

Mesure Gouvernementale D'abattement Du Fret Maritime : Implications, Contributions A L'appui Au Secteur Privé – Cas Du Cameroun

Yomba Djeumen Beaudelaire

(Economist Statistician Engineer, Statistics And Foreign Trade Data Processing Unit, General Directorate Of Customs, Ministry Of Finance, Yaounde, Cameroon.)

Résumé

Les années 2021 et 2022 ont été marquées par une flambée des coûts du transport maritime à l'échelle mondiale. Dans ce contexte, le Gouvernement camerounais a entrepris dès novembre 2021 de fixer un abattement de 80% du fret maritime sur la valeur en douane des marchandises importés, à l'effet de minimiser les effets de ce choc sur le secteur privé et plus particulièrement sur le pouvoir d'achat des ménages.

La présente étude a été réalisée en vue d'évaluer les implications d'une telle mesure sur les recettes douanières et la comptabilisation des importations, et par ailleurs sa contribution à l'appui au secteur privé.

Sur le plan méthodologique, nous avons appliqué l'approche expérimentale pour former de façon aléatoire le groupe des opérations bénéficiaires et le groupe de comparaison. Un échantillonnage a été effectué en utilisant la méthode de sondage aléatoire stratifié afin d'assurer la représentativité de l'échantillon et la minimisation des biais d'estimation éventuellement liés d'une part à la saisonnalité des importations, et d'autre part à l'orientation géographique des marchandises (zone de provenance). Des estimations ont été effectuées pour inférer les résultats à l'ensemble des opérations d'importations.

En guise de résultats, la mesure d'abattement a eu des implications de l'ordre de 114,8 milliards de Fcfa sur les recettes douanières au Cameroun en 2022, représentant 12,2% des recettes que l'administration des douanes a dû renoncer au profit du secteur privé. Cette mesure a particulièrement contribué à alléger les obligations financières en termes de droits et taxes de douanes des opérateurs exerçant dans le Secteur du Commerce de gros et détail et réparation des véhicules de l'ordre de 49,7 milliards de Fcfa, fabrication des produits minéraux non métalliques (19 milliards de Fcfa), secteur du travail des grains et fabrication des produits amylacés (9,1 milliards de Fcfa), les industries de boissons (5,8 milliards de Fcfa) et le secteur de l'industrie du cacao du café du thé et du sucre (1,98 milliards de Fcfa).

Compte tenu du fait que la décision d'abattement a exclusivement été mis en application dans le système d'information de la Société Générale de Surveillance (SGS) indépendamment du système informatique douanier camerounais (CAMCIS), l'approche utilisée dans cette étude est susceptible d'être adoptée pour l'évaluation de diverses décisions d'abattement ou d'exonération dont le système à l'initiative et le système de mise en œuvre sont totalement indépendant.

Mots clés : Abattement, Impact, Expérience randomisée

Date of Submission: 03-12-2024

Date of Acceptance: 13-12-2024

I. Introduction

Contexte

Impact de la crise sanitaire Covid-19 sur la situation du fret au niveau mondial

Suite à la crise Covid-19, la conjoncture internationale a été marquée par une envolée des tarifs du transport maritime entamée mi-2021, due à la hausse brutale de la demande des biens de consommation.

D'après la revue du transport maritime publiée par l'ONU en 2021, les mesures de fermeture des frontières dues au COVID-19 ont immédiatement affecté la demande des biens conteneurisés. En fin mai 2020, près de 12% de la capacité globale des conteneurs étaient inactifs, soit 2,7 millions de conteneurs EVP. Au second semestre 2020, on a observé une hausse de la demande des conteneurs poussée par la hausse brutale de la demande en biens de consommation, bien que les capacités d'approvisionnement des navires soient restées limitées. Le niveau des conteneurs inutilisés a commencé à baisser allant de 9% en fin juin 2020 à 3,5% en fin septembre 2020. Dès la fin de l'année 2020 et jusqu'en 2021, les pénuries de conteneurs, la congestion dans les ports, ainsi que d'autres perturbations, ont conduit à des taux de fret record pour les conteneurs, notamment sur les routes de la Chine vers l'Europe et les États-Unis. Cela s'est matérialisé dans l'indice de fret conteneurisé chinois (CCFI) pour les contrats à court et à long terme qui couvre le fret au départ de Shanghai, Chine.

En juin 2020, le taux de fret sur la route Shanghai-Europe qui était inférieur à 1 000 dollars par conteneur équivalent vingt pieds (USD/EVP), avait atteint les 4 000 USD/EVP en fin d'année 2020. Malgré une

augmentation de 3 % de la capacité d'approvisionnement des navires (Clarksons Research, 2021a), ce taux de fret a bondi à 4 630 USD/EVP en avril 2021 pour se hisser à 7 395 USD/EVP en fin juillet 2021.

Sur la voie commerciale Chine-États-Unis, le taux de fret des conteneurs équivalents quarante pieds (USD/FEU) a atteint environ 4 500 USD/FEU en avril 2021, contre 1 600 USD/FEU en avril 2020, avant de se hisser à 5 200 USD/FEU en juillet 2021. La tendance a été similaire sur les routes en provenance d'Asie. En effet, sur la route Shanghai-côte Est de l'Amérique du Nord, les taux de fret ont plus que doublé au cours des six premiers mois de 2021, et avaient atteint les 10 067 USD/FEU en fin juillet 2021. Sur la route Chine-Amérique du Sud (Santos), le taux de fret est passé de 959 USD/EVP en juillet 2020 à 9 720 USD/EVP en fin juillet 2021. Pareillement sur la route Shanghai-Afrique de l'Ouest (Lagos) où les taux de fret sont passés de 2 672 USD/EVP en juillet 2020 à 8 102 USD/EVP en fin juillet 2021.

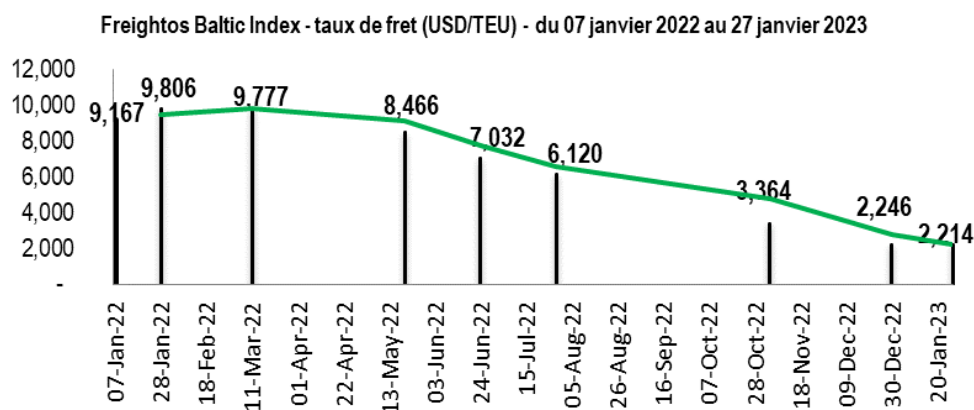
Le Freightos Baltic Index (FBX) qui est actuellement l'un des indices les plus utilisés en matière d'analyse des taux de fret, mesure le taux de fret global des conteneurs 40 pieds et donne la tendance d'évolution des taux de fret pour ces conteneurs toutes origines et destinations confondues. Selon cet indice, le taux de fret des conteneurs 40 pieds est passé de 1500 dollars en juin 2020 à plus de 11 000 dollars en septembre 2021. Jusqu'au 11 mars 2022, le taux de fret était de 9 777 USD. Cet indice a commencé à s'effondrer dès le début du mois de mars 2022 pour atteindre les 2 500 dollars en début décembre 2022.

