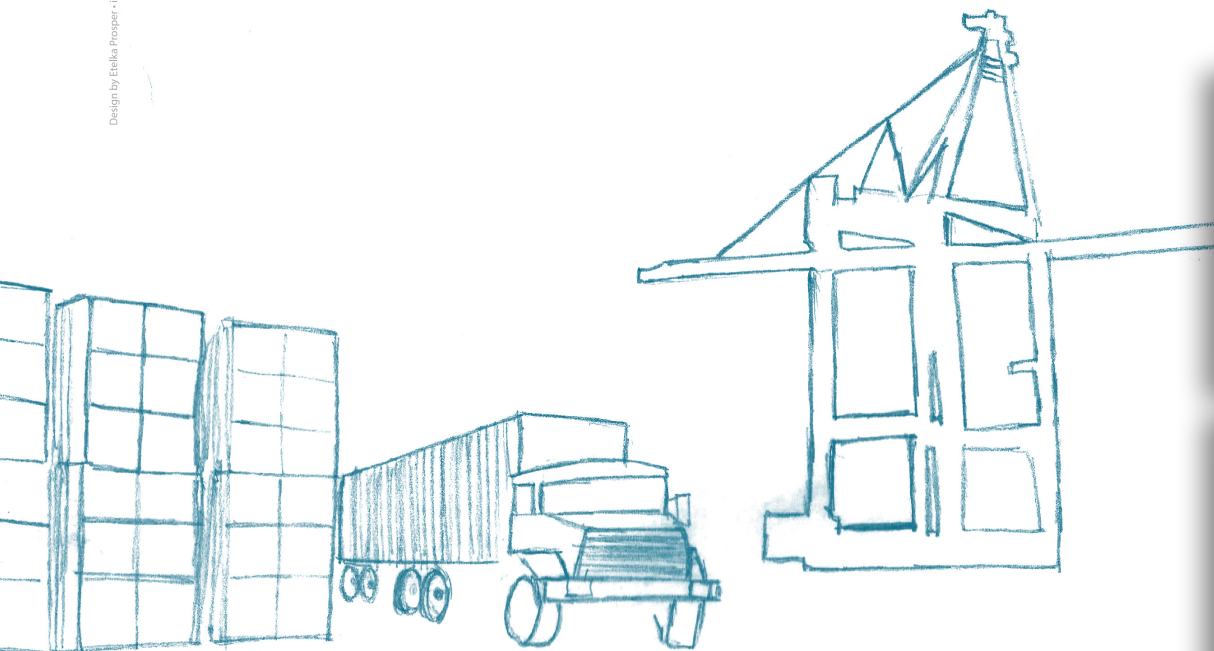
Analyste de projet

Ministère de la Planification et de la Coopération Externe (MPCE)

Analyse des coûts et des avantages

Rapport sur l'Informatisation des procédures au port international du Cap-Haitien

Design by Etelka Prosper - identity@gmail.com



COPENHAGEN
CONSENSUS
CENTER

Haiti
Priorise
Un plan de développement alternatif

Rapport sur l'Informatisation des procédures au port international du Cap-Haitien

Haiti Priorise

Yvrose Guerrier

Chef de Service

Ministere Planification et Cooperation Externe

Jeff Allien

Analyste de projet

Ministere Planification et Cooperation Externe

© 2017 Copenhagen Consensus Center

info@copenhagenconsensus.com

www.copenhagenconsensus.com

Cet ouvrage a été produit dans le cadre du projet Haïti Priorise.

Ce projet est entrepris avec le soutien financier du gouvernement du Canada. Les opinions et interprétations contenues dans cette publication sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles du gouvernement du Canada.

Canada

Certains droits réservés



Cet ouvrage est disponible sous la licence internationale Creative Commons Attribution 4.0 ([CC BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)). Selon les termes de la licence Creative Commons Attribution, vous êtes libre de copier, distribuer, transmettre et adapter ce travail, y compris à des fins commerciales, dans les conditions suivantes :

Attribution

Veillez citer l'ouvrage comme suit : #NOM DE L'AUTEUR#, #TITRE DU RAPPORT#, Haïti Priorise, Copenhagen Consensus Center, 2017. Licence : Creative Commons Attribution CC BY 4.0.

Contenu d'un tiers

Copenhagen Consensus Center ne possède pas nécessairement chaque élément du contenu figurant dans l'ouvrage. Si vous souhaitez réutiliser un élément de l'ouvrage, il est de votre responsabilité de déterminer si l'autorisation est nécessaire pour cette réutilisation et d'obtenir l'autorisation du détenteur des droits d'auteur. Par exemple les tableaux, les illustrations ou les images font partie de ces éléments mais ne s'y limitent pas.

