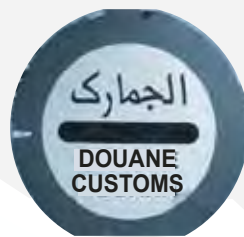




Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique
Bureau pour l'Afrique du Nord

Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord





Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique
Bureau pour l'Afrique du Nord

Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord

Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord

Publiée par le Bureau pour l'Afrique du Nord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA-AN)

Avenue Attine - Secteur 3-A5

B.P. 2062 Rabat Ryad

Hay Ryad, Rabat

Maroc

Site internet : www.uneca.org/sro-na

Cette publication a bénéficié, entres autres, des conclusions et recommandations de la réunion d'experts sur : «Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord» organisée par le Bureau de la CEA-AN, à Rabat, Maroc, les 25 et 26 septembre 2015.

La publication a été coordonnée sous la direction de Mme Karima Bounemra Ben Soltane, Directrice du Bureau pour l'Afrique du Nord de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, par M. Abdoul Kane, Economiste, Chef de la Section Initiatives sous-régionales.

© CEA-AN, 2015

Tous droits réservés

Toute partie de la présente publication peut être citée ou reproduite. Il est cependant demandé d'en informer le Bureau pour l'Afrique du Nord de la Commission économique pour l'Afrique et de lui faire parvenir un exemple de la publication.

Préface

La théorie des zones de libre-échange et des unions douanières développée au début des années 50 (Viner, J.) a mis en évidence la corrélation positive existante entre commerce et croissance. Ce constat a été confirmé et davantage étayé par l'observation de données empiriques, dont l'essor de l'Asie de l'Est et du Sud-est des trente dernières années, pour l'essentiel tiré par la libéralisation du commerce et le choix assumé de produire pour le marché mondial. L'ouverture et la facilitation commerciales, qu'elles soient par le biais de réformes nationales, dans le cadre d'accords régionaux de libre-échange, ou de négociations multilatérales (OMC), exercent des effets de levier sur l'économie, par divers canaux de transmission : accroissement de la taille des marchés ; rendements d'échelle croissants ; allocation plus efficace des ressources ; transmission des innovations technologiques entre partenaires par le biais des IDE, ou du fait des contraintes de mise à niveau découlant de la concurrence entre acteurs.

La multiplication des accords de libre-échange observée depuis l'entrée en vigueur de l'Acte final de l'Uruguay Round¹ (plus de 200) a confirmé le rôle stratégique d'un marché élargi dans les dynamiques de croissance, tant dans les pays en développement que chez les principaux acteurs de l'économie mondiale. Le démantèlement ou la réduction des obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce accroît le volume des échanges entre pays partenaires, favorise l'entrée des IDE et les investissements transfrontières, et renforce les interdépendances économiques, facteur de facilitation du dialogue politique entre Etats.

Pour les pays d'Afrique du Nord, le développement du commerce en général et du commerce intra-régional en particulier est une constante des stratégies nationales de développement. Depuis le début de la décennie 90, les dits pays se sont engagés dans des politiques d'élargissement et de diversification de leurs marchés, à travers la conclusion de divers partenariats, allant de simples accords préférentiels bilatéraux à des projets d'union douanière ou de marché commun, en passant par les accords d'association avec l'Union Européenne. L'Union du Maghreb Arabe en particulier s'est fixée entre autres missions la réalisation d'un marché commun, avec une « ...libre circulation des personnes, des services, des marchandises et des capitaux », et les pays de la sous-région sont par ailleurs parties prenantes à d'autres accords commerciaux régionaux, poursuivant en tout ou en partie des objectifs similaires : Accord d'Agadir (Egypte, Maroc, Tunisie), CEN-SAD (Libye, Tunisie, Mauritanie), COMESA (Egypte, Libye, Soudan), GAFTA (Algérie, Egypte, Maroc, Soudan, Tunisie).

La région dispose de la plupart des facteurs structurants pour un marché dynamique : continuité de l'espace physique, revenu moyen par habitant, niveau appréciable des infrastructures, affinités culturelles et linguistiques. Force est cependant de constater qu'en dépit de ces atouts, le commerce entre pays nord-africains reste encore très en deçà de son potentiel. Les échanges intra-régionaux ont certes doublé entre 2007 et 2013, passant en valeurs absolues de 4,8 milliards de dollars à près de 10 milliards. Cette performance reste cependant très relative, le commerce intra-zone n'ayant représenté que 4,8% du total des exportations des pays membres. Ce taux, qui est très en deçà de la moyenne continentale (12%), dénote le caractère encore marginal du commerce intra-Afrique du Nord. Plusieurs facteurs concourent à cet état de fait, notamment (i) la fragmentation des économies -corollaire de l'inefficacité des accords commerciaux existants et (ii) l'importance des coûts indirects des transactions, induits par le déficit de coopération entre les pays et les défaillances des cadres réglementaires nationaux.

1 OMC ; Base de données sur les ACR ; Octobre 2012

Des études et analyses réalisées au cours des dix dernières années par plusieurs institutions internationales dont la CEA (ARIA V) ou l'OCDE (2005)², montrent que les coûts indirects peuvent représenter 2 à 15% de la valeur des produits échangés. Leurs effets réels sur les prix des marchandises et l'efficacité de la chaîne de commerce, exprimés en termes de retards et de surcoûts des opérations d'import-export, sont variables selon les pays et la nature des produits échangés, ceux qui sont périssables ou ayant une durée de vie limitée supportant en plus des coûts additionnels de conservation, sans préjudice des risques d'avaries irréversibles. Le manque de prévisibilité sur les délais et coûts de réalisation des transactions internationales peut être un facteur d'éviction d'un marché ou de renoncement pour les investisseurs.

La facilitation des échanges est et doit rester une composante à part entière des politiques nationales de développement du commerce extérieur, et un outil d'accompagnement des accords de libre-échange existants ou en projet. L'optimisation des gains des programmes d'élimination des barrières tarifaires sera tributaire de la réduction des coûts indirects du commerce, induits par les inefficiences des infrastructures et des services logistiques, le nombre encore élevé des documents administratifs requis, la multiplicité et ou la durée des formalités et des contrôles aux frontières.

La CEA, en appui à l'action des Etats pour l'opérationnalisation d'un marché intégré et performant en Afrique du Nord, a lancé – au cours des cinq dernières années – plusieurs initiatives visant le renforcement des capacités de formulation de stratégies régionales, à même de sous-tendre une politique efficiente de mobilité des facteurs, conformément aux objectifs inscrits dans le traité de l'UMA et dans les autres accords préférentiels existants. On en citera en particulier les études, réunions d'experts et publications sur le mouvement des capitaux, l'entreprenariat féminin, la mobilité des travailleurs, l'analyse quantitative du potentiel de commerce ou encore le développement de chaînes de valeur régionales.

La présente étude, qui s'inscrit dans la même démarche, traite de la facilitation du commerce et du transport inter-états de marchandises, autre composante essentielle du projet de marché nord-africain. L'objectif est d'aider à l'accroissement des échanges commerciaux, en proposant, sur la base d'une étude diagnostic de l'existant dans les pays membres, une esquisse de plan régional de facilitation du transport-transit inter-états et du commerce dans l'espace nord-africain, avec des mesures et actions qui permettraient de relever durablement le niveau de performance des administrations frontalières et la qualité des services logistiques, et d'accompagner le processus d'intégration économique.

Karima Bounemra Ben Soltane

Directrice du Bureau de la CEA pour l'Afrique du Nord

2 OCDE : Coûts et avantages de la facilitation des échanges ; Novembre 2005

Table des matières

Préface.....	i
Introduction générale	1
I. Revue succincte des politiques nationales et des cadres réglementaires existants	5
1. Objectifs et portée des politiques nationales de facilitation du commerce	5
1.1 Maroc	5
1.2 Tunisie.....	6
1.3 Mauritanie	8
1.4 Algérie	8
1.5 Libye.....	10
1.6 Egypte	10
2. Cadres réglementaires régissant le commerce, le transport et le transit entre les pays d'Afrique du Nord	11
2.1 Le dispositif sous-régional	11
2.2 Les arrangements bilatéraux	11
II. Etat des lieux et niveau de performance des infrastructures liées au transport et au commerce	15
1. Maroc : un niveau satisfaisant des infrastructures liées au transport	15
2. Tunisie : un effort soutenu pour l'amélioration des infrastructures de transport et du commerce	16
3. Mauritanie : un niveau insuffisant des infrastructures liées au transport et au commerce	18
4. Algérie : des investissements considérables pour le développement des réseaux d'infrastructures	19
5. Libye : un niveau modeste des infrastructures liées au commerce	20
6. Typologie des faiblesses dans le domaine des infrastructures liées au commerce et au transport en Afrique du Nord.....	20
6.1 Faiblesse des infrastructures liées au commerce entre le Maroc et la Mauritanie.....	21
6.2 Limites des infrastructures liées au commerce entre l'Algérie, la Tunisie et la Libye	22
III. Formalités administratives et prestations des services aux frontières.....	23
1. Des liasses documentaires et des procédures complexes	24
2. De la qualité des prestations des services aux frontières	29
2.1 Les limites des prestations des administrations frontalières	31
1.2 Un déficit en services logistiques, équipements et facilités connexes	32
2.3 Des délais d'expédition - livraison	33
2.4 Des actions en cours pour l'amélioration des prestations aux frontières.....	33
2.5 Récapitulatif des principales sources de retard ou de contreperformance aux frontières ..	34
3. Analyse des coûts indirects d'une opération de commerce extérieur	36
3.1 Durée de la procédure d'import-export en Afrique du Nord	36
3.2 Des coûts de transport d'une marchandise vers la frontière	38

IV. Normes et standards internationaux en matière de facilitation du commerce	43
1. Des bonnes pratiques en matière de facilitation du commerce et du transport	43
2. Les principaux instruments internationaux de facilitation du transport et du commerce	44
2.1 Convention TIR : des principes et outils favorisant le transit international des marchandises ..	45
2.2 Convention de Kyoto révisée : un cadre idoine pour harmoniser les pratiques douanières	46
2.3 La convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières	46
2.4 L'Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)	47
3. Des efforts d'alignement des pays d'Afrique du Nord sur les référents internationaux	48
V. Implications et enjeux de l'accord de Bali pour l'Afrique du Nord	51
1. Synthèse des obligations de l'Accord de Bali et traitement spécial et différencié pour les pays en développement	52
1.1 Prescriptions en matière de facilitation des échanges	52
1.2 Des mesures de traitement spécial et différencié pour les pays en développement	55
1.3 Les partenaires et leur rôle dans la mise en œuvre de l'Accord de Bali	57
2. Des performances et insuffisances des pays nord-africains, au regard de l'Accord de Bali	59
2.1 Analyse des niveaux de conformité avec l'Accord	59
2.2 Des interactions entre les accords régionaux et les objectifs de l'Accord de Bali	68
VI. Esquisse d'un Plan d'action régional en vue d'améliorer le commerce et le transport	71
1. Renforcement et optimisation des infrastructures logistiques liées au transit et au commerce	72
2. Amélioration du cadre normatif et institutionnel	77
3. Renforcement des capacités nationales des pays nord africains en matière de commerce	81
4. Renforcement et pérennisation de la coopération entre Etats, via les administrations centrales et les services aux frontières	86
Conclusion	91
Références bibliographiques	93