Intervention du gouvernement Camerounais

La persistance à la hausse du cout du fret en 2021 a emmené le gouvernement camerounais à prendre un certain nombre de mesures en vue de limiter la répercussion des effets de cette inflation sur le pouvoir d'achat des consommateurs au niveau nationale. C'est ainsi qu'en date du 16 novembre 2021, le gouvernement camerounais a pris la décision de fixer à 80 % la décote de fret à appliquer dans le calcul de la valeur en douane pour les marchandises importées par voie maritime. Cette décision a été appliquée tout au long de l'année 2022.

Justification de l'étude

En début janvier 2023, des signaux d'alertes au niveau mondial ont révélé un retour à la normale de la situation du transport maritime. La situation s'est progressivement normalisée après deux ans de hausse régulière des taux de fret. On a observé une chute assez drastique des prix de transport. Le **Freightos Baltic Index** a commencé à s'effondrer dès le mois de mars 2022, allant de 9 777 USD/FEU le 11 mars 2022 à 3 364 USD/FEU au mois de novembre 2022. Au 30 décembre 2022 ce taux était de 2 246 USD/FEU et s'est réduit au taux de 2 214 USD/FEU au 27 janvier 2023.



Source: terminal.freightos.com

D'après le World Container Index¹, le taux de fret fixé à **9300 USD au 20 décembre 2021** a commencé sa chute dès le mois de mars 2022 où il s'est situé à 8 100 USD avant de poursuivre sa chute à **6 600 USD au 23 juin 2022**, **3500 USD au 17 octobre 2022** pour enfin atteindre les **2127 USD au 15 décembre 2022**.

Parallèlement la Shanghai Containerized Freight Index est passé de 5150 USD en février 2022 à environ 1125 USD en fin de mois de décembre 2022. Au 31 janvier 2023, cet indice est de 1006.

C'est suite à cette conjoncture mondiale couplée au niveau de mise en œuvre de mesure Gouvernementale d'abattement du fret au Cameroun évoquée plus haut, qu'est apparu l'idée d'évaluer l'impact de ladite mesure et ses implications.

¹ Le World Container Index est évalué à partir d'un ensemble de tarifs de fret de conteneurs sur 8 grands axes vers / depuis les États-Unis, l'Europe et l'Asie, pour un conteneur standard de 40 pieds.

Objectifs de l'étude

Le présent article s'est donc donné pour objectif d'évaluer l'impact de cette mesure sur les performances douanières, ses implications et sa contribution à l'appui au secteur privé.

De façon spécifique, il a été question :

- D'évaluer l'impact de la mesure d'abattement du fret sur la comptabilisation des importations en 2022 au Cameroun;
- D'évaluer l'impact de ladite mesure sur les recettes douanières ;
- D'analyser la contribution de la mise en œuvre de cette mesure dans le cadre de l'appui au secteur privé au Cameroun.

II. Revue De Littérature

Mesures d'abattement : Implications et contributions

Les mesures gouvernementales d'abattement sont des politiques économiques mises en œuvre pour alléger la charge fiscale des contribuables en vue de favoriser certains comportements économiques. Les mesures d'abattements fiscal-douaniers visent spécifiquement à alléger le poids des droits et taxes de douane en vue de promouvoir les échanges commerciaux, les investissements directs étrangers, et stimuler la croissance économique dans certains secteurs de l'économie.

On distingue plusieurs types de mesures d'abattement. **(i) Les abattements destinés à l'investissement** qui visent à promouvoir l'investissement dans des secteurs stratégiques. Selon *Blomström et Kokko* (2003), ces mesures réduisent le coût d'importations pour les entreprises étrangères, et créent un environnement plus favorable à l'implantation d'usines et de zones de production. *Hall et Jorgenson* (1967) ont montré que les mesures de cette catégorie d'abattement contribuent au rehaussement du niveau d'investissement. **(ii) Les abattements destinés à l'emploi** qui agissent sur la réduction du coût de la main-d'œuvre des entreprises, incitant ces derniers à embaucher davantage. En France, l'abattement sur les cotisations patronales fait partie des mesures annuelles d'incitation à l'emploi. **(iii) Les abattements pour les revenus des ménages** qui visent à augmenter le pouvoir d'achat et à réduire les inégalités. Selon *Piketty* (2001), ces mesures peuvent avoir un effet significatif sur la réduction des inégalités sociales. **(iv) Les abattements destinés à la promotion des exportations** qui permettent aux entreprises nationales de vendre à l'étranger à des prix plus compétitifs. Ces mesures réduisent les droits de douane sur les intrants importés permettant d'abaisser les coûts de production et de renforcer la compétitivité à l'export (*Krugman et Obstfeld*, 1991). **(v) Les abattements destinés au développement des zones économiques spéciales** : elles encouragent les entreprises à s'installer dans les zones moins développées, stimulent la production, la création des emplois et le transfert de technologies (*Wang*, 2013).

En termes d'impact, les abattements fiscal-douaniers améliorent très souvent la compétitivité à travers la réduction des coûts de production. Selon *Gereffi et Fernandez-Stark* (2011), l'exonération des droits de douane pour les intrants importés améliore l'intégration des entreprises dans les chaînes de valeur mondiales.

A titre illustratif, les abattements douaniers introduits pour les entreprises d'assemblage pour l'exportation, dans le cadre du Programme de Libre Échange au Mexique (ALENA), ont contribué à l'expansion des exportations mexicaines vers les États-Unis (*Burfisher et al*, 2001). *Morris et Staritz* (2017) montrent que les mesures d'abattement douaniers appliquées dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne ont permis d'augmenter le niveau des exportations et d'emploi dans certaines franchises.

Selon *Zodrow et Mieszkowski* (1986), pour une meilleure efficacité, les mesures d'abattement doivent être soigneusement conçus et particulièrement ciblées car elles peuvent créer un effet d'aubaine où les bénéficiaires de l'abattement ne contribuent pas significativement à l'objectif économique visé. Dans ce sens, *Peters et Fisher* (2004) montrent que les grandes entreprises bénéficiaires d'abattements aux États Unis ont parfois délocalisées leurs activités, rendant inefficace la politique fiscale.