Résumé académique

Plusieurs ports dans le monde entier entrent dans cette dynamique d'automatisation des procédures pour les avantages offerts par celle-ci. Au regard des enjeux économiques actuels en Haïti notamment dans le Nord, un système informatique dédié au port, permettant à tous les professionnels portuaires, à l'administration des douanes, d'échanger des données et des messages en toute confidentialité et sécurité apporterait des gains de productivité considérables pour le passage portuaire parmi d'autres paramètres.

Les recherches documentaires ont montré l'importance d'une dématérialisation des procédures portuaires. Sur cette base, et tenant compte du contexte, une étude d'analyse coût-avantage a été menée. Le ratio avantage-coût (RAC) a été le critère alternatif d'investissement. L'objectif de cette étude est de fournir aux décideurs des instruments adéquats pour cibler les investissements publics dans le secteur portuaire. Un état des lieux de la situation portuaire en Haïti a orienté l'effort vers le port du Cap-Haïtien.

Les résultats des ratios avec un taux d'escompte de 3%, 5% et 12% convergent vers des valeurs supérieures à 1. Ce qui signifie que l'intervention portant sur l'automatisation des procédures du port du Cap-Haïtien peut être entreprise. Dans une logique de priorisation des besoins, l'Etat haïtien devrait envisager cette intervention.

Résumé de politiques

Vue d'ensemble

Haiti a des potentiels maritimes énormes avec plus de 1 500 kilomètres de côtes à son actif. Pourtant, Haïti figure parmi les pays de la Caraïbe qui exploitent le moins leurs ressources marines. Alors que ces derniers cherchent à mettre leurs ports en adéquation aux normes internationales en vue de capter le maximum des produits maritimes surtout avec l'élargissement du Canal de Panama, Haiti tarde encore à effectuer des investissements majeurs dans les infrastructures portuaires.

La réunion autour du réaménagement du port du Cap-haïtien tenue le jeudi 28 juillet 2014 entre le Gouvernement haïtien et l'Agence Américaine pour le Développement International (USAID) vient rompre la tendance. La rencontre s'est soldée par un accord portant sur la rénovation du port du Cap-haïtien via un projet financé à près de 65 millions de dollars américains. Ce dernier vise à accroître la compétitivité des services portuaires dans le nord à travers l'amélioration des infrastructures et les opérations des services douaniers.

Le projet à travers ses 3 composantes - la construction d'un terminal à conteneur, la réalisation de travaux de sûreté et le recrutement d'un opérateur privé pour l'exploitation du terminal à conteneur dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP)- n'aborde pas l'automatisation des services du port du Cap-haïtien. Ainsi, s'y est-on intéressé.

Dans la desserte des services portuaires du port du Cap-Haïtien, on enregistre une lenteur bureaucratique liée à un déficit d'automatisation des services. De ce fait, faute d'installation de serveur miroir au port du Cap-Haïtien, la communication du port du Cap-Haïtien avec celui de Port-au-Prince via le système informatisé douanier appelé Sydonia est fréquemment interrompue. Ce qui implique un retard dans le contrôle des bordereaux et dans le paiement de ces bordereaux. Avec l'inexistence du backup informatique, le miroir ne prend pas le relais et ne permet pas le fonctionnement du Sydonia au Cap-Haïtien avec une rupture des opérations à Port-au-Prince.

Par ailleurs, le contrôle des marchandises est fait de façon artisanale. Ce qui rend long le temps de vérification des marchandises.

Les différents acteurs de la chaîne logistique du port du Cap-Haïtien ont tendance à avoir, de façon isolée, leur propre système informatique de suivi des marchandises sans une véritable interconnexion alors qu'un guichet unique portuaire électronique permettrait à tous les parties prenantes du processus d'être liées par une interface et de pouvoir suivre en temps réel les marchandises.