Acronymes

AACE	Alliance Africaine pour le Commerce Electronique
ADII	Administration des Douanes et Impôts Indirects
ADR	Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route
BAD	Banque Africaine de Développement
BADR	Base Automatisée de Douane en Réseau (Maroc)
BEI	Banque Européenne d'Investissement
BERD	Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement
BM	Banque Mondiale
CCI	Centre de Commerce International
CEE	Commission Economique pour l'Europe
CEFACT-ONU	Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques en matière d'Administration, de Commerce et de Transport- Organisation des Nations Unies
CETMO	Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale
CNSPCI	Commission Nationale de Simplification des Procédures du Commerce International
CKR	Convention de Kyoto Révisée
DUM	Déclaration Unique de Marchandise
EDI	Echanges de Données Informatisés
FMI	Fonds Monétaire International
GZALE	Grande Zone Arabe de Libre Echange
INCOTERMS	International Commercial Terms
LPI	Logistics Performance Index
METL	Ministère de l'Equipement, du Transport et de la Logistique
(N)TIC	(Nouvelles) Technologies de l'Information et de la Communication
OCDE	Organisation pour la Coopération et le Développement du Commerce
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
ONT	Obstacles Non Tarifaires
ONU	Organisation des Nations Unies
PAN	Pays de l'Afrique du Nord
SGS	Système Généralisé de Surveillance
SIGAD	Système Informatisé de Gestion Automatisé des Douanes (Algérie)
SINDA	Système d'Information Douanier Automatisé (Tunisie)
SYDONIA	Système Douanier Automatisé (ASYCUDA en anglais)
TIR	Transit International Routier
TTFA	Trade and Transport Facilitation Assessment
TTN	Tunis Trade Net
UE	Union Européenne
UMA	Union du Maghreb Arabe
UN/EDIFACT	United Nations/Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport

Introduction générale

Les nombreuses initiatives prises depuis les indépendances pour lancer une dynamique d'intégration économique en Afrique du Nord - Union du Maghreb Arabe (1989), GAFTA (1996), Accord d'Agadir (2001), conventions bilatérales - n'ont pas encore permis de franchir des étapes décisives vers les objectifs définis, notamment en matière commerciale. Pour l'essentiel, les économies nord-africaines se 'tournent le dos', et les échanges intra-régionaux restent très marginaux, de l'ordre de 4% du commerce extérieur total des sept pays de la sous-région (Algérie, Libye, Egypte, Maroc, Mauritanie, Soudan, Tunisie). A titre d'illustration, les exportations de la Tunisie en 2013 vers ses deux voisins (l'Algérie et la Libye) plafonnent à un peu moins de 8% de ses exportations totales, contre 76,87% vers le marché de l'Union Européenne (UE), et la part des produits marocains dans les importations mauritaniennes n'a guère dépassé 4%, comparativement aux 65 % détenus par le même partenaire européen¹ (voir annexe 1).

Le projet de marché commun maghrébin continue d'être confronté à de multiples obstacles qui maintiennent la fragmentation des économies de la sous-région. Plus de deux décennies après la signature du traité de Marrakech, la zone de libre-échange de l'UMA en est encore au stade de projet et le marché intra-maghrébin reste pour l'instant l'un des moins dynamiques au monde, avec un commerce intra-communautaire oscillant autour de 3% des importations totales des pays membres.

Plusieurs facteurs concourent à l'explication de cette contreperformance. Au nombre de ceux-ci, figurent (i) la persistance des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce intra zone et (ii) l'importance des coûts connexes. Péridy (2005)² a notamment mis en évidence l'incidence des coûts de commerce élevés sur les exportations dans la zone MENA. Ces coûts, qui ont tendance à limiter les opportunités d'exportation, s'expliquent à la fois par le déficit d'intégration des économies, et des défaillances des cadres réglementaires nationaux. En plus des coûts directs classiques (supports documentaires, paiement des droits de porte, mise en conformité aux normes techniques et phytosanitaires, frais de stockage dans les entrepôts douaniers), les transactions commerciales sont grevées de divers coûts indirects, induits notamment par la complexité des procédures d'import-export, les délais d'attente aux frontières ou le manque de coopération entre Etats. Les temps nécessaires aux formalités douanières et autres démarches administratives, les insuffisances en services logistiques et en infrastructures, ou encore le nombre de contrôles sur les axes routiers sont quelques-uns de ces coûts « cachés » des échanges transfrontaliers, coûts qui constituent autant de pertes d'opportunités et de compétitivité commerciales pour les opérateurs économiques de la sous-région. Un accroissement sensible du commerce intra nord-africain sera autant tributaire de l'efficacité des régimes tarifaires préférentiels mis en place que d'une réduction substantielle de ces coûts indirects. Cela passe notamment par une identification des principaux domaines de retard ou de contreperformance et la formulation d'une stratégie régionale de mise à niveau des cadres réglementaires, des prestations des administrations frontalières, de la qualité des services logistiques, de la disponibilité de l'information et de la coopération entre Etats.

Conscients de ces enjeux, les pays d'Afrique du Nord se sont engagés, à des degrés et rythmes divers, dans des politiques et programmes de facilitation du commerce, en particulier depuis le milieu de la décennie 90. Quelques projets d'envergure ont été lancés, notamment au Maroc et en Tunisie, tels que la réforme des procédures douanières, la réforme portuaire, la dématérialisation des documents du commerce

1 Selon les statistiques de l'Office des Changes marocain qui publie les données officielles du commerce extérieur.

2 Péridy .N, "Toward a Pan-Arab free trade area: Assessing trade potential effects of The Agadir Agreement", The Developing Economies, 2005.

extérieur. En Algérie, d'importants investissements ont été mobilisés au cours des deux dernières décennies pour la réalisation d'infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires, et quelques mesures de facilitation du passage des marchandises aux frontières ont été prises en Mauritanie et en Libye. Des progrès ont été enregistrés ici et là. Selon les rapports annuels 'Doing Business' de la Banque Mondiale³, entre 2006 et 2014, le délai (en nombre de jours) de réalisation d'une opération de commerce transfrontalier est passé en Tunisie, de 25 à 13 jours pour une exportation, et de 33 à 17 jours en cas d'importation. Au Maroc, ce délai est passé de 31 à 11 jours pour les exportations et de 33 à 16 jours pour les importations.

Ces quelques avancées n'ont toutefois pas suffi pour inverser sensiblement les grandes tendances observées pour l'ensemble de la sous-région. Le commerce intra-Afrique du Nord reste encore marginal, et la sous-région continue d'être globalement mal classée par les analystes, à travers les divers instruments internationaux de mesure d'efficacité -Doing Business, LPI (Banque Mondiale), IFC (Forum Economique Mondial). Selon la BAD⁴, les formalités d'exportation en Afrique du Nord requièrent en moyenne 23 jours et 7 documents administratifs, contre 10,5 jours et 4 documents dans les pays de l'OCDE. La BAD⁵ souligne par ailleurs que les quelques performances logistiques enregistrées en Afrique du Nord sont -pour l'essentiel, déterminées par les « ...pratiques et les services d'appui au commerce avec l'Union Européenne, qui ne répondent pas nécessairement aux besoins spéciaux concernant l'intégration du transport routier, du transit et des contrôles aux frontières au sein de la région ».

La présente étude, qui traite du transport international et de la facilitation du commerce en Afrique du Nord, tente d'apporter des réponses pertinentes et pérennes à la problématique posée, tant du point de vue du diagnostic de l'existant que des programmes de réforme à mettre en œuvre. L'objectif général est d'aider à l'accélération du processus d'intégration régionale, dans sa dimension 'Développement du commerce intra-Afrique du Nord'. L'objectif spécifique est de favoriser un accroissement des flux du commerce transfrontalier, par une réduction substantielle des coûts directs et indirects liés aux transactions commerciales entre les pays de la région, entre eux et le reste du monde. Un accent a été mis sur le développement du transport inter-états de marchandises et l'analyse des prestations des services frontaliers, sur la base d'informations collectées auprès des différents acteurs du commerce intra-régional⁶. A cette fin, des missions ont été effectuées aux postes frontières inter-états de quelques-uns des pays membres de l'UMA, dans les limites du contexte politique et sécuritaire qui prévaut dans la sous-région. Des données ou références sur les autres pays -Egypte et Soudan- ont été ajoutées à chaque fois que cela a été possible, notamment sur la base de l'indicateur de performance logistique (LPI) de la Banque Mondiale.

L'étude est structurée autour de six axes majeurs. Le premier analyse de manière succincte les politiques nationales et les cadres réglementaires existants en matière de facilitation du commerce et du transport dans les pays d'Afrique du Nord, afin de mettre en exergue la relation entre la portée du dispositif juridique et l'objectif d'édification d'un environnement compétitif et incitatif au commerce.

Le second traite de l'état et du niveau de performance des infrastructures liées au transport et au commerce, et identifie les déficits enregistrés dans ce domaine comme source réelle ou potentielle d'entraves ou de limitations des échanges entre les pays de la région Afrique du Nord.

3 Doing Business Report, 2006 et 2014, Banque Mondiale (<http://doingbusiness.org/>).

4 BAD ; Libérer le potentiel de l'Afrique du Nord grâce à l'intégration régionale ; Juin 2012

5 BAD; op. cit. p. 130

6 Il est à signaler qu'une série de missions de collecte de données et d'informations nécessaires à l'étude a été réalisées à travers des entretiens directs avec différents intervenants (Ministères concernés, chambre de commerce, etc.) et avec les principaux acteurs concernés (services aux frontières terrestres et professionnels du transport-transit inter-états).

L'axe III (i) décrit le déroulement des formalités et des procédures d'import, d'export et de transit international de marchandises dans les pays visités et (ii) fait une évaluation qualitative des prestations des services frontaliers, à partir des résultats de guides d'entretiens avec les opérateurs économiques et les professionnels du transport-transit inter-Etats. Il analyse l'efficacité et les limites des dispositifs mis en place dans les pays du Maghreb, sur la base d'indicateurs relatifs au nombre de documents exigés, aux délais nécessaires jusqu'au dédouanement et aux autres coûts d'une opération d'import-export.

L'axe IV traite des « normes et standards internationaux en matière de facilitation du commerce et du transport ». Il dresse un inventaire des bonnes pratiques existantes et un bilan succinct des efforts d'alignement des pays nord-africains avec le contenu des conventions internationales existantes.

L'axe V analyse les opportunités et contraintes que représente, pour les pays d'Afrique du Nord l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges conclu en décembre 2013 dans le cadre de l'OMC (Accord de Bali).