Approche d'évaluation : Expérimentation Randomisée

Au rang des méthodes d'évaluation, les expérimentations randomisées sont considérées comme des approches optimales d'évaluation d'impact de leurs robustesses et leurs capacités à identifier sans équivoque les relations de causalité et les effets propres d'une politique. Elles font l'objet d'un intérêt particulier surtout dans la gestion des biais de sélection inhérentes aux évaluations à base des approches non expérimentales.

L'approche d'évaluation utilisée dans le présent papier est assimilable à une expérimentation randomisée.

L'expérimentation randomisée consiste à former de façon aléatoire un groupe de bénéficiaires à un programme et par conséquent de former un groupe de comparaison statistiquement équivalent au groupe de bénéficiaires en début de programme.

Il faut noter que cette approche permet de garantir que le groupe de traitement et le groupe de comparaison seront en moyenne en tout point similaire au niveau des caractéristiques observées et non observées.

Les deux groupes formés sont soumis aux mêmes facteurs externes durant la mise en œuvre du programme à la seule différence que le groupe de comparaison n'est pas exposé au programme. En conséquence les différences apparaissant après la mise en œuvre du programme ne peuvent qu'être attribuées au programme lui-même.

L'expérimentation randomisée se fait en trois étapes : (i) on définit premièrement les unités éligibles au programme, (ii) ensuite on sélectionne un échantillon d'unités à partir de la population éligible pour former un échantillon d'évaluation, (iii) on forme de façon aléatoire un groupe de traitement et le groupe de comparaison à partir des unités de l'échantillon d'évaluation.

L'échantillon d'évaluation étant formé et le traitement étant attribué de façon aléatoire, l'impact du programme mesuré après une certaine période de mise en œuvre correspond simplement à la différence entre le résultat constaté pour le groupe de traitement et le résultat observé pour le groupe de comparaison.

Dans une expérimentation randomisée, des biais peuvent surgir lorsque la participation à un programme n'est plus exclusivement limitée au seul facteur aléatoire (*Denis Fougère, 2012*). Nous pouvons noter : (i) le biais de randomisation qui apparaît lorsque le groupe de traitement constitué à l'issue de la procédure d'affectation aléatoire des participants, diffère du groupe d'expérimentation. Il peut aussi surgir les effets de type **Hawthorne** qui sont une variante du biais de randomisation correspondant au fait que le comportement des sujets est modifié par le fait d'avoir ou non été retenu comme participants au programme, et non le programme lui-même. La faiblesse des effectifs peut aussi constituer un facteur explicatif des biais de randomisation. (ii) le biais d'attrition qui résulte du fait que certains membres du groupe de contrôle abandonnent l'expérience avant la fin. **Hausman et Wise (1979)** ont fait remarquer que le problème de l'attrition provient de l'introduction du facteur temporel surtout dans les expérimentations sociales ou cliniques. (iii) le biais de substitution qui apparaît dès lors que les membres du groupe de contrôle n'ayant pas accès au programme cherchent à se procurer des substituts audit programme avant la fin de l'expérience. Heckman (1997) précise toutefois les conditions d'identification de l'effet moyen d'un traitement dans le cas où le groupe de contrôle à accès à un substitut.

Applications

Il faut noter que le dénominateur commun de toutes les approches expérimentales réside dans le contrôle du traitement qui peut prendre diverses formes.

La description la plus détaillée de l'expérimentation contrôlée est attribuée à Sir Ronald Fisher (1925, 1926) qui a premièrement utilisée cette approche dans le domaine de l'agriculture avant de l'étendre plus tard dans d'autres domaines. Selon lui, une implémentation correcte de cette approche crée deux ou plusieurs groupes en moyenne statistiquement équivalents. Ainsi toute différence obtenue entre ces groupes est objectivement assignée au programme et non à la différence entre les groupes déjà existant avant le programme.

Dans le domaine de la recherche en médecine, l'expérience aléatoire est considérée comme la référence en matière de recherche sur les résultats des traitements. Dans ce domaine, Wiliam R. et al (2001) ont abordé les questions de généralisation de l'effet causal en utilisant une approche expérimentale. *Burtless, Gary (1995)*, dans *"The Case for Randomized Field Trials in Economic and Policy Research"*, a examiné les avantages et les inconvénients de l'approche expérimentale en la comparant à d'autres approches scientifiques avant de décrire les circonstances dans lesquelles l'approche expérimentale est préférable aux autres méthodes. Ding et Lehrer (2010), ont introduit une stratégie empirique pour estimer les effets dynamiques du traitement dans les essais randomisés qui fournissent un traitement en plusieurs étapes et dans lesquels divers problèmes de non-conformité se posent, tels que l'attrition et les transitions sélectives entre le groupe de traitement et le groupe de contrôle. James J. Heckman (2020) a examiné les preuves de l'efficacité et des limites des essais contrôlés randomisés en économie. Heckman et Jeffrey (1995), analysent la méthode des expériences sociales et exposent les hypothèses qui justifient la méthode expérimentale. Ils ont présenté des preuves de la validité des hypothèses utilisées pour justifier les expériences sociales. John List et al (2010) fournissent plusieurs règles empiriques simples que les chercheurs peuvent appliquer pour améliorer l'efficacité de leurs plans d'expérience.

III. Méthodologie

Les mesures gouvernementales d'abattement de 80% du fret maritime sur la valeur imposable des produits importés au Cameroun, ont été éditées en novembre 2021 en vue de juguler au niveau nationale la hausse du coût du fret maritime observée au niveau mondial. Il s'est avéré nécessaire de recourir à diverses sources de données externes en vue de reconstituer les valeurs réelles des marchandises importées sur le territoire camerounais en 2022, compte tenu de leur indisponibilité dans le système informatique de la douane, afin de les comparer aux valeurs ayant subi la décision d'abattement.

Dans la suite nous appelons **valeur de référence** la valeur réelle Coût Assurance Fret (CAF) d'un produit importé donné. Cette valeur de référence représente en évaluation d'impact la valeur contrefactuelle c'est-à-dire la valeur réelle CAF sans application de la mesure gouvernementale.

Par ailleurs, nous appelons valeur évaluée la valeur CAF du produit importé obtenu à l'issu de l'application de la mesure gouvernementale d'abattement du fret.

Pour obtenir ladite valeur réelle CAF, nous avons procédé préalablement à l'estimation de l'élasticité de la valeur réelle CAF par rapport à sa valeur évaluée pour chaque produit importé. La valeur réelle CAF est obtenue en multipliant la valeur CAF évaluée par l'élasticité estimé.

Pour obtenir l'élasticité pour chaque produit importé, nous avons procédé en plusieurs étapes :

- L'Echantillonnage sur l'ensemble des déclarations des produits importés,
- La Collecte des données,
- Le traitement des données,
- Le calcul des indicateurs,
- L'inférence,
- L'évaluation et l'analyse des écarts.