Intervention proposée

L'état de la situation a amené à envisager la mise en œuvre d'une intervention portant sur l'informatisation des procédures au port international du Cap-Haïtien. Cette dernière doit être réalisée par le renforcement des capacités de la chaîne logistique du port du Cap-Haïtien à travers des plateformes informatiques d'échanges très avancées au sein des communautés portuaires, rendant efficaces les services logistiques à haute valeur ajoutée, qui se préparent à mettre au point :

- a) **un guichet unique électronique portuaire** ayant une plate-forme informatique qui intègre tous les acteurs de la chaîne logistique avec une base de données commune. Il permettra de simplifier et d'unifier l'ensemble des procédures. Il s'agira également de mettre l'accent sur les interfaces avec les systèmes d'information privés des opérateurs de terminaux, douane et agents maritimes, sur les technologies (matériels, logiciels, télécommunications, protocoles) et sur l'interconnexion des lignes maritimes du réseau du port du Cap-Haïtien avec le réseau du port de Port-au-Prince.
- b) **un système de scannérisation des conteneurs** pour garantir la fluidité des procédures et des activités portuaires. L'inspection des conteneurs par scanner à rayons X à destination est un moyen efficace de contrôler la qualité des marchandises en conteneur sans les décharger. La vitesse de balayage, la puissance de pénétration du rayon, son excellente résolution spatiale et la flexibilité du système sont autant de facteurs clés qui assurent de sa performance.

Facteurs relatifs à la mise en œuvre

Vu que l'Autorité Portuaire Nationale (APN) est l'organe à la fois régulateur et opérateur des ports en Haïti conformément au décret du 15 mars 1985, elle constitue l'entité qui s'occupera de la mise en œuvre de l'intervention et travaillera de concert avec l'Administration Générale des Douanes (AGD) pour l'identification de la nature des marchandises et l'application des taxes.

De façon spécifique, les coûts à encourir concernent : les coûts liés à l'acquisition de biens et services nécessaires, les coûts liés à l'installation de guichet unique électronique portuaire, les coûts de formation des cadres-utilisateurs du système (Guichet unique et Système Informatique Portuaire), les coûts d'augmentation annuelle des salaires, les coûts récurrents d'entretien et de maintenance et les coûts relatifs aux travaux électriques. Vu que Haïti présente des faiblesses d'offre en technologie, cette intervention est susceptible d'avoir des effets de pression sur la gourde car les intrants de l'intervention seront importés.

Le calendrier de mise en œuvre de l'intervention s'étend sur 4 ans. Le démarrage des activités se fera 6 mois après le financement : le temps de bien constituer les équipes de gestion et de suivi. Les indicateurs de succès sont : Nombre de techniciens formés, quantité de temps de passage portuaire des marchandises, niveau des prix des services portuaires, niveau de gain de devises etc. Les services du port international de Port-au-Prince sont plus flexibles vu les avancées portuaires et douanières. Les risques de l'intervention sont liés à un déficit de pilotage et de suivi de l'intervention.

Justification pour l'intervention

Le port international du Cap-Haïtien est le deuxième port le plus important d'Haïti après le port international de Port-au-Prince. Situé sur la côte nord d'Haïti, il fournit un accès direct aux marchés dans les départements septentrionaux qui sont très éloignés de la capitale. Il dessert environ 10% de la population du pays. La position géographique du port dans le bassin des Caraïbes permet de desservir directement les Etats-Unis et d'établir des liaisons simples vers les grands pôles mondiaux de la région. Donc, son potentiel pour faciliter les exportations et les

importations des produits est significatif.

Ses avantages concurrentiels s'accroissent avec la proximité des activités commerciales existantes telles que la Compagnie de Développement Industriel (CODEVI), le parc industriel de Caracol et Agritrans. L'extension de la loi HOPE / HELP constitue une incitation puissante pour le secteur textile, actif dans ces deux parcs industriels.

De façon spécifique, les avantages à tirer de l'intervention sont : un gain de ressources lié à la limitation des déplacements, l'augmentation du commerce international via une augmentation de la prise de douane et un gain annuel des devises, le renforcement de la sécurité via la captation d'une partie des ressources perdues en contrebande, la réduction des prix des services portuaires du Cap-Haïtien et le gain de temps dans les procédures (avantage non mesuré) et le transfert des compétences (avantage non mesuré).

Tableau récapitulatif des coûts et des avantages

Intervention	Avantage (en Gourdes)	Coût(en Gourdes)	Ratio avantage-coût	Qualité des données
Informatisation des procédures au port international du Cap-Haïtien	5,250,995,918.39	753,455,269.50	6.9692	Moyenne

Notes: Tous les chiffres sont basés sur un taux d'actualisation de 5%.

Contents

RÉSUMÉ ACADÉMIQUE	II
RÉSUMÉ DE POLITIQUES	III
1. INTRODUCTION	2
2. ANALYSE DOCUMENTAIRE	4
3. CALCUL DES COÛTS ET DES AVANTAGES	5
4. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	11

1. Introduction

Le développement du commerce international reste un élément significatif dans la croissance des économies. Il devient du coup, important de considérer l'échange entre les économies comme un véritable accélérateur, un vecteur d'accroissement du produit intérieur brut d'un pays. Si les opportunités qu'offre le commerce international sont efficacement exploitées, elles sont susceptibles de permettre aux économies les plus faibles d'accélérer le rythme d'approche des objectifs de développement durable.