Enfin un chapitre VI est dédié à l'esquisse d'un plan d'action régional, visant à améliorer le commerce et le transport entre les pays d'Afrique du Nord. Il s'agit d'un ensemble de réformes et mesures pratiques de facilitation, portant sur le transport et transit de marchandises entre les principales frontières terrestres ainsi que sur l'organisation et la mise en œuvre efficiente des opérations de contrôle et de dédouanement. Le plan est décliné en actions ayant une portée régionale -devant être adoptées par tous les pays nord africains, en actions bilatérales et en actions nationales. Il est assorti d'une identification des rôles respectifs des administrations ou institutions leaders (Ministères, Chambre de commerce, Douanes nationales, Patronats nationaux, etc.) et des institutions techniques et financières partenaires potentiels (BAD, BM, FMI, CNUCED, BEI, UE, OMC, etc.).

I. Revue succincte des politiques nationales et des cadres réglementaires existants

La facilitation commerciale constitue l'un des déterminants des dynamiques d'intégration économique et de développement des échanges au niveau international et régional. Le concept recouvre plusieurs dimensions, dont la réduction des délais et la simplification des normes, procédures et formalités requises pour le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit. Il inclut aussi le développement des infrastructures et des opérations de logistique, la gestion au quotidien des frontières, et -dans une optique plus large, le climat des affaires, la lutte contre la corruption et la contrebande. L'existence d'un système de procédures simples, transparentes et rapides est une condition essentielle pour édifier un environnement compétitif, à même de soutenir le développement des échanges commerciaux et fluidifier le transport inter-états.

Pour la région Afrique du Nord, la capacité à éliminer ou réduire de manière substantielle les obstacles et entraves limitant le commerce sera tributaire, en premier lieu, de la pertinence des politiques commerciales et des cadres réglementaires mis en place par les Etats.

1. Objectifs et portée des politiques nationales de facilitation du commerce

L'analyse des politiques nationales en matière de facilitation du commerce permet d'appréhender les efforts déployés par les pays de la sous-région. Comme évoqué dans l'introduction, les pays maghrébins visités dans le cadre de la mission de collecte de données ont mis en place un certain nombre de politiques en vue de favoriser leur intégration au commerce mondial, par le biais de réformes visant la simplification des procédures commerciales. Le bilan reste toutefois mitigé, avec un classement des pays en deux catégories : (i) les pays ayant déjà franchi quelques étapes importantes en termes d'assouplissement et de simplification des formalités du commerce extérieur, de dédouanement et de contrôle sanitaire (Maroc et Tunisie), et (ii) les pays dont l'effort de facilitation demeure pour l'instant insuffisant, avec comme défi majeur la conciliation de l'objectif de facilitation des échanges avec l'impératif d'un contrôle efficace des marchandises en transit international (Mauritanie, Algérie et Libye).

1.1 Maroc

Le Maroc s'est de longue date fortement impliqué dans les travaux menés par les instances régionales et internationales visant à renforcer et à faciliter les échanges commerciaux. Le pays a notamment pris part aux négociations de l'accord sur la facilitation des échanges de l'OMC et a adhéré à ses principes fondamentaux dont celui de la transparence, à travers la publication systématique des textes législatifs et réglementaires pour assurer aux opérateurs nationaux et étrangers un meilleur accès à l'information commerciale.

Un processus d'ensemble de facilitation du commerce extérieur a été mis en place, piloté par une Commission Nationale de Simplification des Procédures du Commerce International (CNSPCI)⁷, avec pour finalité la simplification des formalités, l'informatisation des principaux services intervenants, la normalisation des documents commerciaux, l'allègement du contrôle douanier par l'adoption de l'admis pour conforme ou encore l'amélioration de la logistique portuaire et la libéralisation progressive du transport international routier de marchandises.

7 Commission créée par une circulaire du premier Ministre en date du 21 Juillet 1986.

Les principales mesures et actions mises en œuvre depuis le milieu de la décennie 80 ont été structurées autour des cinq objectifs cibles ci-après :

- la dématérialisation des procédures ;
- l'adoption d'un modèle de déclaration unique des marchandises;
- la normalisation des documents commerciaux à l'exportation et à l'importation;
- la simplification et l'informatisation des formalités de dédouanement; et
- la mise en place d'une base automatisée des douanes en réseaux (Système BADR).

La dématérialisation des procédures du commerce international a fait l'objet de travaux conjoints de plusieurs organismes publics et privés nationaux. Elle s'est notamment concrétisée par la mise en place d'un guichet unique des formalités au niveau portuaire⁸, avec en perspective un élargissement aux autres domaines et procédures du contrôle non douanier. Les efforts en cours sont centrés sur l'objectif de dématérialisation des formalités en remplaçant le support papier par un support électronique⁹. Dans ce cadre, l'Agence Nationale des Ports (ANP) a pris en charge la réalisation intégrale du projet « PortNet » qui joue le rôle de système d'information de la communauté portuaire, et gère l'ensemble des échanges des flux documentaires liés aux opérations portuaires¹⁰. De même, le Maroc accorde dans sa réglementation douanière une liberté de transit visant à assurer une fluidité des mouvements transfrontières des marchandises et toutes les opérations de dédouanement sont gérées par le système informatisé de la douane « BADR »¹¹.

Les réformes engagées se sont traduites par une amélioration sensible du système procédurier, avec notamment la réduction des coûts inhérents aux procédures du commerce international et des délais de stationnement des marchandises dans les ports et les autres aires de dédouanement de marchandises. Ce délai se situe présentement autour de 7 jours, contre 25 jours avant 1990, et le délai de dédouanement a été sensiblement réduit, passant de 5 jours avant 1997, à moins de 2 heures en 2014.

1.2 Tunisie

La Tunisie accorde un intérêt particulier à la problématique de la facilitation et de la simplification des procédures relatives au commerce extérieur. Elle en a fait une priorité de sa politique économique, à travers la mise en œuvre d'un programme de développement des exportations (Ministère du Commerce et de l'Artisanat de la Tunisie MCAT, 2014) qui comprend quatre sous-composantes :

- la simplification et l'automatisation des formalités douanières ;
- l'intégration des procédures de contrôle technique et le renforcement des protocoles de gestion du risque afin de réduire significativement les délais de dédouanement des importations ;

8 Le projet PORTNET est un système d'information pour la communauté portuaire du Maroc avec un Guichet Unique des formalités du commerce extérieur portuaire. Il a été mis en place afin de contribuer à réduire le coût de la logistique par une programmation optimale des escales avant leur arrivée et d'assurer le transit et le passage portuaire par une meilleure connaissance des informations des marchandises transitant par les ports marocains.

9 Le stade de dématérialisation des procédures est conçu comme l'étape optimale en matière de simplification des procédures du commerce international et comme condition préalable au développement du commerce électronique transfrontière.

10 Afin de faciliter la mise en œuvre de cette plate-forme, la réalisation a été faite en commençant par le trafic conteneurs et ensuite le reste des flux. Le port de Casablanca, qui traite 80% des flux de marchandises, a été traité en premier lieu, avant la généralisation du système aux autres ports.

11 Le système BADR (Base Automatisée des Douanes en Réseau) est le nouveau système de dédouanement en ligne des marchandises au Maroc tant à l'importation qu'à l'exportation. Il prend en charge la totalité des procédures douanières tout en intégrant des concepts nouveaux tels l'anticipation et l'interactivité avec l'opérateur. Avec BADR, la douane vise à assurer une meilleure maîtrise de la gestion et une plus grande efficacité des contrôles des opérations de dédouanement. Il constitue le pilier sur lequel s'appuie le concept de dédouanement électronique.

- l'usage des indicateurs de performance dans la logistique liée au commerce, principalement pour l'évaluation détaillée et la collecte de données relatives aux barrières de la chaîne d'approvisionnement au niveau du commerce, du transport et de la logistique;
- une stratégie d'alignement progressif sur les normes et obligations de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) ; cette sous-composante vise une mise à niveau permanente avec les normes essentielles à l'accroissement des exportations, l'appui aux initiatives tunisiennes de respect des obligations commerciales multilatérales et la préparation à des accords régionaux et bilatéraux de libre-échange. Elle englobe quelques actions spécifiques dont :
 - la normalisation et la dématérialisation des documents administratifs ;
 - la simplification des procédures ;
 - la création d'un guichet unique virtuel.

En matière de normalisation, le code des douanes promulgué depuis 1955 a été remplacé par un nouveau code en 2008, mieux adapté à l'évolution de la dynamique internationale d'harmonisation des procédures promue par les organisations internationales (OMD, OMC, OMI). Le nouveau texte préconise des procédures de dédouanement et de contrôle douanier standards régissant le franchissement des frontières tant à l'importation qu'à l'exportation. Les procédures d'établissement, de dépôt et d'enregistrement de la déclaration en détail sont devenues compatibles avec les pratiques douanières européennes, pour les besoins du commerce avec les pays de l'UE, et la douane tunisienne a mis en place un nouveau système sélectif du contrôle douanier, afin de réduire le délai de passage des marchandises aux frontières et le délai de dédouanement.

D'autres réalisations en termes de facilitation du commerce sont à mettre à l'actif de cette politique, dont la création d'une plate-forme électronique « Tunisie Trade Net » (TTN), la normalisation documentaire, la réforme institutionnelle et la facilitation douanière.

La mise en œuvre du réseau TTN Facilitation a favorisé un traitement plus rapide des opérations de commerce extérieur, avec l'automatisation des flux de travail et l'optimisation des processus liés à la prise de décision. La plate-forme TTN permet par ailleurs de fournir toutes les informations liées aux prestations administratives. Plusieurs formulaires et informations pratiques liées aux opérations d'importation et d'exportation y ont été hébergés, avec les renseignements sur les conditions d'obtention des prestations demandées, les documents requis ainsi que les délais y afférents¹².

La Tunisie parie de plus en plus sur la facilitation des procédures régissant ses échanges avec l'extérieur dans un double objectif : gagner des parts de marché au niveau mondial et permettre à ses opérateurs économiques d'être compétitifs vis-à-vis de leurs concurrents, en termes de délais de livraison et de coûts. On notera toutefois qu'en dehors de quelques conventions bilatérales, notamment l'accord de reconnaissance mutuelle des documents Tunisie-Libye, la politique tunisienne de facilitation du commerce extérieur n'a pas encore accordé une place importante au commerce transfrontalier nord-africain, en raison des difficultés rencontrées dans la négociation de protocoles y afférents.

12 A titre d'exemple, dans le cadre de l'octroi de l'autorisation provisoire d'enlèvement de la marchandise d'un port ou d'un aéroport, l'opérateur économique peut connaître, en accédant au site « Tunisie Trade Net », les conditions d'octroi de ce document, les pièces à fournir, les étapes à parcourir, le lieu de l'obtention, le délai et la référence législative.

1.3 Mauritanie

Les efforts de facilitation du commerce extérieur en Mauritanie ont porté sur la mise en œuvre de procédures de dédouanement plus souples, principalement avec l'adoption en juillet 2010 du Système douanier automatisé Sydonia ++ et l'institution de quatre circuits d'acheminement des marchandises en douane:

- un circuit rouge (risque élevé), nécessitant une inspection physique des documents et des marchandises avant dédouanement;
- un circuit jaune (risque moyen), impliquant un dédouanement après examen des documents;
- un circuit vert (risque faible), pour un dédouanement ne nécessitant pas d'inspection; et
- un circuit bleu pour un contrôle différé, assorti d'enlèvement immédiat des marchandises.