Échantillonnage

Trois sources de données ont été utiles :

- Les Rapports sur la Valeur et le Reclassement Tarifaire (RVC);
- Les Factures commerciales des produits importés;
- Une base des données de la SGS contenant des RVC avec leurs déclarations en douane associés, ressortant en même temps les valeurs réelles CAF et les valeurs CAF évaluées des produits importés.

Sous la base des trois sources de données, l'échantillonnage a été réalisé sur les opérations réalisées via le transport maritime. Deux niveaux d'échantillonnage ont été effectués :

Premier niveau d'échantillonnage

Le premier niveau d'échantillonnage est un recensement des opérations d'importation pour certains produits dont le nombre d'opérations effectué en 2022 n'est pas élevé. Il s'agit du : BLE, HUILE DE PALME, KLINKER, MALTE, ENGRAIS, BATEAUX, TOURTEAUX.

Code SH4	Produits	Nombre d'opérations effectué en 2022
1001	Blé	247
1107	Malte	128
1511	Huile de palme	84
2304	Tourteaux	43
2523	Clinker	84
3101	Engrais	230
8905	Bateaux	19
Total général		835

Deuxième niveau d'échantillonnage

Le deuxième niveau d'échantillonnage a été effectué sur le reste des produits importés en 2022.

Sur l'ensemble des opérations d'importation effectués en 2022, une sous population de 158 654 opérations a été retenu, représentant 75% de l'ensemble des produits importés en 2022. Les 25% des produits n'ont pas été pris en compte du fait de la faible valeur des opérations et de la diversification accrue des produits y afférents.

La méthode de sondage aléatoire stratifié a été appliquée afin d'assurer la représentativité de l'échantillon, et de minimiser les biais d'estimation éventuellement liés d'une part à la saisonnalité d'importation, et d'autre part à l'orientation géographique du produit (*zone de provenance*).

La taille de l'échantillon retenu a été évalué en fonction du personnel disponible, de leurs profils, et du délai de livraison des données.

Sous zones de provenance : Europe, Afrique du Nord, Afrique Occidentale, Afrique Centrale, Afrique Australe, Amérique, Asie Occidentale, Asie Orientale, Océanie.

Un échantillon de 11 898 opérations d'importations a été tiré sur les **158 654 opérations d'importation réalisées en 2022, soit une taille d'échantillonnage représentant 7,5% de la population totale.**

Cet échantillon a été tiré aléatoirement en observant une stratification selon la catégorie de produit suivant le système harmonisé à 04 chiffres (SH4), la période trimestrielle d'importation et la zone de provenance du produit. Une strate est donc constituée des produits appartenant à une catégorie précise, importés durant un trimestre donné en provenance d'une zone géographique précise. La répartition de l'échantillon s'est faite suivant une allocation proportionnelle affectant à chaque strate dans l'échantillon le poids de cette strate dans l'ensemble. Ainsi, on a obtenu un échantillon réparti en 4716 strates dont 131 catégories de produits, 08 zones de provenance et 04 trimestres. Pour une strate h donné, le poids de cette strate dans l'échantillon est de $a_h = N_h/N$ avec N la

taille de la sous population retenue et N_h est la taille de la strate h dans la population retenue. La taille de la strate h dans l'échantillon est $n_h = a_h * n = \left(\frac{N_h}{N}\right) * n$, n étant la taille de l'échantillon.

Collecte des Données

Les données collectées sont celles destinées à la reconstitution des valeurs CAF des produits importés. Ces données sont collectées prioritairement sur les documents RVC liés à la déclaration en douane, et peuvent par ailleurs être collectées sur les factures commerciales ou sur les Déclarations d'importation lorsque la déclaration en douane ne contient pas de document RVC.

S'agissant des documents RVC, les données collectées sont d'une part la valeur Free On Board (FOB) réelle de la marchandise, le cout réel du fret, le cout de l'assurance, et d'autre part la valeur évaluée du fret c'est-à-dire la valeur du fret ayant subi la mesure d'abattement.

Ces données collectées nous permettent de reconstituer la valeur CAF réelle de la marchandise, la valeur CAF évaluée et par conséquent permet d'obtenir l'élasticité de la valeur CAF réelle par rapport à la valeur évaluée pour une opération donnée.

S'agissant de la facture commerciale, les données collectées sont : la valeur FOB de la facture, le cout du fret lié à la facture, le cout de l'assurance. Bien entendu qu'une facture peut être élaboré pour un ensemble de produits.

S'agissant de la Déclaration d'Importation, les données collectées sont : la valeur FOB, la valeur totale qui peut être libellée CAF ou CFR (Coût Fret).

A partir de ces données collectées couplées aux données sur les valeurs évaluées contenues dans la déclaration douanière, nous avons pu estimer la valeur CAF réelle et la valeur CAF évaluée d'un produit importé donné, et par conséquent avons obtenu l'élasticité de la valeur CAF réelle par rapport à la valeur évaluée pour ce produit.

Traitement des données

En vue de préparer la base devant servir à l'estimation des indicateurs sus évoqués, et à leurs inférences sur l'ensemble des opérations d'importation en 2022, des traitements spécifiques ont été effectués notamment sur les valeurs des factures regroupant plusieurs marchandises sans correspondances directes avec les déclarations en douanes, sur la périodicité d'importation et la zone de provenance des produits. Aussi des ajustements ont été opérés lors du traitement des valeurs extrêmes/aberrantes.

Calcul des indicateurs

Dans la reconstitution des valeurs de référence, le principal indicateur recherché est l'élasticité de la valeur CAF réelle par rapport à la valeur CAF évaluée d'un produit importé donné.

La valeur réelle CAF est obtenue en additionnant la valeur FOB, le cout du fret et le cout de l'assurance pour un produit importé donné.

La valeur CAF évaluée est obtenue en additionnant la Valeur FOB, la valeur du fret évalué et le cout de l'assurance.

Pour les données collectées sur les factures commerciales, la valeur FOB estimée d'un produit donné est obtenue en multipliant le poids de ce produit dans la facture par la valeur FOB de la facture, le poids du produit étant obtenu en faisant le rapport de la valeur évaluée du produit sur la valeur totale évaluée de la déclaration en douane.

La valeur du fret pour un produit donné est obtenue en multipliant le taux de fret de la facture par la valeur FOB de la facture, le taux de fret étant obtenu en rapportant la valeur du fret de la facture à la valeur FOB de la facture.

De même, la valeur de l'assurance pour un produit donné est obtenue en multipliant le taux d'assurance de la facture par la valeur FOB de la facture, le taux d'assurance étant obtenu en rapportant le coût de l'assurance de la facture à la valeur FOB de la facture.

La valeur CAF évalué est directement obtenue du système d'information douanier vu que c'est cette valeur qui est déclaré par les opérateurs en lieu et place de la valeur CAF réelle.

Inférence

L'inférence consiste à étendre les agrégats obtenus à partir de l'échantillon, aux opérations de même caractéristiques contenues dans l'ensemble des opérations d'importation en 2022. Etant donné que l'échantillonnage a pris en compte la représentativité suivant la zone de provenance du produit et la période mensuelle d'importation, les élasticités moyennes ont été calculées selon le mois d'importation et le Pays de provenance d'une part, le mois d'importation et la zone géographique de provenance d'autre part.