Selon une note du Secrétariat de la CNUCED sur le commerce international dans le programme de développement pour l'après-2015 dans les pays en développement, le poids du commerce dans les activités économiques est non négligeable. Le ratio moyen commerce/PIB est passé de 27 % (1986-1990) à 60 % (2008-2012) et ce même dans les pays les moins avancés (PMA).

L'économie haïtienne présente un déficit permanent de sa balance commerciale (X-M) dû à sa large proportion d'importation des économies partenaires (Selon l'ONE, les importations haïtiennes de la République Dominicaine (RD) s'élèvent à \$1.42 milliard en 2014). Une situation qui s'est aggravée depuis le tremblement de terre de 2010. Actuellement, la balance chute à -236 millions de dollars américains¹.

La situation défavorable de la balance commerciale est surtout une question de compétitivité entre les marchés régionaux de biens et de services. Cette compétitivité qui dépend grandement de la capacité de l'économie haïtienne à maintenir un niveau de prix qui soit capable de réduire l'écart import-export, mais aussi de l'efficacité dans les services commerciaux du reste du monde en dépit de la concurrence. Haïti est peu compétitif dans les prix, dans l'utilisation et la maîtrise des technologies de l'information et de la communication.

En 2013, le rapport de la Banque mondiale sur la compétitivité dans le monde décrit les conditions internes, déterminants du niveau de compétitivité de l'économie haïtienne, mais aussi une analyse comparative des prix des services de transport maritimes dans la région

¹ Organisation Mondiale du Commerce, 2017, dernières mises à jour

caraibéenne :Haiti's structure of cost of transport by sea is not competitive compared to similar services in the Caribbean region—the costs of loading and unloading a standard container at Port-au-Prince are by far the highest of the Caribbean ports. According to TranSystem, the total cost by TEU was US\$595 by Haitian private operators at Public Berths, and US\$445 in Haiti Terminal Varreux, compared to US\$121 in Puerto Rico, US\$109 in the Dominican Republic, US\$109 in Port the Point Lisas in Trinidad and Tobago, US\$156 in port of Spain in Trinidad and Tobago, and US\$154 in Miami. (Haiti—Let's Talk Competition, A Brief Review of Market Conditions, 2016)

Le port du Cap-Haïtien connaît une situation de rendement sous-optimal. En effet, les conditions d'exploitation du port ne répondent pas aux mesures standards internationales. Les délais de dédouanement peuvent aller de 4 à 8 jours tandis que dans d'autres pays caribéens, le délai est de moins de 24 heures. En 2014, les coûts logistiques du passage portuaire pratiqué, au niveau national, présente US\$1555 par conteneur à l'importation et US\$1200 à l'exportation. Y compris les frais administratifs, les coûts des documents, de manutention et de contrôle technique. Les indicateurs de performances portuaires du port sont au point rouge. (www.worldbank.org)

	Haiti	République dominicaine	Amérique latine et Caraïbes
Coûts à l'importation (USD/conteneur)	1555	1145	1666
Coûts à l'exportation (USD/conteneur)	1200	1040	1287
Délai à l'importation (jours)	26	10	18
Délai à l'exportation (jours)	28	8	17
Importations (% du PIB)	54	30	23
Exportations (% du PIB)	18.9	25.6	19.8

www.worldbank.org

Une gestion efficace des opérations portuaires est avantageuse pour la compétitivité de tout le pays. Cette efficacité est bénéfique pour l'économie nationale (source de revenu). Celle-ci aide également le Gouvernement, à mettre en place une politique nationale et internationale, à protéger le pays des fraudes, à combattre le trafic illégal de marchandises interdites et limitées,

à fournir des informations statistiques sur des transactions de commerce extérieur utiles pour la planification économique et à encourager le commerce international.

Dans une perspective de croissance économique, axée sur le développement du commerce international du pays, nous proposons le réaménagement informatique du port du Cap-Haitien. Il s'agit de réduire les délais de dédouanement et les coûts de passage portuaire. De manière concrète, nous proposons l'informatisation des modes d'exploitation portuaires par la mise en place d'un guichet unique électronique portuaire et de technologie de contrôle sans intrusions.