Selon plusieurs opérateurs rencontrés dans le cadre de la mission de collecte de données, Sydonia++ a amélioré de manière significative les procédures de dédouanement qui peuvent désormais se faire en moins de 48 heures en moyenne, contre plusieurs jours avant son adoption. Les procédures ont été limitées à (i) un examen de la déclaration, (ii) une visite avec éventuellement une vérification physique des marchandises, (iii) le contrôle des manifestes/listes de fret, et (iv) le règlement des droits et taxes. La vérification des marchandises a été relativement améliorée par un allègement de l'inspection si les informations saisies sur la déclaration correspondent à celles se trouvant sur les documents commerciaux et les documents de transport. Notons que les déclarations d'exportation ne subissent aucun contrôle et passent automatiquement en circuit vert.

Les efforts de facilitation des autorités mauritaniennes ont également visé l'accélération des procédures de dédouanement pour les produits périssables, dangereux ou encombrants.

Un régime de déclaration simplifiée nécessitant moins de contrôle et de suivi d'engagements a été institué à cette fin, la déclaration détaillée devant suivre au bout de 15 jours.

En cas de recours suite aux litiges qui peuvent naître, il est prévu, dans le cadre de la refonte du Code des douanes, la création de deux instances de règlement des différends : la Commission nationale d'arbitrage des litiges douaniers et la Commission administrative de conciliation et de règlement des litiges douaniers. Pour l'heure, selon les consultations menées auprès des opérateurs, les règlements à l'amiable restent les plus usités et ce n'est que dans quelques rares cas que des parties non satisfaites portent leurs litiges devant un Comité des valeurs, et, en dernier recours, devant les tribunaux.

1.4 Algérie

A un niveau moindre, comparativement à la Tunisie et au Maroc, les réformes mises en œuvre en Algérie pour la facilitation du commerce ont porté essentiellement sur l'amélioration des systèmes d'information douaniers et non douaniers et la modernisation de la gestion des ports. La douane algérienne a notamment mis en place la déclaration unifiée depuis le 6 avril 1986 et un système d'information douanier automatisé dénommé SIGAD en 1995. Ce système couvre présentement 98% des bureaux de douane et a permis un traitement centralisé des statistiques du commerce extérieur.

En matière de simplification des formalités, une procédure de dédouanement automatique des marchandises par le système de gestion des risques a été introduite, avec la mise en place au début des années 2000 d'un « circuit vert » conférant à

certaines opérateurs du commerce extérieur, notamment ceux qui remplissent les conditions de moralité douanière, le droit de procéder aux enlèvements immédiats des marchandises. Sa portée reste toutefois limitée, avec un taux de couverture de l'ordre de 20% des marchandises¹³. Le pourcentage des contrôles par le « circuit rouge » qui est l'opposé du « circuit vert » reste très élevé, soit 80% des transactions du commerce international.

Les efforts en cours portent aussi sur l'amélioration des performances de l'administration douanière. Le code des douanes a été révisé et renforcé, notamment par l'introduction de nouvelles notions en matière d'éthique et de déontologie du personnel des douanes, inspirées de la déclaration d'Arusha¹⁴ et de la Convention de Kyoto révisée dans ses dispositions pertinentes adoptées dans le cadre de l'OMD.

Pour la fluidité du trafic maritime, l'Algérie a engagé une réforme portuaire portant sur la séparation de la mission régaliennne de gestion des ports des activités commerciales proprement dites. Ainsi, une autorité portuaire a été créée en 1998 par un amendement des dispositions du code maritime. Cette autorité a été chargée de la mission de gestion portuaire, nonobstant le retard important observé pour son installation et son fonctionnement. De manière générale, la plupart de ces réformes demeurent inachevées ou tardent à se concrétiser sur le terrain.

13 L'Algérie est en train d'examiner les modalités pratiques qui pourront lui permettre d'élargir cette procédure simplifiée à un nombre plus important d'opérateurs du commerce international. A cet effet, un programme de réforme et d'assistance administrative a été élaboré visant l'amélioration du système de la gestion du risque pour les opérations d'exportation et importation et l'objectif de 80% des opérations en circuit vert.

14 La Déclaration d'Arusha **concernant l'éthique douanière a été adoptée en 1993 et révisée en 2003**. Il s'agit d'un document non obligatoire énonçant un certain nombre de principes de base destinés à promouvoir l'éthique et à lutter contre la corruption **au sein des administrations douanières**.

Encadré 1 –

Le point de vue d'un professionnel du secteur : « Un impact encore limité des réformes »

La facilitation du commerce de et vers l'Algérie reste entravée par plusieurs lacunes du dispositif législatif et réglementaire dont la non mise en œuvre de la Convention TIR et de la loi sur les autorités portuaires, le retard dans la mise en place des EDI et des guichets uniques, l'absence d'une politique harmonisée en matière de concurrence favorisant les investissements, la circulation des personnes, des marchandises et des informations. Au regard de l'encadrement des activités de transport-transit, les lacunes identifiées se déclinent comme suit:

- la prédominance de l'informel, 90% des déplacements pour le compte d'autrui se faisant sans facture,
- un début d'application timide du Régime d'Opérateur Economique Agréé (OEA) du fait des conditions de délivrance des agréments par l'Administration des douanes,
- l'absence d'un agenda pour la mise en place d'une politique harmonisée visant à une meilleure professionnalisation du secteur des transports routiers, en cohérence avec les autres modes de transport, et sur des bases internationalement reconnues (normes IRU),
- l'inexistence de communautés portuaires regroupant les usagers des ports, d'organisations des chargeurs et d'organisations de la logistique,
- l'absence de statuts régissant les professions et activités auxiliaires : Transitaires, Opérateurs logistique, experts et surveillants maritimes, Protecting agents...etc.

A ces facteurs d'ordre normatif et institutionnel qui entravent la facilitation du commerce, s'ajoute un surcoût de la chaîne de transport et de logistique, généré par (i) la quasi inexistence de flux à l'export engendrant un retour à vide des conteneurs, donc une augmentation des tarifs de fret et, (ii) dans une moindre mesure, une faible productivité dans les ports algériens, celui de Bejaia excepté.

Par Mohamed Kamel Khalifa ; Expert Consultant en Commerce, Transport et Logistique

1.5 Libye

Jusqu'à une période récente, la Libye est restée peu engagée dans les négociations internationales en matière de facilitation des procédures commerciales, ce qui s'est traduit par un faible niveau d'intégration des standards internationaux dans les législations nationales. La politique de facilitation du commerce y est relativement récente, avec quelques mesures de modernisation du cadre institutionnel ou l'élaboration d'un nouveau code des douanes, et leur rythme de mise en œuvre a été fortement ralenti par les troubles politiques que connaît le pays depuis 2011.

Sur le moyen terme, l'administration des douanes a entre autres ambitions la mise en place d'un système d'information douanier automatisé, basé sur le système SYDONIA et identique à celui adopté en Tunisie dans le cadre de la refonte du système SINDA. Elle exprime par ailleurs un grand intérêt pour l'adoption d'une nomenclature SH à 8 chiffres et des règles d'origine communes à l'espace maghrébin, ainsi que pour le lancement de projets de formation régionale décentralisés utilisant des supports didactiques communs.

1.6 Egypte

L'Egypte a initié en 2002, avec l'assistance du FMI, une importante réforme douanière portant sur l'introduction de plusieurs mesures et outils de facilitation du commerce dont le système de gestion des risques, le contrôle post-dédouanement, la pré-

déclaration, le guichet unique (dans certains ports) ou encore le régime d'opérateurs économiques agréés. La mise en œuvre de cette réforme s'est accompagnée d'un programme de renforcement des capacités du personnel et la création d'un mécanisme de concertation avec le secteur privé et la communauté portuaire. Le pays a par ailleurs adhéré en 2007 à la Convention de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, et poursuit présentement le processus d'harmonisation de sa législation douanière avec les normes de ce référentiel.

2. Cadres réglementaires régissant le commerce, le transport et le transit entre les pays d'Afrique du Nord

2.1 Le dispositif sous-régional

En plus des législations et réglementations nationales, la facilitation du commerce et du transport entre les pays nord-africains est structurée par un certain nombre d'accords sous-régionaux et bilatéraux dont les plus importants découlent des stratégies de coopération définies dans le cadre de la Ligue des Etats Arabe (GAFTA)¹⁵ ou du traité instituant l'Union du Maghreb Arabe (UMA). L'UMA a notamment fait parafer en juin 2010 une convention portant projet de zone de libre-échange maghrébine, avec plusieurs outils de mise en œuvre dont un accord sur les règles d'origine. Le schéma de libéralisation des échanges projeté prévoit divers régimes préférentiels visant le démantèlement total des droits de douane et taxes d'effet équivalent pour les produits industriels originaires, à l'exception d'une liste restreinte de produits non encore définie, et des taux d'abattement tarifaire modulés de 0 à 100% selon 4 listes de produits agricoles, alimentaires et halieutiques. Des négociations sont encore en cours pour la détermination du contenu de ces listes et l'adoption d'un protocole sur le règlement des différends. L'agenda maghrébin inclut également à moyen terme un projet de tarif douanier commun et un accord de reconnaissance mutuelle des documents du commerce extérieur.

En matière de transport, l'UMA a fait adopter en 1990 et ratifier en 1993 une convention relative au transport terrestre et transit des voyageurs et des marchandises entre ses pays membres. Toutefois, pour l'UMA comme pour les autres cadres de coopération existants (Grande Zone de libre-échange GAFTA de la Ligue des Etats arabes ou Accord d'Agadir), le niveau d'application des engagements sous-régionaux reste encore faible, ce qui explique pour l'essentiel la multiplication des initiatives bilatérales.

2.2 Les arrangements bilatéraux

a. Maroc – Mauritanie

Le Maroc et la Mauritanie avaient conclu en août 1986 un accord commercial prévoyant la circulation en franchise des droits et taxes d'entrée des produits originaires des deux pays, accord qui n'a pas connu d'application effective. D'autres conventions conclues au début des années 2000, et portant sur la création d'un conseil d'hommes d'affaires et d'une zone de libre-échange n'ont pas non plus été suivies d'effet.

Quelques initiatives du secteur privé ont donné lieu à la signature en novembre 2013 de conventions de partenariat entre la Compagnie de Transport au Maroc (CTM), Supratours - filiale de l'ONCF/Maroc, la société Tayba, filiale du groupe Noueigued (Mauritanie) et la société TAL - Transport Afrique Logistiques (Sénégal) visant l'ouverture de liaisons terrestres régulières entre le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal. L'objectif affiché est de contribuer au développement des infrastructures du transport des voyageurs et des marchandises¹⁶, en réponse à l'accroissement du trafic routier et des échanges commerciaux observée ces dernières années.

15 Great Arab Free Trade Area

16 <http://www.lematin.ma/express>; 5 novembre 2013

Le poste de « Guerguarate » qui est le seul point de passage terrestre entre le Maroc et la Mauritanie pour les marchandises et les voyageurs a enregistré, entre 2012 et 2013, une hausse de 4,1% des flux de transit des camions, avec 23.646 véhicules à l'entrée sur le territoire marocain - dont 21.649 ont été scannés¹⁷ -, et 47.361 à la sortie, soit une moyenne journalière de 194 véhicules.