Ainsi, l'élasticité moyenne calculée sur l'échantillon selon la période mensuelle d'importation et le pays de provenance est imputée à un produit hors échantillon importé durant le même mois en provenance du même

pays. Lorsque le produit hors échantillon n'a pas de correspondant dans l'échantillon suivant le pays de provenance, alors l'élasticité moyenne calculée sur l'échantillon suivant la période mensuelle d'importation et la zone de provenance est imputée au produit hors échantillon.

Calcul des Ecart

De ce qui précède, nous obtenons une base des opérations d'importation en 2022 contenant dès lors pour chaque produit importé, la valeur CAF évaluée et l'élasticité de la valeur CAF réelle par rapport à cette valeur évaluée. La valeur réelle CAF est finalement obtenue en multipliant la valeur évaluée par l'élasticité.

L'approche d'évaluation des écarts utilisée est la méthode Expérimentale. Dans le cadre de ce travail, cette approche est exempte de toute forme de biais, vu que l'unité expérimentale matérialisée ici par une opération d'importation, est en même temps l'unité de comparaison puisque les informations portant sur la valeur évaluée et sur la valeur contrefactuelle sont collectées sur la même opération douanière. Par ailleurs, le fait que l'impact de la décision d'abattement soit immédiatement observé dès l'application de la mesure sur une opération d'importation réalisée, exempte la méthode des éventuels biais dus aux effets temporels.

Dans le présent travail, les unités éligibles que sont les opérations d'importations par voie maritime constituent l'échantillon d'évaluation. Le groupe expérimental est en même temps le groupe de comparaison puisque les éléments de comparaison sont collectés sur la même unité d'évaluation.

L'impact de la mesure d'abattement sur la valeur de la marchandise est donc obtenu en effectuant la différence entre la valeur contrefactuelle (*la valeur réelle CAF obtenue sans application de la mesure*), et la valeur CAF évaluée (*la valeur CAF ayant subi la mesure d'abattement du fret*), collectée sur la même opération douanière.

Pour obtenir l'impact de cette mesure d'abattement sur les émissions douanières notamment sur les droits et taxes liquidés, nous avons appliqué le taux de taxation d'une opération donné à la valeur de l'impact obtenu de la mesure d'abattement sur cette opération.

IV. Resultats

Impact Global

Sur les statistiques du commerce extérieur

L'analyse de l'impact de la mesure d'abattement sur les statistiques du commerce extérieur se fait en évaluant l'erreur de comptabilisation des importations qui se serait créé dus à la non prise en compte de la mesure d'abattement.

Globalement, la non prise en compte des effets de la mesure d'abattement du fret aurait entraîné une erreur de comptabilisation des importations de l'ordre de 392,9 milliards de Fcfa soit en valeur relative un impact de 11,6% sur la valeur des marchandises importés au Cameroun en 2022.

Tableau 1 : Déclinaison mensuelle de l'impact de la mesure d'abattement du fret sur la valeur des importations et sur les recettes douanières

Période 2022	Valeur CIF Evalué	Valeur CIF réel	Impact sur la valeur des Importations		Impact sur les recettes douanières	
			Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative	Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative
Janvier	175,0	201,1	23,7	11,8%	7,3	12,8%
Février	241,7	280,7	33,8	12,0%	8,8	12,4%
Mars	193,0	227,8	28,7	12,6%	8,1	12,3%
Avril	174,6	207,5	26,4	12,7%	7,7	12,2%
Mai	215,6	258,9	30,8	11,9%	9,3	12,7%
Juin	205,5	255,0	31,4	12,3%	10,1	12,6%
Juillet	312,1	364,7	42,8	11,7%	12,2	13,0%
Août	251,9	300,8	33,3	11,1%	10,7	12,3%
Septembre	268,3	317,9	35,1	11,1%	10,0	13,0%
Octobre	250,0	308,5	33,9	11,0%	9,9	11,9%
Novembre	256,9	310,8	34,6	11,1%	9,7	11,4%
Décembre	286,9	349,3	38,4	11,0%	11,0	10,8%
Total Année 2022	2 831,6	3 383,2	392,9	11,6%	114,8	12,2%

Source : CAMCIS et nos calculs

Sur les recettes douanières

La mesure d'abattement du fret a engendré un impact global de 114,8 milliards de Fcfa sur les recettes douanières en 2022 représentant en valeur relative 12,2% des recettes que l'administration des douanes aurait collecté en l'absence de ladite mesure d'abattement.

Impact sur les principaux produits importés**Impact sur la valeur des principaux produits importés en 2022**

La mesure d'abattement a engendré un impact de 283,5 milliards de Fcfa (MdF) sur la valeur de l'ensemble des 15 principaux produits importés en 2022 au Cameroun. Ce qui veut dire qu'on comptabiliserait en moins la valeur de ces principaux produits de 12,3% relativement à leurs valeurs réelles en l'absence de la mesure.

Par ordre, les carburants et lubrifiants ont été impactés de 43,2 MdF soit 7,6% en valeur relative, le riz de 45,2 MdF soit 17% en valeur relative, le blé de 38,1 MdF soit 14,6% en valeur relative, les véhicules de 17,9 MdF soit 8,2%, le poisson congelé de 28,1 MdF soit 13,8%, le ciment (KLINKERS) de 53,5 MdF soit 41,1%, les médicaments de 8 MdF soit 6,5%, les demi produits en fer ou en acier non alliés de 12,3 MdF soit 10,5%, l'huile de palme de 8,5 MdF soit 7,8%, le gaz de pétrole de 6,6 MdF soit 8,3%, les carreaux et dalles de 6,6 MdF soit 12,2%, le malte de 7,2 MdF soit 15,2%...

Tableau 2 : Impact de la mesure d'abattement sur les principaux produits importés en 2022

Produits	Valeur CIF évalué	Valeur CIF réel	Impact sur la valeur des Importations		Impact sur les recettes douanières	
			Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative	Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative
Carburants et lubrifiants	385,2	571,3	43,2	7,6%	13,3	10,2%
Riz	220,1	265,3	45,2	17,0%	8,7	16,9%
Blé	222,6	260,7	38,1	14,6%	11,9	14,6%
Véhicules	200,1	218,0	17,9	8,2%	8,5	7,0%
Poissons	174,7	202,8	28,1	13,8%	11,9	13,8%
Ciments (KLINKERS)	76,7	130,2	53,5	41,1%	17,3	41,1%
Médicaments	114,8	122,8	8,0	6,5%	0,0	6,0%
Demi-produits en fer ou en aciers non alliés.	105,2	117,5	12,3	10,5%	0,5	7,9%
Huile de palme	101,0	109,5	8,5	7,8%	0,3	8,1%
Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux.	61,0	79,9	6,6	8,3%	0,3	8,5%
Insecticides	59,7	65,5	4,4	6,7%	0,3	6,5%
Carreaux et dalles de pavement ou de revêtement	44,2	50,8	6,6	12,9%	3,6	12,9%
Malte	39,9	47,1	7,2	15,2%	2,3	15,2%
Machines de construction (Bouteurs, niveleuses, décapeuses.	36,0	39,1	3,0	7,7%	1,0	7,7%
Constructions et parties de constructions en fonte, fer ou acier	32,3	35,1	2,8	7,9%	0,6	10,7%
Total principaux produits importés	1 873,7	2 315,6	285,3	12,3%	80,4	13,6%

Source : CAMCIS et nos calculs

S'agissant des recettes douanières, les 15 principaux produits importés ont subi un impact fiscal de 80,4 milliards de Fcfa, soit 13,6% des recettes collectables en l'absence de la mesure d'abattement.