2. Analyse documentaire

Les passages portuaires dans les pays du Sud

Une étude menée en 1994, a démontré les rapports existant entre l'informatisation et l'accroissement de commerce international dans les pays en développement. La circulation de l'information sans l'aide du système informatique se fait par le biais de supports hétéroclites (ordres de mises à quai, manifestes, connaissements). Ces procédures de transmission de l'information engendrent : des coûts de traitement des documents de l'ordre de 7 à 10% de la valeur des marchandises, des ressaisies fréquentes et des délais d'acheminement de durée moyenne de 10 jours. Cette étude montre que la compétitivité concernant les délais est un aspect majeur en stratégies de développement. Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) sont d'excellents moyens d'obtention d'avantages comparatifs et d'accroissement de capacité logistique dans les ports. Au Maroc, le système de l'administration des douanes et de l'office des changes a considérablement réduit les délais des formalités de dédouanement et accru la disponibilité des statistiques sur les données portuaires.

Importance des NTIC dans les opérations douanières

L'importance des systèmes informatiques portuaires est largement démontrée dans une étude menée par la commission économique pour l'Afrique (CEA) : GUICHET UNIQUE: UN OUTIL POUR LA FACILITATION DES ECHANGES, parue en juin 2008. Ce travail explique comment il est peu avisé de promouvoir un commerce international efficace sans que « *la Douane ne soit*

interpellée car elle est au cœur du commerce international d'un pays ». Par ailleurs, la sécurité physique des biens et des marchandises doit être une priorité pour contrecarrer la contrebande, les fraudes et les pertes à l'économie. Le contrôle sans intrusions est impératif, il est important de mettre en place des systèmes de scanners à conteneurs capables d'amorcer une diminution drastique des inspections physiques et qu'il y ait une réduction substantielle de la fraude. De plus, le suivi virtuel des marchandises, la traçabilité des éléments en transit est un atout d'efficacité. Ce sont de critères de performance intégrés dans les stratégies de développement portuaire. Enfin, le guichet unique électronique portuaire est susceptible d'accroître la compétitivité des entreprises nationales par l'attractivité des ports ; il rentre dans le cadre des programmes de promotion des investissements.

Automatisation du système douanier en Haïti.

Dans le cadre de partenariat public privé (PPP), il est démontré que l'automatisation des procédures douanières et le renforcement des capacités du personnel portuaire peut à la fois : réduire les délais de dédouanements de 4 jours à 2 heures, donner la possibilité de générer des statistiques du commerce extérieur d'Haïti, mais aussi harmoniser les procédures. Le logiciel SYDONIA World est capable de gérer le traitement électronique des manifestes et des déclarations. De plus, ce cas met l'accent sur l'importance de la volonté politique dans la réussite de ces types de projets en Haïti. Ce projet a servi de sources de données secondaires à notre intervention.

3. Calcul des coûts et des avantages

Calcul des coûts

Le projet de guichet unique portuaire, doublé de système de contrôle sans intrusion, requiert des coûts importants qui sont mesurables pour la plupart et qui ne le sont pas pour d'autres. Du fait de la tangibilité de certains de ces coûts, on parlera de coûts directs et indirects. Les coûts directs seront perceptibles lors même de la mise en œuvre des activités de l'intervention. Il s'agit des principales dépenses de gestion courante (fournitures, services etc.) engagées au

cours de chaque étape. D'autres coûts indirects, moins perceptibles et moins prévisibles sont susceptibles d'être provoqués par les conséquences d'une affluence des activités dans le port. Par exemple, le coût de décongestionnement (coût non mesuré) du trafic routier aux environs du port aux heures de pointes. Le congestionnement du trafic routier constituerait des externalités négatives pour la société et l'environnement du projet du fait de l'insalubrité dont il s'accompagne.

❖ **Coûts d'acquisition de biens et services nécessaires**

Ces coûts sont les premiers engagés dans le projet, car les matériels informatiques, électroniques constitueront le support d'échanges de données entre tous les acteurs de la chaîne logistique du port du Cap-Haïtien. Selon le projet d'implantation de SYDONIA World à la douane de Port-au-Prince, ces coûts sont estimés à hauteur de 277 millions de gourdes environ et valent 34% des coûts totaux du projet. Le déploiement des nouvelles opérations portuaires rend ces dépenses impératives pour le bon fonctionnement du projet de réaménagement informatique du port du Cap-Haïtien. Ce coût comprend les dépenses d'acquisition de matériels informatiques : l'achat d'ordinateurs, d'imprimantes, de scanner, valant près de 2 millions de gourdes soit 0.91%. Un groupe électrogène (inverter, batteries, génératrices) valant environ 2 millions de gourdes soit 0.73%. La commande d'une bande internet pour l'interconnectivité des opérateurs estimée à hauteur de 435 mille gourdes environ soit 0.16%. Le coût des technologies d'inspection non intrusive des conteneurs, 2 scanners à rayon X estimés à près de 272 millions de gourdes soit 97.93%. Et enfin, des dépenses pour la sauvegarde des données portuaires par l'acquisition de serveur miroir valant près de 748 mille gourdes soit 0.27%. Ces débours seront répartis sur la première et deuxième année à respectivement 70% et 30%. Evalués sous l'hypothèse de prévisions inexactes des matériels et services nécessaires en quantité et en type.