Tableau n°1 :
Evolution récente du trafic routier entre le Maroc et la Mauritanie

Nombre	2012	2013
Véhicules entrant au Maroc	19.571	23.646
Dont Véhicules scannés à l'entrée	18.107	21.649
Véhicules sortant du Maroc	48.608	47.361
Dont Véhicules scannés à la sortie	9.356	11.209

Source : Services aux frontières de la douane marocaine

Le nombre de passagers enregistrés au poste de « Guerguarate » s'est élevé en 2013 à 172.000 personnes dans les deux sens (entrée et sortie du Maroc), avec, comparativement à 2012, une hausse de 5% des entrées et une baisse de 7% pour les sorties.

b. Tunisie - Libye

Les relations commerciales entre la Tunisie et la Libye sont régies par une convention instituant une zone de libre-échange, signée à Tripoli le 14 Juin 2001. Cette convention prévoit la liberté d'importation assortie d'une exonération totale des droits de douane et taxes d'effet équivalent pour tous les produits reconnus originaires de l'un des deux pays, à l'exception de ceux prohibés par les textes instituant la zone arabe de libre-échange (GAFTA), pour des raisons de sécurité, de santé, d'environnement ou religieuses. Une autre convention a été adoptée, fixant les règles d'origine applicables et les conditions de délivrance des certificats d'origine par les Chambres de commerce des deux pays.

La préférence tarifaire est accordée (i) aux produits entièrement obtenus dans l'un des deux pays, au sens douanier de l'expression, ainsi qu'aux produits industriels tunisiens (ii) dont la valeur ajoutée -y inclus le coût des matières premières locales, de la main d'œuvre et d'autres produits locaux entrant dans leur fabrication- est supérieure ou égale à 40% de leur valeur totale, ou (iii) dont la valeur des matières premières maghrébines est supérieure ou égale à 60% de la valeur totale des matières premières utilisées.

Au titre des mesures d'accompagnement, le contrôle technique des produits au passage des frontières est facilité par un accord de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité. En Tunisie, les dits certificats sont délivrés par l'Office de Commerce pour les produits alimentaires, l'Institut National de la Normalisation et de la Propriété Intellectuelle (INNORPI) pour les produits industriels et le ministère de l'Agriculture et de la pêche (OFITEC) pour les produits agricoles.

Deux points de passage frontalier assurent l'essentiel du trafic routier entre la Tunisie et la Libye : Ras-Jedir, pour les marchandises et les passagers, et Dhehiba, réservé uniquement au transit des passagers. Le partenariat entre les deux pays en matière de facilitation du commerce a été renforcé par la signature en 2002 d'un accord transformant Ras-Jedir en poste frontalier commun et le lancement d'un projet, encore en cours d'élaboration, d'une zone commerciale et logistique à Ben Guerdane.

¹⁷ Le scanner au poste frontalier « Guerguarate » est considéré comme la pièce maîtresse du contrôle douanier.

Pour la période 2008-2010, la Libye a occupé le 5^{ème} rang des partenaires commerciaux de la Tunisie, juste derrière la France, l'Allemagne, l'Italie et la Belgique, pays couverts par l'accord d'association UE-Tunisie signé en 1995. La Libye est le 1^{er} partenaire commercial de la Tunisie à l'échelle africaine et arabe. La Tunisie exporte vers la Libye principalement des produits agroalimentaires et des matériaux de constructions (ciments notamment), et en importe du pétrole et des produits dérivés. Le volume des échanges commerciaux a toutefois connu de fortes baisses après 2010, en raison des effets conjugués des problèmes sécuritaires et de la contrebande de produits subventionnés ou dits 'sensibles'. Une procédure d'autorisation préalable d'import/export avait notamment été instituée pour répondre à ces défis, avant d'être levée en août 2014. Suite aux changements politiques intervenus en 2011, les deux pays ont mis en place une commission chargée de mener une réflexion sur un projet de développement des zones frontalières communes.

c. Tunisie – Algérie

Les relations commerciales entre la Tunisie et l'Algérie sont régies par une convention commerciale et douanière signée à Tunis en janvier 1981 et un protocole d'accord additionnel en date du 15 mai 1991. La convention prévoit l'exonération des droits de douane et taxes d'effet équivalent pour tous les produits reconnus originaires. Le régime préférentiel est octroyé aux produits entièrement obtenus dans l'un des deux pays, et aux produits manufacturés ayant fait l'objet d'ouvrage ou de transformation dans le pays exportateur, à concurrence de 50% au moins de leur valeur totale. Ce taux est ramené à 30% lorsque pour la fabrication des produits en question, des matières premières ou composants originaires de l'autre pays y sont incorporés, à concurrence de 20% de la valeur du produit.

Cet accord a bien stimulé les échanges commerciaux entre les deux pays jusqu'en 1994, puis a connu des problèmes de mise en œuvre, en raison d'une attribution indue de quelques certificats de conformité. En 2005, les deux pays ont entamé la négociation d'un nouvel accord commercial préférentiel (ACP), qui a été signé le 4 décembre 2008 et est entré en vigueur en mars 2014. L'ACP stipule que les deux parties doivent appliquer aux marchandises d'origine algérienne ou tunisienne le principe du traitement national en ce qui concerne les taxes exigées dans le pays importateur. Il prévoit des exonérations des taxes douanières allant de 40% à 100% pour certains produits industriels, et des exonérations totales des taxes douanières pour une liste de produits agricoles et agro-alimentaires. Pour le bénéfice de la préférence, les marchandises échangées doivent être accompagnées d'un certificat d'origine émis par les autorités compétentes du pays exportateur.

Trois (3) points de passage frontalier (Babouche, Bouchebka et Sakiet Sidi Yousef) sont dédiés au transit mixte de passagers et de marchandises, cinq (5) autres (Melloula, Ghar-Dimaa, Kaalet Snan, Hidra et Tamerza) aux seuls passagers, et un (1) le poste de Hezoua, est réservé exclusivement au transit des produits pétroliers.

Entre 1995 et 2013, les exportations tunisiennes vers l'Algérie sont passées de 175,2 millions de dinars à 789,8 millions. Durant la même période, les importations tunisiennes en provenance de l'Algérie sont passées de 169,9 millions à 1925,8 millions de dinars en raison d'une forte augmentation des importations de pétrole algérien pour compenser la rupture des approvisionnements en provenance de la Libye, suite aux troubles politiques intervenus en 2011. Ainsi, pour la Tunisie, le taux de couverture des importations par les exportations est passé de 89,3% en 2011, à 41,2% en 2013. Le ciment, les produits chimiques, les produits agro-alimentaires, le papier, la peinture, etc. représentent les principaux produits exportés par la Tunisie vers l'Algérie. Le pétrole et ses produits dérivés, le gaz et le fer constituent les principaux produits importés par la Tunisie en provenance de l'Algérie.

Cette revue succincte des politiques et cadres réglementaires existants en matière de facilitation du commerce fait ressortir une situation très constatée d'un pays à un autre et des lacunes d'importance relative, en termes de réformes initiées par les Etats, de mise en œuvre des accords régionaux relatifs au commerce et de portée des conventions bilatérales. L'impact de ces atouts et faiblesses du cadre normatif sur les échanges intra-Afrique du Nord est amplifié, à des degrés divers, par l'état des infrastructures de transport inter-Etats, la gestion au quotidien des formalités douanières et la qualité des prestations des services aux frontières.

II. Etat des lieux et niveau de performance des infrastructures liées au transport et au commerce

Sans préjudice de la portée intrinsèque des accords préférentiels déjà conclus ou en projet, l'existence d'un réseau d'infrastructures de qualité est déterminante pour le développement des échanges intra-régionaux, la croissance et l'emploi, comme le suggèrent plusieurs études récentes¹⁸ réalisées sur cette question.

L'état des infrastructures liées au transport dans les pays de l'UMA fait apparaître une diversité de situations, tant pour les infrastructures portuaires, ferroviaires, que pour celles des postes frontières terrestres. Le transport routier reste le mode le plus usité pour le transport de marchandises entre les pays maghrébins et pour le transit des produits agroalimentaires. Les échanges commerciaux entre la Tunisie et la Libye ou encore entre le Maroc et la Mauritanie s'effectuent à hauteur de 99% par la route.

Les autres modes de transport, à savoir l'aérien et le maritime sont peu développés, en raison de la faiblesse des quantités de marchandises transportées (mis à part les produits pétroliers), l'absence de lignes directes et surtout leurs spécificités, eu égard aux besoins actuels et au niveau de développement de la sous-région. Celle-ci se caractérise en effet par une insuffisance de services d'accompagnement et d'infrastructures spécifiques à ces deux modes de transport, ainsi que par une difficulté structurelle à rentabiliser les lignes, compte tenu de la faiblesse du commerce intra-régional. Exception faite des hydrocarbures, le transport international par voie maritime est rarement utilisé lors des échanges commerciaux entre la Tunisie et l'Algérie, ou entre le Maroc et la Mauritanie. Et là où il existe (pour les produits pétroliers), le transport par voie maritime est effectué quasi exclusivement par des armements étrangers, européens notamment.

Un diagnostic par pays sur l'état des infrastructures liées au transport et au commerce permet d'évaluer les niveaux de développement atteints et d'identifier les principaux gaps ou dysfonctionnements qui participent à la limitation des échanges intra-régionaux.

1. Maroc : un niveau satisfaisant des infrastructures et de la logistique liées au transport

L'analyse de la situation des infrastructures liées au transport¹⁹ et au commerce montre qu'elles sont relativement développées au Maroc, avec un réseau de transport routier assurant près de 90% de la mobilité des personnes et 75% du flux des marchandises hors phosphates. Cette infrastructure permet la circulation de près de 50 millions de véhicules/km par jour grâce à un réseau qui s'étend sur 57.000 km dont 32.100 de routes bitumées et 800 km d'autoroutes comprenant 6000 ouvrages, dont 56% de ponts et 36% de dalots²⁰.

Ce réseau routier est couplé avec une infrastructure ferroviaire qui s'étend sur près de 2000 km, assurant le transport de plus de 35 millions de tonnes de marchandises et 25 millions de voyageurs par an. L'Office National des Chemins de Fer (ONCF) du

18 Il s'agit des études menées par la Banque Mondiale, le FMI, la CNUCED ainsi que l'OCDE. L'étude menée récemment par la Banque Mondiale dans le cadre de son Initiative pour le Monde Arabe « Arab World Initiative » le confirme. Une description de cette initiative est disponible sur ce lien <http://arabworld.worldbank.org>

19 En termes de contribution à la création de la richesse nationale, le secteur du transport contribue en moyenne avec 7% du PIB, près de 6% de la population active employée directement et 16% environ des recettes budgétaires de l'Etat. Le secteur absorbe 40% de la consommation nationale d'énergie entre 20 à 25% du budget général de l'investissement de l'Etat.