Les recettes douanières issues de l'importation des lubrifiants et carburants ont été impacté de 13,3 MdF soit en valeur relative de 10,2%, le riz de 8,7 MdF soit 16,9% en valeur relative, le blé de 11,9 MdF soit 14,6%, le poisson congelé de 11,9 MdF soit 14,6%, le Ciment Klinker de 17,3 MdF soit 41,1%.

Les principaux produits à avoir été impacté par la mesure d'abattement

Les principaux produits importés dont la valeur statistique a le plus été impacté en 2022 sont par ordre d'importance le Ciment dit KLINKERS dont l'impact est de 53,3 MdF soit 41,1% en valeur relative, suivi du Riz dont l'impact est de 45,2 MdF (17%), des carburants et lubrifiants dont l'impact est de 43,2 MdF (7,6%), du Blé dont l'impact est de 38,1 MdF (14,6%), du poisson congelé 28,1 MdF (13,8%), des véhicules automobiles 19,8 MdF (8,2%), des demi produits en fer ou en acier 12,3 MdF (10,5%), de sucre 10,5 MdF (23,2%), de l'huile de palme 8,5 MdF (7,8%), des médicaments 8,0 MdF (6,5%), du Malt 7,2 MdF (15,2%), du Butane 6,6 MdF (8,3%), des carreaux et dalles 6,6 MdF (12,9%)...

Tableau 3 : Principaux produits ayant bénéficié de la mesure d'abattement du fret

Produits SH4	Valeur évalué	Valeur CIF Ajusté	Impact sur la valeur des importations			Impact sur les recettes douanières	
			Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative	Poids	Valeur (en Milliards de Fcfa)	Valeur relative
Ciments (KLINKERS)	76,7	130,2	53,5	41,1%	18,0%	17,3	41,1%

Riz	220,1	265,3	45,2	17,0%	15,2%	8,7	16,9%
Carburants et lubrifiants	385,2	571,3	43,2	7,6%	14,5%	13,3	10,2%
Blé	222,6	260,7	38,1	14,6%	12,8%	11,9	14,6%
Poissons congelés	174,7	202,8	28,1	13,8%	9,4%	11,9	13,8%
Véhicules automobiles	221,5	241,3	19,8	8,2%	6,7%	9,6	7,2%
Demi-produits en fer ou en aciers non alliés.	105,2	117,5	12,3	10,5%	4,1%	0,5	7,9%
Sucre	34,7	45,2	10,5	23,2%	3,5%	3,2	21,2%
Huile de palme	101,0	109,5	8,5	7,8%	2,9%	0,3	8,1%
Médicaments	114,8	122,8	8,0	6,5%	2,7%	0,0	6,0%
Malt, même torréfié.	39,9	47,1	7,2	15,2%	2,4%	2,3	15,2%
Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux.	61,0	79,9	6,6	8,3%	2,2%	0,3	8,5%
Carreaux et dalles de pavement ou de revêtement	44,2	50,8	6,6	12,9%	2,2%	3,6	12,9%
Gypse ; anhydrite ; plâtres,	6,3	11,8	5,5	46,3%	1,8%	1,7	43,7%
Pesticides	59,7	65,5	4,4	6,7%	1,5%	0,3	6,5%
Total Principaux produits	1 867,8	2 321,7	297,4	12,8%	100,0%	84,8	14,0%

Source : CAMCIS et nos calculs

S'agissant des principaux produits dont les recettes douanières ont le plus été impactées, le Ciment (Klinkers) se dresse en premier ligne avec un impact de 17,3 MdF soit 41% des recettes collectables sur ce produit en l'absence de la mesure.

Suivant la zone de provenance, l'impact a été relativement pareille pour les importations en provenance de l'Europe (38%), de l'Afrique du Nord (42%) et de l'Afrique de l'Ouest (40%). Cependant l'impact a été plus prépondérant pour les importations de ce produit en provenance d'Asie Orientale (50%).

Le second produit dont les recettes ont été le plus impacté sont les carburants et lubrifiants qui capitalisent un impact de 13,3 MdF représentant 10% des recettes collectables sur ce produit. Suivant la provenance, l'impact a été plus élevé pour les importations en provenance d'Amérique du Nord (17%), suivi de l'Asie orientale (13%), suivi de l'Afrique de l'Ouest. Les Importations de carburants en provenance de L'UE ont été les moins impactées (6%).

Le poisson congelé est le troisième produit avec un impact de 11,9 MdF soit 14% en valeur relative. L'impact relatif sur ce produit a été le plus élevé pour les produits en provenance de l'Asie Occidentale (20%), suivi de l'Océanie (17%), suivi de l'Amérique du Sud (15%) et de l'UE (14%).

Le Blé est le quatrième produit dont les recettes d'importations ont été affecté. L'impact global est de 11,9 MdF soit 15% des recettes collectables sur ce produit. Suivant la provenance, l'impact relatif est de 18% pour la provenance Amérique du Sud, de 15% pour la provenance Amérique du Nord et Europe hors UE, et de 13% pour la provenance UE.

S'agissant des véhicules automobiles, les recettes d'importation ont subi un impact de 9,6 MdF représentant 7% des recettes collectables sur ce produit. L'impact relatif a été le plus élevé pour la provenance Asie Orientale (16%), suivi de l'Asie Occidentale (11%).

Les recettes issues de l'importation de riz ont été impacté de de 8,7 MdF soit de 17% en valeur relative. L'impact relatif a sensiblement été égale pour les provenances UE (18%), Océanie (18%), Asie (17%), Amérique du Sud (16%), Europe hors UE (16%).

S'agissant des recettes issues des importations des carreaux et dalles de pavement, l'impact global est de 3,6 MdF soit 13% en valeur relative. Cet impact a été plus considérable pour la provenance Amérique du Nord avec un impact relatif de 44%, suivi de la provenance Europe hors UE (23%), suivi de l'Afrique de l'Ouest (18%), de l'Asie Occidentale (15%) et de l'Afrique du Nord (14%).