❖ **Coût d'installation de guichet unique électronique portuaire**

Ce coût agrège toutes les opérations nécessaires à la création d'une interface commune à tous les utilisateurs, clients et acteurs du port du Cap-Haïtien. On y compte entre autres l'acquisition de logiciels commerciaux (y compris les modules de paiement électronique, l'installation,

adaptation du portail aux besoins du port du Cap-Haïtien et la maintenance du logiciel; Le moteur et l'interface utilisateur de ces modules, développés par la CNUCED, sont le cœur du système de traitement et de gestion des données de la mise à jour du logiciel si de nouvelles versions sortent; et l'assistance technique. Les dépenses totales nécessaires à l'implantation et l'opérationnalisation de ce guichet unique reviennent à environ 340 millions de gourdes soit 42% des coûts totaux. Le montant est réparti sur les quatre premières années et est décroissant à raison de 40% (**135, 969,916.80 gourdes**) ,30% (**101, 977,437.60 gourdes**) ,20% (**67, 984,958.40 gourdes**), et 10% (**33, 992,479.20 gourdes**) sur, respectivement la 1ère, 2ème, 3ème, et 4^{ème} année du projet. Cette répartition est faite en raison des premiers tests du système et les besoins d'adaptation, de réévaluation et d'intégration totale des besoins du port du Cap-Haïtien dans le système électronique portuaire.

❖ **Coût de formation des cadres-utilisateurs du système (Guichet unique et Système Informatique Portuaire)**

Ces coûts dérivent de la nécessité d'une main-d'œuvre qui soit capable d'utiliser et de s'adapter à la nouvelle stratégie portuaire basée sur l'automatisation des procédures. L'exploitation du système requiert de la part du personnel portuaire la maîtrise parfaite des nouvelles méthodes de gestion des opérations dans le port. Cette formation des ressources humaines pour accompagner le développement portuaire sera réalisée dans les premières années de l'intervention. Ces débours pour le transfert de compétences en informatique portuaire des utilisateurs s'estiment à près de 5 millions de gourdes soit à 0.68% des dépenses totales engagées. Ce montant est réparti sur la 2ème, 3ème et 4ème année respectivement en 16.7% et 41.7% (3ème et 4ème année) avec l'hypothèse d'une formation par session annuelle.

❖ **Coût de l'augmentation des salaires des techniciens formés**

La formation des cadres utilisateurs accroît leur compétence en termes d'efficacité, de précision et d'habileté dans le manœuvre de gestion et d'opération portuaire. L'élévation des capacités techniques des cadres formés induit d'autres coûts salariaux. Ils sont estimés à hauteur de 29 millions de gourdes environ soit 3.67% des coûts totaux. Répartis également sur la durée du projet comme suit : environ 2 millions de gourdes soit 8.3% chaque année à partir

de la quatrième année du projet.

❖ **Coûts d'entretien et maintenance**

L'obsolescence logicielle et matérielle peut affecter la performance du système informatique du port. Par conséquent, des coûts d'entretien et de maintenance s'imposent, surtout en la mise à jour d'applications portuaires et de renouvellement de matériels. Ce sont les dépenses en assistance technique en évaluation périodique de système informatique. Cette catégorie de coûts comprend les dépenses récurrentes sur la durée du projet. Ces coûts sont estimés à 20% du coût total de l'intervention, répartis à près de 13 millions de gourdes chaque année, soit 8.33% annuellement.

❖ **Coût des travaux électriques**

L'un des coûts importants dans le projet d'automatisation des procédures portuaires reste celui des travaux électriques. Il comprend les dépenses pour les travaux de conditionnement électrique (aménagement de salle électrique pour les circuits, mise à terre, câblage et sécurité physique) à hauteur de 3 millions de gourdes environ. Les sources d'alimentation et de distribution principales consistent en l'implantation d'un système de transfert automatique, d'aménagement de lignes d'alimentation à hauteur de 9 millions gourdes environ. Un système de secours pour les serveurs valant près de 12 millions de gourdes. Ces montants incluent le coût des accessoires et de la main-d'œuvre électrique. Ils peuvent se situer dans un intervalle de + ou - 15 % des coûts réels d'exécution.