20 Ces données et statistiques sont fournies par les services du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

Maroc poursuit par ailleurs un important plan de modernisation visant à augmenter la capacité sur des liaisons spécifiques et à introduire une ligne de train à grande vitesse (TGV).

Relativement aux infrastructures portuaires, le pays dispose d'une capacité de 27 cités portuaires et 30 ports, assurant un trafic annuel de près de 60 millions de tonnes de marchandises et le transport de dizaines de millions de personnes²¹. L'infrastructure portuaire a été renforcée par la mise en service du port de Tanger-Med en 2007, considéré comme l'un des plus grands projets de développement régional. Son terminal à conteneurs, d'une capacité initiale de 3,5 millions de conteneurs, devrait atteindre 8 millions conteneurs à l'horizon 2015.

Dans le domaine aérien, le Maroc possède 15 aéroports à vocation nationale et internationale qui assurent annuellement le transport de 7 millions de voyageurs et 51 millions de tonnes de fret. Les 3 aéroports de Casablanca, Marrakech et Agadir assurent, à eux seuls, plus de 90% du trafic, tant des marchandises que des passagers.

Il est à noter que la gestion au plan réglementaire et organisationnel des infrastructures liées au transport et au commerce et la planification des plates-formes industrielles relève du ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique (METL), par l'intermédiaire d'une institution autonome dénommée Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL). L'AMDL vient de lancer une stratégie nationale visant deux objectifs : la réduction de 20 % à 15% du ratio des coûts logistiques par rapport au PIB, et l'accélération de la croissance, par un gain de 5 points sur 10 ans, du fait de l'augmentation de la valeur ajoutée qui serait induite par la baisse des coûts logistiques et l'émergence d'un secteur logistique compétitif (METL, 2014).²² Les actions mises en œuvre sont le fruit d'un contrat programme étalé sur la période 2010 à 2015. Ce partenariat, conclu entre l'Etat et le secteur privé représenté par la Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM), fixe les grandes lignes et les objectifs de la nouvelle stratégie intégrée pour le développement de la compétitivité du secteur de la logistique et décline les engagements communs de l'Etat et du secteur privé (METL, 2014).

En matière de plates-formes logistiques, la zone franche de Tanger-Med est gérée par la société d'exploitation de la zone franche de Dubaï et les concessions de terminaux à conteneurs ont été attribuées à des sociétés de renommée internationale (Maersk pour le premier terminal à conteneurs et MSC pour le second). Le gouvernement marocain projette par ailleurs réaliser une nouvelle zone de développement portuaire -Nador Ouest Med²³, composée d'un port en eau profonde ayant une importante capacité de transbordement, et d'une plate-forme industrielle.

2. Tunisie : un effort soutenu pour l'amélioration des infrastructures de transport et du commerce

L'infrastructure routière en Tunisie comprend, outre la voirie communale, un réseau classé d'état et un réseau rural. Le réseau classé comprend une section autoroutière de 360 Km de longueur, et totalise un linéaire d'environ 19.750 Km de routes, revêtues à hauteur de 12.750 Km (soit près de 65%) et équipées de près de 2.100 ouvrages d'art et organes de drainage dont : 765 ponts de portée unitaire supérieure à 10m et 343 ponts de portée unitaire supérieure à 30m. Le linéaire revêtu, qui a plus que doublé depuis l'indépendance du pays, conduit à une densité moyenne actuelle de l'ordre de 70ml/Km² à l'échelon de tout le territoire, ce qui traduit un niveau d'équipement relativement satisfaisant. Le réseau routier classé est réparti comme suit :

- Routes Nationales : 3.938 Km

21 Idem.

22 Voir pour plus de détail, le site du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

23 Le port de Nador devrait être en service en 2019 avec une capacité initiale de 3 millions de conteneurs, 25 millions de tonnes d'hydrocarbures et de 7 millions de tonnes de charbon.

- Routes Régionales : 5.117 Km
- Routes Locales : 2.453 Km
- Routes en cours de classification : 1.242 Km

Il est complété par un réseau de pistes rurales d'une longueur d'environ 13.000 km, dont la gestion est sous l'égide du Ministère de l'Équipement.

Du fait de la centralité géographique du pays, certaines des réalisations récentes ou en cours devraient contribuer grandement à la facilitation des échanges commerciaux intra-régionaux. Il s'agit notamment de l'achèvement à court terme de la partie tunisienne de l'autoroute trans-Maghrébine, avec le concours des institutions financières internationales et de l'Union pour la Méditerranée (UpM). Cette autoroute doit traverser le Maroc, l'Algérie et la Tunisie dans un premier temps et par la suite s'étendre vers la Mauritanie et la Libye. Elle est composée d'un axe atlantique Nouakchott - Rabat et d'un axe méditerranéen Rabat - Tripoli, en passant par Alger et Tunis. La portion tunisienne traversera Jendouba, Béja, Tunis, Hammamet, Sousse, Sfax, Gabès et Médenine pour arriver à Ras-Jedir (à la frontière tuniso-libyenne).

Plusieurs tronçons ont déjà été réalisés (Tunis-Hammamet-Sousse-Sfax et Tunis-Oued Zarga), et d'autres sont en cours de réalisation (Oued Zarga-Bousalem, Sfax-Gabès et Médenine-Ras-Jedir). Les travaux ont toutefois été perturbés à maintes reprises, en raison du climat d'insécurité que le pays a connu durant la période 2011-2014, de mouvements sociaux récurrents et de quelques litiges fonciers sur le tronçon Sfax-Gabès.

Tableau n° 2 :

Etat de réalisation de l'autoroute Trans-maghrébine pour la partie Tunisienne

Tronçons d'autoroute	Etat d'avancement	Longueur en Km
Tunis-Sousse-Sfax	Déjà réalisé, en exploitation totale depuis mai 2008	239 Km
Sfax - Gabes	En cours de réalisation depuis mars 2010	155 Km
Gabes - Médenine	En cours d'études	84 Km
Médenine - Ras-Jedir	En cours de réalisation depuis octobre 2013	92 km
Autoroute Trans-maghrébine : partie Tunis – Frontières algériennes		
Tronçons d'autoroute	Etat d'avancement	Longueur en Km
Tunis-Oued Zarga	Déjà réalisé, en exploitation depuis février 2006	67 km
Oued Zarga - Bousalem	En cours de réalisation depuis mai 2012	67 km
Bousalem – Frontière algérienne	En cours d'études	70 km

Source : Ministère du transport tunisien

La Tunisie dispose par ailleurs de 8 aéroports internationaux d'une capacité de 18 millions de passagers et de 8 ports de commerce assurant le transit de 30 millions de tonnes de fret par an et 1,3 million de passagers dont essentiellement des croisiéristes.

**Tableau n° 3 :
Etat des infrastructures portuaires et aéroportuaires en Tunisie**

Ports	Spécialité	Date de réalisation / extension
Bizerte – Menzel Bourguiba	Polyvalent	1996
Radès	Conteneurs et roulants	1988
La Goulette	Trafic des passagers et croisiéristes	1573 / 1885 / 1996
Sousse	Trafic de divers	1925
Sfax	Polyvalent	1985 / 1996
Gabès	Produits chimiques	1979 / 1984
Skhira	Trafic pétrolier	
Zarzis	Trafic pétrolier et divers	1988
Aéroports	Date de réalisation	Capacité (en 1000 voyageurs)
Tunis –Carthage	1970	4.500
Monastir- Habib Bourguiba	1966	3.500
Jerba –Zarzis	1961	4.000
Tozeur Nafta	1980	300
Sfax-Tina	1976	200
Tabarka	1992	250
Gafsa Ksour	1999	200
Enfidha-Hammamet	2007	7000

Source : Ministère de Transport Tunisien

Dans le domaine du transport ferroviaire, la Tunisie compte depuis 2008 environ 2.165 kilomètres de rails et est reliée à l'Algérie par la ligne Ghar Dimaa - Souk Ahras, qui n'est cependant plus en exploitation. Sur ce total linéaire, 471 kilomètres sont à voie normale et 1.694 kilomètres à voie métrique, dont 65 kilomètres sont électrifiés.

3. Mauritanie : un niveau insuffisant des infrastructures liées au transport et au commerce

L'infrastructure liée au transport en Mauritanie -principalement terrestre- comprend un réseau routier constitué de seulement 2.900 Km de routes bitumées et un peu plus de 10.000 Km de routes en terre améliorée (RTA) et de pistes. Le réseau routier représente 90% du transport des voyageurs et 80% du transport de marchandises. Le flux du trafic des marchandises empruntant la voie terrestre a été estimé à environ 400 véhicules par jour selon les statistiques fournies par les services à la frontière mauritanienne, et environ 1 million de tonnes de marchandises. Le trafic provenant du Maroc est destiné aussi bien aux villes mauritaniennes (Nouakchott et Nouadhibou) qu'au Sénégal et à d'autres pays ouest-africains²⁴ (Gambie, Côte d'Ivoire).

²⁴ Une partie importante en des voitures d'occasion achetées en Europe par les migrants mauritaniens et sénégalais, qui les ramènent à leurs pays d'origine.

Depuis la mise en application d'une réforme initiée en 2005, le secteur du transport routier est entièrement libéralisé. Les transporteurs publics et pour le compte d'autrui en sont les principaux acteurs, avec environ 90% de parts du marché, et une prédominance des petites entreprises, en particulier les transporteurs individuels, possédant (tout juste) 1 à 2 camions. Le flux du commerce entre le Maroc et la Mauritanie –en particulier- est en constante augmentation, tant pour les marchandises que pour les passagers, en dépit de l'état encore moyen des routes, de l'absence de services d'accompagnement et de logistiques connexes adéquates.

Les autorités ont procédé au cours des dix dernières années au renforcement de l'infrastructure routière, avec le bitumage de la route Nouadhibou - Nouakchott²⁵, ce qui a contribué à faciliter le passage d'un nombre important de camions et de voitures en provenance ou à destination du Maroc, vers (ou de) la Mauritanie, ou encore d'autres pays d'Afrique de l'Ouest dont le Sénégal, le Mali et la Guinée. De même, l'inauguration en juillet 2013 de la zone franche²⁶ de Nouadhibou est à considérer comme un signal fort pour la promotion d'infrastructures liées au commerce, le port de Nouadhibou offrant des perspectives en termes de développement des échanges non seulement avec le Maroc, mais aussi avec les autres pays voisins de la Mauritanie en Afrique de l'Ouest.

L'infrastructure liée au commerce et au transport reste toutefois globalement insuffisante et ce, malgré les efforts déployés par les pouvoirs publics pour renforcer les capacités logistiques et la desserte routière. D'autres obstacles subsistent par ailleurs, et concernent notamment la prédominance du secteur informel constitué de petits opérateurs, disposant d'un parc de camions limité et parfois en mauvais état²⁷, les déficiences des équipements d'accompagnement, les procédures inadaptées au transit international (escortes douanières), la qualité moyenne des services rendus par les administrations et les professionnels du transport routier de marchandises.