Les recettes issues de l'importation du sucre ont été impactées de 3,2 MdF représentant 21% des recettes collectables sur ce produit. Par zone de provenance, les recettes ont le plus été affecté pour les importations en provenance de l'Asie Orientale (25%), suivi de l'Afrique du Nord (23%), suivi de l'Amérique du Sud (21%) et de l'UE (18%). Les recettes d'importation en provenance de l'Europe hors UE ont été les moins affectées par la mesure (5%).

Les recettes d'importation des articles de friperies ont subi un impact global de 2,5 MdF (10%). L'impact relatif a été plus élevé pour les importations de ce produit en provenance de l'Afrique de l'Ouest (13%), de L'Asie Orientale (11%), de l'UE (10%). Les recettes issues des importations en provenance d'Amérique du Nord ont été les moins impactées.

Tableau 4 : Principaux produits ayant bénéficié de la mesure d'abattement du fret par zone de provenance

Produits	Union Européenne		Autres pays d'Europe		Afrique du Nord		Afrique Occidentale		Amérique du Nord		Amérique du Sud		Asie Occidentale		Asie Orientale		Océanie		Total	
	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative	Valeur	Relative
Ciments (KLINKERS)	1,0	38%	2,5	37%	1,2	42%	0,6	40%							0,2	50%			17,3	41%
Carburants et lubrifiants	0,2	6%	0,4	8%	0,1	8%	1,2	10%	0,0	17%			0,2	8%	1,1	13%			13,3	10%
Poissons	1,6	14%	0,3	10%	0,1	8%	2,1	11%	0,0	13%	3,5	15%	1,1	12%	1,6	20%	0,8	17%	11,9	14%
Froment de blé	5,7	13%	2,0	15%					1,5	15%	2,7	18%							11,9	15%
Véhicules automobiles	3,1	4%	0,2	5%	0,1	5%	0,0	6%	0,5	3%	0,0	5%	1,2	11%	4,4	16%	0,0		9,6	7%
Riz	0,0	18%	0,1	16%					0,0	0%	0,0	16%	0,0	17%	8,6	17%	0,0	18%	8,7	17%
Carreaux et dalles de pavement	0,5	13%	0,2	23%	0,2	14%	0,0	18%	0,0	44%			0,2	15%	2,5	12%			3,6	13%
Sucre	0,1	18%	0,0	5%	0,0	23%					2,4	21%	0,0	0%	0,7	25%			3,2	21%
Articles de friperie	1,9	10%	0,0	8%	0,0	6%	0,0	13%	0,0	4%			0,0	7%	0,4	11%			2,5	10%
Malt, même torréfié.	1,7	14%									0,1	10%			0,6	28%			2,3	15%
Gypse ; anhydrite ; plâtres,	0,9	52%	0,1	40%	0,4	34%			0,0	30%			0,0	43%	0,3	44%			1,7	44%
Total des principaux produits	16,7	18%	5,8	17%	1,3	17%	1,3	16%	2,1	16%	8,7	14%	2,9	14%	2,4	24%	0,8	18%	85,9	19%

Source : CAMCIS et nos calculs

Principaux secteurs d'activités bénéficiaires de la mesure d'abattement du fret

La mesure d'abattement du fret a été plus bénéfique aux opérateurs exerçant dans le secteur du Commerce de gros et de détail et réparations des véhicules. Ce secteur bénéficie d'un abattement sur droits de douanes de 49,6 milliards de Fcfa représentant 11% des recettes normalement collectables auprès des opérateurs dans ledit secteur si la mesure d'abattement du fret n'avait pas été appliquée.

Ensuite vient le secteur de la fabrication des produits minéraux non métalliques dont les effets de la mesure d'abattement du fret sur ses recettes douanières se chiffrent à 19,03 MdF soit 37% en valeur relative.

Le secteur du travail des grains et fabrication des produits amylacés vient en troisième position et bénéficie d'un abattement sur droits de douanes de 9,1 MdF soit 16% en valeur relative.

Suivi du secteur de l'industrie de boissons qui bénéficie d'un abattement global de 5,7 MdF représentant 11% des recettes douanières collectables auprès des opérateurs exerçant dans ce secteur en l'absence de la mesure.

Le cinquième secteur d'activité est celui de l'industrie du cacao, du café, du thé et du sucre. Ce secteur bénéficie d'un effet global de 1,99 MdF, représentant 26% des recettes normalement collectables auprès des opérateurs de ce secteur en l'absence de la mesure d'abattement du fret.

Le tableau ci-après ressort les 25 principaux secteurs d'activités à avoir bénéficié de la mesure d'abattement du fret en 2022.

Tableau 5: Principaux secteurs d'activités bénéficiaires de la mesure d'abattement du fret en 2022.

SECTEUR D'ACTIVITE	IMPACT SUR RECETTES DOUANIERES	
	Impact Abs (en millions de Fcfa)	Impact relatif
Commerce de gros et de détail et Réparation de véhicules	49 685,0	11%
Fabrication de produits minéraux non métalliques	19 035,0	37%
Travail des grains et fabrication des produits amylacés	9 106,0	16%
Industrie de boissons	5 761,3	11%
Industrie du cacao, du café, du thé et du sucre	1 988,5	26%
Activités fournies principalement aux entreprises	1 912,3	11%
Production de caoutchouc et fabrication plastiques d'articles en caoutchouc	1 721,4	11%
Fabrication de produits chimiques et pharmaceutiques	1 296,2	12%
Fabrication des produits métallurgiques de base et d'ouvrages en métaux	1 208,1	8%
Transport et entreposage	903,4	11%
Raffinage du pétrole et cokéfaction	784,1	8%
Construction	764,6	11%
Fabrication de produits à base de céréales	763,8	13%
Fabrication de papier, carton et d'articles en papier ou en carton ; imprimerie et reproduction	630,0	11%
Industrie du lait, des fruits et légumes et des autres produits alimentaires	434,6	7%
Activité d'information et de télécommunications	416,9	6%
Agriculture	375,0	7%
Industrie des oléagineux et d'aliments pour animaux	296,6	10%
Activités immobilières	88,8	9%
Extraction des produits des hydrocarbures et d'autres produits énergétiques	74,1	8%
Extraction des minerais	66,9	8%
Sylviculture et exploitation forestière	66,4	10%
Industries du bois sauf fabrication des meubles	60,1	9%
Hébergement et restauration	53,5	13%
Industries du textile et de la confection	48,5	11%
Total 25 premiers secteurs d'activité	97 541,5 (85%)	
Total général	114 778,9	12%

Source : CAMCIS et nos calculs

V. Discussion

Contribution à l'appui du secteur Privé

En analysant conjointement les notes de conjoncture de la BEAC et de l'Institut National de la Statistique du Cameroun sur l'évolution de l'inflation à fin septembre 2022, il ressort que le taux d'inflation en zone CEMAC s'est hissée à 2,5% et à 7,0% en glissement annuel successivement à fin décembre 2021 et au troisième trimestre 2022 contre respectivement 2,0% et 1,7% un an plutôt. Les prévisions de la BEAC tablaient déjà sur un taux d'inflation oscillant autour 6,3% en glissement annuel au 31 décembre 2022. Au Cameroun, ce taux d'inflation s'est hissé à 1,8% et à 7,6% en glissement annuel successivement à fin décembre 2021 et à fin septembre 2022, contre respectivement 1,1% et 2% un an plus tôt. En observant le taux d'inflation importée en zone CEMAC, il s'est situé en glissement annuel à 3,5% en septembre 2022 contre 1,6% à fin septembre 2021.