Calcul des avantages

❖ **Gain de ressources lié à la limitation des déplacements**

L'intervention, avec l'automatisation des services portuaires, permettra de faire une économie de ressources liée à la limitation des déplacements qui mobilisent des frais de carburant. Pour calculer le montant de ces ressources gagnées, on fait le produit du coût des déplacements annuels par le nombre d'opérateurs de la chaîne logistique portuaire. Ce calcul montre une économie de ressources d'environ 120 mille gourdes.

❖ **Augmentation du commerce international**

L'augmentation du commerce international dans l'intervention est vue sous deux angles : a) le montant de l'augmentation de la prise douane est calculé en soustrayant la valeur de douane estimée avec l'intervention² de la valeur de douane actuelle (contrefactuel) au niveau du port du Cap-Haïtien. Ce calcul affiche un gain annuel de valeur de douane de près de 100 millions de gourdes ; b) le montant du Gain annuel de devises est calculé en soustrayant la valeur des exportations totales des biens estimée avec l'intervention³ de la valeur actuelle des exportations totales des biens (contrefactuel) au niveau du port du Cap-Haïtien. Ce calcul affiche un gain annuel de devises de près de 13 millions de gourdes.

❖ **Renforcement de la sécurité**

Le renforcement de la sécurité traduit en termes de captation par l'Etat d'une partie des ressources perdues en contrebande est mesuré en soustrayant les pertes réduites de la contrebande estimées⁴ avec l'intervention des pertes totales évaluées en contrebande au niveau du Cap-Haïtien. Ce calcul montre que l'Etat capte des ressources pour un montant de 374 millions de gourdes environ en termes de renforcement de la sécurité avec l'intervention.

❖ **Réduction des prix des services portuaires du Cap-Haïtien**

Le montant de la réduction des prix des services portuaires est calculé en soustrayant la valeur du coût du passage portuaire dans la valeur des marchandises estimée avec l'intervention de la valeur actuelle du coût du passage portuaire dans la valeur des marchandises (contrefactuel). Ce calcul affiche un gain de ressources financières de près de 284 millions de gourdes.

Calcul du Ratio Avantage-Coût (RAC)

Le calcul du RAC est effectué à partir de la formule suivante :

$$\text{RAC} = \frac{\text{Valeur actuelle des entrées de trésorerie des bénéfices économiques}}{\text{Valeur actuelle des sorties de trésorerie des coûts économiques en tenant compte du taux d'escompte.}}$$

Conclusion

Le port du Cap-Haïtien serait plus efficace dans la desserte des services avec l'automatisation

²Selon l'hypothèse d'une augmentation annuelle de la valeur de douane de 2%

³Selon l'hypothèse d'une augmentation annuelle de la valeur des exportations totales des biens de 2%

⁴Selon l'hypothèse d'une réduction annuelle de 1%

de ses procédures. A travers celle-ci, il soutiendra la compétitivité économique d’Haiti ainsi que la création de richesse en améliorant le temps de passage des marchandises, en éliminant les barrières non tarifaires et procédurales, en utilisant des outils technologiques performants, en luttant contre la contrebande et en investissant dans la formation des techniciens.

Les calculs ont démontré que le ratio avantage-coût pour les taux d’escompte de 3%, 5% et 12% sont supérieurs à 1. Cela traduit que les avantages économiques sont supérieurs aux coûts économiques. En d’autres termes, l’intervention génèrera de la richesse. Donc, cette intervention devrait être entreprise.

Tableau récapitulatif

Intervention	Taux d’actualisation	Avantage(en Gourdes)	Coût(en Gourdes)	Ratio avantage-coût	Qualité des données
Informatisation des procédures au port international du Cap-Haitien	3%	6,349,640,093	799,854,513.30	7.9385	Moyenne
	5%	5,250,995,918	753,455,269.50	6.9692	
	12%	2,846,276,781	632,676,163.76	4.4988	

Notes: Calcul des auteurs

4. Références bibliographiques

Fagueret V. (2008). L'informatisation portuaire/ Master II de droit maritime et des transports p.4-38

El Khayat, M. 1994, L'échange de données informatisées dans les activités d'exportation des pays du Sud : les passages portuaires pp.359-374

Experts internationaux residents CNUCED et Coordination nationale du projet (20 septembre 2016). Projet de dématérialisation des procédures de dédouanement « Guichet unique de l'AGD) p.19-27

Cantens, T. (2015). « Un scanner de conteneurs en « Terre Promise » camerounaise : adopter et s'approprier une technologie de contrôle », *L'Espace Politique* [En ligne], 25 | 2015-1, mis en ligne le 05 avril 2015, consulté le 09 mars 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/3415> ; DOI : 10.4000/espacepolitique.3415