4. Algérie : des investissements considérables pour le développement des réseaux d'infrastructures

En Algérie, les infrastructures liées au transport²⁸ routier et ferroviaire sont relativement développées et diversifiées, avec un linéaire total de plus de 80.000 km de routes dont 71% sont bitumées, 25.000 km de routes principales, et un réseau ferroviaire de 3.973 km. Le pays vient par ailleurs d'adopter un schéma directeur pour le développement d'un réseau structurant des routes et autoroutes, dont la caractéristique majeure est qu'il répond aux standards internationaux les plus élevés. L'Autoroute Est-Ouest d'une longueur de 1.216 km d'une frontière à l'autre, est presque terminée avec 1 200 km déjà opérationnels.

En matière portuaire, le pays dispose de 10 ports de commerce dont 4 sont destinés aux hydrocarbures et de 54 plates-formes logistiques. Le port d'Alger gère la plupart des importations par mer (en valeur et en volume) mais reste caractérisé par un état de congestion permanent. D'autres grands ports dont Oran, Bejaia et Skikda gèrent environ 10% des importations.

Le pays dispose par ailleurs de 12 aéroports de classe internationale, de 2 gazoducs Est et Ouest vers l'Europe (GME et TransMed) d'environ 3.000 km et d'un réseau d'oléoducs de transport de carburant et de GPL, destinés à la consommation intérieure, d'une longueur totale de 2.400 km.

25 Il s'agit des capitales économique et administrative de la Mauritanie.

26 Cette zone franche est appelée aussi à favoriser la création d'un projet de zone franche du côté marocain dans la localité de «Bir Guendouz».

27 Informations fournies suite aux consultations réalisées auprès des opérateurs de transport à la frontière Maroc-mauritanienne.

28 Les indicateurs du secteur du transport en Algérie font apparaître une part 9,7% du PIB. Il absorbe 10% des investissements.

5. Libye : un niveau modeste des infrastructures liées au commerce

La Libye a adopté un Plan quinquennal 2008-2012 dédié aux grands projets d'infrastructures, avec un budget prévisionnel de 83 milliards de \$ US sur 5 ans, équivalent à 60% du budget annuel moyen de l'Etat. La principale route du pays longe la côte d'ouest en est, avec quelques sections entre Sabratah et Misratah, et entre Ajdabiya et Benghazi, représentant 550 km sur un total linéaire de 1830 km.

En matière de transport ferroviaire, la Libye ne possède plus depuis 1965 de réseau de chemin de fer opérationnel. La construction d'une ligne reliant la frontière égyptienne à la frontière tunisienne figure parmi les priorités du gouvernement, afin de faciliter le commerce avec les pays voisins, et en même temps acheminer des matières premières de l'intérieur du pays aux ports. Les travaux de réalisation de cette voie de 1.435 Km ont débuté il y a quelques mois, mais devraient connaître des retards importants en raison de l'instabilité politique, institutionnelle et sécuritaire que connaît le pays.

6. Typologie des faiblesses dans le domaine des infrastructures liées au commerce et au transport en Afrique du Nord

La question qui s'est toujours posée pour expliquer la faiblesse des échanges entre les pays africains d'une manière générale et ceux d'Afrique du nord en particulier, est de savoir si le manque d'infrastructures de base liées au commerce et au transport est à l'origine de la faiblesse des échanges ou si c'est la faiblesse du commerce entre ces pays qui explique l'insuffisance des infrastructures de transport inter-états.

Il est permis d'affirmer à ce titre que la faiblesse du commerce intra-Afrique du Nord a entre autres causes l'insuffisance et ou le mauvais état des infrastructures liées au commerce et au transport. Celles qui existent jusque-là servent principalement les échanges organisés en « silo » hors région Afrique du Nord, avec l'Europe en particulier, et à assurer les exportations de matières premières (produits agricoles, minerais, produits pétroliers) et les importations en biens d'équipement et intrants industriels.

Les autres limites liées aux infrastructures sont relatives aux composantes « soft » et « Hard »²⁹, indispensables à la facilitation du commerce. L'insuffisance des composantes «soft» s'entend l'absence de procédures harmonisées et simplifiées au passage des frontières, et basées sur les conventions internationales en matière de facilitation du commerce et du transport.

Relativement aux composantes «hard», les manquants portent sur les facilités et services connexes tels que les aires de repos et autres services d'accompagnement (stations de carburant, d'entretien des véhicules, hôtels, aires de stationnement sûres, etc.), les centres logistiques et les ports secs, l'insuffisance en nombre des points de passage inter-états. Plusieurs de ces composantes «hard» -qui nécessitent des investissements lourds, sont absentes aux principaux postes frontières des pays d'Afrique du Nord. Ces gaps résultent de l'absence de projets intégrés à dimension sous-régionale et de «fonds d'infrastructures» dédiés au financement de tels projets d'infrastructures, impliquant la communauté d'affaires dans le processus de création et de modernisation des infrastructures routières et accessoires, sur la base de Partenariats Public-Privé.

29 Selon la Banque Mondiale, 40 % du temps de transport se perd aux frontières en raison de procédures inappropriées, de cherté du coût du transport et des paiements illicites.

6.1 Faiblesse des infrastructures liées au commerce entre le Maroc et la Mauritanie

Avec un seul point passage, il y a lieu de souligner le manque de connexions en matière d'infrastructures terrestres (routes, voies ferrées), de ports et de plates-formes logistiques entre le Maroc et la Mauritanie. L'essentiel des échanges commerciaux entre les deux pays se fait par route. Les transporteurs et autres usagers de la route font par ailleurs face à de nombreuses difficultés pour parcourir le tronçon d'environ 5 km³⁰ qui sépare les deux postes frontaliers. Cette partie de la route demeure non bitumée et l'état de la piste pose d'importants problèmes pour la fluidité du trafic. Les transporteurs font ce trajet sans aucune sécurité, ni indication d'itinéraire pour gagner la frontière mauritanienne³¹. Nonobstant ces difficultés, le mode de transport routier domine les autres moyens (aérien et maritime). L'offre de transport par voie terrestre³² est assurée essentiellement par les transporteurs marocains, avec une faible participation des transporteurs mauritaniens, en raison d'un manque de compétitivité, tant en termes de coûts que de qualité des services.

L'analyse de l'organisation du point de passage de « Guerguarate »³³ montre que ce poste regroupe les services de contrôle douanier et de sécurité (gendarmerie, police, etc.) dont les locaux sont juxtaposés, mais sans les services de contrôle sanitaire et phytosanitaire. *Les facilités et services connexes (banque, assurance, poste, restauration, hôtellerie, etc.) sont quasiment inexistantes, et en cas de besoin, il faut se transporter jusqu'à la ville de Dakhla, située à 480 kilomètres du poste frontalier.*

De plus, les opérateurs font face à de multiples procédures, ce qui entraîne des retards et des embouteillages au niveau des installations du poste de passage. Ce dernier n'est pas équipé en parcs de stationnement pour les camions, de stations de carburant et d'entretien des véhicules et ne dispose actuellement que d'une seule route d'accès. Pour pallier à ces difficultés, le poste de « Guerguarate » est en voie de restructuration, pour le mettre en conformité avec les standards internationaux des postes frontières.

En dépit de ces efforts, l'impact ne sera palpable sur les échanges que si des efforts de mise à niveau des infrastructures et des installations sont entrepris en même temps au niveau du poste frontière mauritanien. Ce dernier ne fonctionne pas aux conditions requises en termes de services d'accompagnement (bureaux de travail adéquats, stations de carburant, entretien des véhicules, aires de stationnement sûres, etc.). A cela s'ajoute le manque de coordination côté mauritanien entre les services administratifs aux frontières, en raison de l'absence de contrôles conjoints des services douaniers, non douaniers et de sécurité qui font leurs missions de contrôle³⁴ séparément. Il en découle un contrôle répétitif des documents, et des arrêts fréquents des véhicules, retardant un peu plus le passage de la frontière.

30 Un « no man's land » s'épare les postes de passage entre le Maroc et la Mauritanie. Cette expression anglaise signifie « terre n'appartenant à aucune personne » et désigne une zone tampon non habitée qui a été instaurée par l'ONU.

31 A partir de cette localité, le trafic peut emprunter une destination autre celle qui mène vers le poste frontalier mauritanien censé effectuer le contrôle des camions et véhicule transportant les marchandises. Ce qui représente une rupture dans la chaîne du transport entre le Maroc et la Mauritanie.

32 Les deux pays disposent d'un réseau routier important et pratiquement intégré, jusqu'au fleuve du Sénégal. Le flux de transport par route entre les deux pays se développe de plus en plus si l'on analyse les statistiques récentes fournies par les services aux frontières avec une prédominance remarquable du transport des produits périssables essentiellement les agrumes et les produits agroalimentaires.

33 Le Poste frontière de « Guerguarate », s'éloigne de près de 400 Kms de la ville la plus proche celle Ed-Dakhla et 1000 Km de la plus grande ville du sud à savoir Laayoune.

34 Ainsi, le premier poste de contrôle est celui de la gendarmerie qui contrôle les documents et les personnes. Par la suite, le contrôle de la police assure l'enregistrement du véhicule et la validation du visa d'entrée obtenu et assure le paiement de l'assurance du véhicule. Enfin, le contrôle douanier assure, quant à lui, le contrôle de la marchandise et tout autre document exigé à l'entrée en Mauritanie que ce soit les documents relatifs à la nature de la marchandise où les documents relatifs aux personnes.

Par ailleurs, le décalage des jours ouvrables entre les deux pays³⁵ et l'absence de procédures coordonnées de contrôle entre les différentes autorités intervenant aux frontières posent des difficultés majeures pour les opérateurs, qui ont du mal à prévoir les durées de passage entre les deux postes frontaliers. Cela impacte négativement le commerce et pénalise le flux des marchandises périssables de plus en plus échangées entre les deux pays.

6.2 Limites des infrastructures liées au commerce entre l'Algérie, la Tunisie et la Libye

Le transport international des marchandises échangées par la Tunisie avec l'Algérie et la Libye s'effectue essentiellement par voie terrestre, avec toutefois un réseau de transport très peu adapté du fait de l'absence de voies rapides de type autoroutier reliant la Tunisie à ses deux voisins.

Le réseau autoroutier tunisien est articulé autour de la capitale, se limitant aux tronçons Tunis-Sfax, Tunis-Bizerte et Tunis-Béja. Les travaux en cours de réalisation et d'aménagement d'une nouvelle autoroute reliant le point de passage de Ras-Jedir jusqu'à la ville de Gabes, dans un premier temps, et ensuite jusqu'à la ville de Sfax, permettront à moyen terme d'améliorer l'infrastructure de transport routier entre la Tunisie et la Libye.

De même, l'extension de l'autoroute Tunis-Beja jusqu'à la frontière algérienne est nécessaire à la facilitation des échanges avec l'Algérie. De l'autre côté, le réseau routier reliant Alger à la frontière tunisienne est en très mauvais état au niveau du tronçon Constantine-Annaba (environ une centaine de kilomètres), engendrant une perte de temps et une augmentation des coûts. La réparation et l'aménagement de cette route permettra d'améliorer le transport terrestre de marchandises entre l'Algérie et la Tunisie.