Au regard de cette dynamique de l'inflation et de ses effets à court et à moyen terme compte tenu des délais de réaction de la CEMAC à l'inflation importée qui se situe entre 6 et 12 mois, le Gouvernement Camerounais a engagé une politique de riposte inflationniste visant à consolider sa politique de promotion de l'initiative privée tel que contenu dans la Stratégie Nationale de Développement (SND30). Un certain nombre de mesure ont été mises en œuvre dès 2021 en vue de soulager les charges fiscales des importateurs à l'effet de réduire les effets de l'inflation sur les biens de consommation finale des ménages, au rang desquels l'exonération

des taxes fiscalo douanières à l'importation de certains produits, la suspension de la redevance portuaire et l'abattement de 80% du cout du fret à intégrer dans la valeur en douane.

S'agissant particulièrement de la mesure d'abattement du fret, l'Etat du Cameroun a dû renoncer à 114,8 milliards de Fcfa de recette douanière en 2022 afin d'alléger les obligations financières des importateurs face à la hausse du fret maritime observée dès 2021.

Cette mesure a particulièrement bénéficié au secteur du Commerce de gros et détail et réparation des véhicules à hauteur de 49, 7 milliards de Fcfa. Suivi du secteur de la fabrication de produits minéraux non métalliques à hauteur de 19 milliards, suivi du secteur du travail des grains et fabrication des produits amylacés qui a bénéficié d'une réduction des droits et taxes de 9,1 milliards de Fcfa. Le secteur des industries de boissons a aussi largement bénéficié de cette mesure d'un montant de l'ordre de 5,8 milliards de Fcfa, et le secteur de l'industrie du cacao du café du thé et du sucre qui bénéficie d'un montant de l'ordre de 1,98 milliards de Fcfa.

VI. Conclusion

Il était question dans ce papier d'évaluer l'impact de la mesure gouvernementale d'abattement du fret maritime, édictée en novembre 2021 à la suite de la hausse du cout de fret observée au niveau mondial, sur la valeur du commerce extérieur et les recettes douanières, et d'évaluer la contribution de cette mesure à l'appui au secteur privé.

Il est globalement ressorti que cette mesure a engendré une réduction de la valeur des marchandises importés de l'ordre de 392,9 milliards de Fcfa soit un impact de 11,6 sur la valeur des marchandises importés en 2022. En conséquence, l'Etat a dû renoncer de collecter les droits et taxes de douane de l'ordre de 114,8 milliards soit 12,2% des recettes qu'il aurait dû collecter en l'absence de ladite mesure. Cette mesure qui avait pour but de minimiser la répercussion de la hausse du cout du fret sur l'économie privé et sur le panier de la ménagère, a largement contribué à alléger les obligations financières des importateurs en douane.

Du point de vue de la contribution de l'étude, l'approche utilisé peut être répliquée pour l'évaluation de diverses décisions d'abattement ou d'exonération mises en application à travers des systèmes d'information totalement indépendant du système d'information douanier, comme dans le cas de cette étude où la décision d'abattement a exclusivement été appliquée dans le système d'information de la Société Générale de Surveillance (SGS) indépendamment du système informatique douanier camerounais (CAMCIS).

Références

- [1] Burtless G., 1995, "The Case For Randomized Field Trials In Economic And Policy Research", Journal Of Economic Perspectives, Vol. 9, N° 2, P. 63-84.
- [2] Ding W., And Lehrer S. F., 2010, "Estimating Treatment Effects From Contaminated Multiperiod Education Estimator", The Journal Of Human Resources, Vol. 32, N° 3, P.441-461.
- [3] Hausman J., And Wise D., 1979, "Attrition Bias In Experimental And Panel Data: The Gary Income Maintenance Experiment". *Econometrica*, Vol. 47, N° 2, P. 455-473.
- [4] Heckman J. And Smith J., 1995, "Assessing The Case For Social Experiments", Journal Of Economic Perspectives. Vol. 9, N° 2, P. 85-110.
- [5] Heckman J., 1992, "Randomization And Social Policy Evaluation, Dans Evaluating Welfare And Training Programs", Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, P.201-230.
- [6] Heckman J., 1997, "Instrumental Variables: A Study Of Implicit Behavioral Assumptions In One Widely Used".
- [7] Heckman J., Smith J., And C. Taber, 1998, Accounting For Dropouts In Evaluation Of Social Programs.
- [8] Julian Rappaport Et Edward Seidman, 2000 "Randomized Controlled Trials: Design And Implementation For Community-Based Psychosocial Interventions", Oxford University Press, 2000.
- [9] List J., Sadoff S. And Wagner M., 2010, "So You Want To Run An Experiment, Now What? Some Simple Rules Of Thumb For Optimal Experimental Design", National Bureau Of Economic Research, Working Paper 15701, Cambridge, Massachusetts.
- [10] Manski C., 1995. "Identification Problems In The Social Sciences", Harvard University Press, 172 Pages.
- [11] Manski C., 1997, "The Mixing Problem In Programme Evaluation", The Review Of Economic Studies, Vol. 64, N° 4, P. 537-554.
- [12] Paul J. Gertler Et Al. "Impact Evaluation In Practice", (World Bank Publications, 2016).
- [13] R. Shadish, Thomas D. Cook, Et Donald T. Campbell "Experimental And Quasi-Experimental Designs For Generalized Causal Inference", Wadsworth Cengage Learning, 2001.
- [14] Rachel Glennerster Et Kudzai Takavarasha, "Running Randomized Evaluations: A Practical Guide", Princeton University Press, 2013.
- [15] The Review Of Economics And Statistics, Vol. 80, N° 1, P. 1-14.
- [16] https://www.beac.int/wp-content/uploads/2022/04/Note_Inflation_Cemac_T12022_Vf.Pdf.
- [17] https://www.beac.int/wpcontent/uploads/2023/01/Note_Inflation_Cemac_T32022_V37092022_Publiable1.Pdf.
- [18] Yomba Djeumen B., Nguetse Tegoum, P. J., (2024) "Development Of The Compensatory Residual Effect (Cre) Concept For Evaluation Of The Induced Effects Of Launching A New Port On The Customs Activity Of Existing Ports In Cameroon", *Iosr Journal Of Business And Management (Iosr-Jbm)* E-Issn:2278-487x, P-Issn: 2319-7668. Volume 26, Issue 5. Ser. 7 (May. 2024), Pp 32-41 www.iosrjournals.org.