Gilles, M. et Gilles, P. (2012). « Réforme et modernisation des douanes en Afrique subsaharienne francophone, 1995-2010. Customs Administration Reform and Modernization in Francophone Sub-Saharan Africa, 1995-2010 », *Revue d'économie du développement*, 3/2012 (Vol. 20), p. 105-146

Banque mondiale/ Unité de Lutte contre la Corruption (Janvier 2007) Gouvernance et Corruption en Haïti : *Résultats de Enquête diagnostique sur la Gouvernance et la Corruption en Haïti* p.22-24

Commission présidentielle sur la compétitivité – Groupe de travail sur la compétitivité (juillet 2009). Vision partagée pour une Haïti inclusive et prospère – Rapport préliminaire CHAP I et II

Commission Economique pour l'Afrique (CEA) (26 juin 2008). Étude sur les insuffisances dans l'utilisation Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) pour la Facilitation des échanges dans les pays africains et Outils pour rapprocher les écarts existants en matière de TIC : GUICHET UNIQUE: UN OUTIL POUR LA FACILITATION DES ECHANGES Partie 2

SIMBWA, G. (2015). Les B.A.-BA de la gestion portuaire : Quid de la RDC p.1-3

Autorité Portuaire Nationale et International Finance Corporation (2016). Cap Haitien Port Public Private Partnership, Investors Conference p1-15

United States Agency for International Development (USAID) and Government of Haiti (GOH) (2015). Public Private Partnership Cap Haitien Port Project p. 1-21

Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche-Normandie (IPER), 2017

Ministère de l'Economie et des Finances (MEF) /Administration Générale des Douanes(AGD),
Services Statistiques, (2015-2016) ; MEF : *Grille salariale de l'Administration publique*

Journal "Le National" (6 août 2015)

World Bank, 2016, www.wto.org

World Bank, 2016, Haiti-Let's Talk Competition, A Brief Review of Market Conditions

Oficina Nacional de Estadística (ONE), 2014, République Dominicaine

Organisation Mondiale du Commerce, 2017, dernières mises à jour

Haïti fait face à des défis de développement économique et social parmi les plus importants au monde. Malgré un afflux d'aide à la suite du tremblement de terre de 2010, la croissance et le progrès continuent d'être minimums, au mieux. Avec autant d'acteurs et un large éventail de défis allant de la sécurité alimentaire et de l'accès à l'eau potable à la santé, l'éducation, la dégradation de l'environnement et les infrastructures, quelles devraient être les premières priorités pour les décideurs, les donateurs internationaux, les ONG et les entreprises ? Avec un temps et des ressources limités, il est crucial que l'attention soit régie par ce qui fera le plus grand bien pour chaque gourde dépensée. Le projet Haïti Priorise travaillera avec les parties prenantes partout dans le pays pour trouver, analyser, classer et diffuser les meilleures solutions pour le pays. Nous impliquons les Haïtiens de toutes les parties de la société, par le biais des lecteurs de journaux, ainsi que des ONG, des décideurs, des experts de secteurs et des entreprises afin de proposer les meilleures solutions. Nous avons nommé quelques-uns des meilleurs économistes d'Haïti et du monde pour calculer les coûts et les avantages de ces propositions au niveau social, environnemental et économique. Cette recherche aidera à établir des priorités pour le pays grâce à une conversation à l'échelle nationale sur ce que sont les solutions intelligentes - et moins intelligentes - pour l'avenir d'Haïti.



Haïti Priorise

Un plan de **développement** alternatif

Pour plus d'informations visitez www.HaitiPriorise.com

C O P E N H A G E N C O N S E N S U S C E N T E R

Copenhagen Consensus Center est un groupe de réflexion qui étudie et publie les meilleures politiques et opportunités d'investissement basées sur le bien de la société (mesurées en dollars, mais en intégrant également par exemple : la protection de l'environnement, la santé et le bien-être) pour chaque dollar dépensé. Copenhagen Consensus a été conçu pour répondre à un sujet fondamental, mais négligé dans le développement international : dans un monde qui a une courte durée d'attention et des budgets limitées, nous devons trouver des moyens efficaces pour faire le plus de bien au plus grand nombre. Copenhagen Consensus fonctionne avec plus de 300 des plus grands économistes au monde, y compris 7 lauréats du prix Nobel pour donner la priorité aux solutions des plus grands problèmes mondiaux, sur la base de l'analyse de données et du rapport coût-avantage.