Pour le transport ferroviaire, la ligne reliant la Tunisie et l'Algérie (ligne Ghar Dimaa – Souk-Ahras) n'est plus opérationnelle depuis la fin des années 1990, en raison des problèmes sécuritaires qu'a connus l'Algérie durant cette décennie. La réouverture et l'aménagement de cette ligne permettraient à moyen terme d'améliorer l'infrastructure de transport et de faciliter les échanges entre les deux pays.

Dans le domaine maritime, très peu d'échanges entre la Tunisie et l'Algérie et/ou la Libye passent par ce moyen de transport. Les échanges commerciaux effectués via le port de Rades, de Sfax ou de Zarzis restent négligeables. Les problèmes logistiques et les retards de livraison et/ou d'expédition observés dans les différents ports expliquent le fait que les exportateurs préfèrent généralement utiliser leurs propres moyens (camions) pour transporter les marchandises d'un pays à l'autre.

Par ailleurs, le transport international de marchandises entre la Tunisie et ses deux pays voisins est effectué généralement par des transporteurs algériens ou libyens. Ce choix s'explique par le coût élevé du transport en Tunisie (coût de l'énergie plus cher qu'en Algérie et en Libye) et parfois par la différence en termes de conditions de travail des transporteurs (inexistence de syndicats de transporteurs en Libye).

L'infrastructure de commerce transfrontalier entre les trois pays connaît aussi d'autres défaillances. Au niveau des points de passage de Ras-Jedir et de Babouche, les services disponibles se limitent à ceux offerts par la douane et les autres services de contrôle. Comme pour les autres postes frontière terrestres de la sous-région, les services et utilités connexes (banque, assurance, restauration, hôtellerie, etc.) sont quasiment inexistantes et il faut se déplacer vers la ville de Ben Guerdane (située à une trentaine de kilomètres) pour en trouver. De même, le contrôle des marchandises du côté tunisien est effectué par la douane au moyen d'un seul scanner, ce qui affecte la célérité des opérations et la fluidité du trafic.

35 Un décret ministériel entré en vigueur le 1^{er} octobre 2014 a réintroduit en Mauritanie le weekend universel

Formalités administratives et prestations des services aux frontières

Le déroulement des formalités du commerce international dans les pays d'Afrique du Nord obéit à un schéma standard, avec des circuits relativement bien définis pour les opérations d'import-export, exception faite de quelques spécificités aux postes frontières. Il s'agit dans l'ensemble des procédures et formalités exigées par les administrations publiques, dont celles du contrôle douanier et non douanier. L'analyse de l'existant fait apparaître une diversité de situations, tant pour le nombre des documents requis, celui des intervenants, le déroulé proprement dit des formalités et les performances respectives des pays.

Des efforts appréciables ont été réalisés aux fins de simplification des procédures administratives, avec quelques résultats tangibles au Maroc et en Tunisie. Depuis quelques années, ces deux pays se positionnent à côté des pays émergents, et bénéficient d'un classement mondial relativement honorable. Selon le rapport *Doing Business 2015* de la Banque Mondiale, la Tunisie et le Maroc occupent respectivement les 60^{ème} et 71^{ème} rangs du classement général et les 50^{ème} et 31^{ème} rangs pour l'indicateur d'efficacité dans les procédures administratives de commerce transfrontalier. Le nombre de documents requis, les délais en nombre de jours et les coûts d'un conteneur y sont assez proches de ceux observés dans les pays de l'OCDE, pour les opérations d'exportation. La performance reste toutefois moindre lorsqu'il s'agit d'importation, des restrictions et autres mesures protectionnistes étant souvent mises en œuvre, pour contenir le déficit de la balance commerciale ou soutenir la production domestique. Pour les autres pays de la sous-région couverts par la mission de collecte de données (Algérie, Mauritanie, Libye), les informations et données recueillies aux frontières laissent encore apparaître d'importantes marges d'amélioration tant pour l'assouplissement des procédures que pour les délais requis.

Les documents utilisés ne sont pas toujours harmonisés, avec des formats papier différents et des informations parfois redondantes. Les opérations sont segmentées, nécessitant généralement des déplacements physiques entre plusieurs administrations. La coordination entre intervenants n'est pas optimale et ne favorise pas l'intégration des opérations dans la chaîne du commerce extérieur. Cette complexité des procédures, surtout pour les importations, affecte les délais de séjour des marchandises et les opérations d'enlèvement, générant ainsi des coûts supplémentaires qui grèvent d'autant le prix de revient des produits. Seule exception qui mérite d'être soulignée : l'existence entre la Tunisie et la Libye d'une convention de reconnaissance mutuelle des documents. Ainsi, l'attestation de conformité et de contrôle sanitaires des produits alimentaires délivrée en Tunisie est reconnue par les autorités douanières libyennes, ce qui facilite la procédure pour les entreprises des deux pays.

D'autres obstacles existent, liés notamment à la non concordance des jours de congé hebdomadaire entre les pays nord-africains, d'où une faible coordination aux frontières et une lenteur dans l'accomplissement des formalités de dédouanement. Les services douaniers algériens, libyens et mauritaniens³⁶ bénéficient des journées du vendredi et samedi comme jours de congé hebdomadaire, ce congé étant fixé aux samedi après-midi et dimanche en Tunisie et au Maroc. Ce décalage se traduit par un important ralentissement de l'activité de passage des frontières durant 3 des 7 jours de la semaine, et de longues files d'attente pour les journées du lundi et du jeudi, obligeant parfois les transporteurs à passer la nuit, pour ne pouvoir accomplir les formalités du côté du pays de destination que le lendemain. De même,

36 La Mauritanie a réinstauré le week-end universel (samedi et dimanche) par un décret entré en vigueur le 2 octobre 2014

l'absence de réseaux de transmission électronique de données, ou quand ils existent, leur incompatibilité, constitue une autre entrave à la facilitation du transport et du commerce inter-Etats.

1. Des liasses documentaires et des procédures complexes

La revue par pays des circuits de déroulement des formalités permet d'appréhender la diversité et la complexité des normes applicables, et d'identifier les domaines potentiels d'amélioration et d'harmonisation au niveau sous-régional.

Maroc

Une revue des documents du commerce extérieur au Maroc fait ressortir un arsenal juridique complexe, composé de plusieurs textes -lois, dahirs (décret royal), décrets, arrêtés, circulaires et instructions qui régissent l'émission, la circulation et la réception des documents liés à l'acte d'importation ou d'exportation. L'analyse de ce corpus juridique permet d'identifier des documents régis par le seul droit interne³⁷ (Déclaration Unique de Marchandise, Titres d'importation ou d'exportation, Attestation de rapatriement des devises), et d'autres de source internationale (carnet TIR et CMR) dont le soubassement relève d'une convention ou d'un accord commercial bilatéral ou multilatéral.

La réglementation en vigueur rend exigible 7 documents, pour la composition du dossier de déclaration d'importation. Il s'agit du titre d'importation ; de la Déclaration Unique de Marchandise DUM ; de la demande de contrôle non douanier (ONSA, MCI, etc.) ; de la facture commerciale ; du contrat de transport original ou de la lettre de garantie bancaire ou BAD Visé ; du certificat d'origine du pays émetteur et de la liste de colisage. Pratiquement, le même nombre de documents est requis pour constituer un dossier d'exportation : la DUM, le titre d'exportation, l'avis d'exportation, la demande de contrôle non douanier (EACCE), la fiche d'imputation, la facture commerciale et la liste de colisage.

Quatre (4) catégories d'acteurs sont impliquées dans les opérations et formalités du commerce extérieur :

- les importateurs, exportateurs, transitaires et autres commissionnaires en douane ;
- les ministères et organismes publics de contrôle (Douane, Office de change, Agriculture, Commerce, Industrie, Santé) ;
- les prestataires en transport de marchandises et logistique (SNTL, ONCF, etc.) ;
- les organismes intervenant dans le financement du commerce extérieur (banques).

Dans ce schéma, les importateurs ou exportateurs doivent traiter avec les administrations publiques comme la douane, l'Agence Nationale des Ports, Marsa-Maroc³⁸ et les organismes de contrôle (Agriculture ou Industrie). Le rôle central est joué par l'importateur/exportateur, donneur d'ordre des opérations commerciales ou par son représentant transitaire qui demeure le maillon central de transmission des documents entre les différents intervenants.

Le circuit des formalités passe par plusieurs étapes : l'élaboration/constitution du dossier d'importation ou d'exportation, le déchargement ou chargement de la cargaison, le contrôle douanier et non douanier, l'enlèvement ou l'expédition de la marchandise.

37 Il s'agit du code des douanes et impôts indirects et la loi sur le commerce extérieur en cours de modification.

38 Marsa-Maroc est une société publique de manutention aux ports marocains qui opère sur des terminaux concédés par l'Etat marocain en concurrence avec d'autres multinationales comme Maersk ou CMA-CGM.

Encadré 2 : Déroulé des formalités au Maroc

L'opération débute par la conclusion du contrat commercial entre le client et son fournisseur et par l'envoi d'une facture pro-forma qui constitue le document de base du dossier d'import-export (titre d'importation, connaissance original, liste de colisage, déclaration en douane, etc.).

A l'arrivée physique au port ou au poste de passage à la frontière⁴¹, la marchandise est placée sous possession de la douane, une fois la déclaration renseignée et déposée avec le carnet TIR. A la réception de la déclaration, l'agent des douanes ouvre le véhicule, pointe la déclaration et l'emballage permettant à l'agent consignataire de préparer un état de dépotage, et remet un Bon à Délivrer (BD) au transitaire. Celui-ci renseigne, puis dépose la Déclaration Unique de Marchandise (DUM) auprès de la douane et diligente les éventuelles opérations de contrôle auprès des services non douaniers. La douane valide le dépôt physique de la DUM et annote la copie 'Redevable' de la mention « déposée le ..., date et signature », ainsi que le résultat de la sélectivité⁴² qui peut être soit un admis conforme (AC), soit une visite physique (VP) de la marchandise par l'inspecteur coté par le système de traitement BADR.

Au poste de passage entre le Maroc et la Mauritanie, l'inspecteur des douanes procède en premier lieu au contrôle des documents (DUM, documents de contrôles non-douaniers, documents commerciaux etc.) et annote la Note de Livraison (NDL). Si la marchandise est en statut VP, l'inspecteur contrôle également la marchandise. Ce cas échéant, le système douanier automatisé calcule le montant des droits et taxes, dont le paiement donne lieu à la validation de la mainlevée. Ainsi, le transitaire peut se présenter au magasin sous-douane pour enlever sa marchandise. Il remet à cette fin la mainlevée et le Bon de Sortie (BS) au vérificateur qui autorise la sortie des marchandises.

Le circuit des formalités de transit effectuées à travers le poste de passage de « Guerguarate » montre aussi que deux schémas convergent, dans la procédure standard décrite ci-dessus, et qui concerne également les autres modes de transport (maritime et aérien).

A l'importation des marchandises à partir de la Mauritanie, l'opérateur doit présenter les documents au bureau d'enregistrement (DUM, Tryptique⁴³, etc.) et passer au scanner. Après cette étape, la Douane délivre l'autorisation d'acheminement au lieu de destination, assortie du scellement du camion ou de l'ensemble routier. L'opérateur peut alors -avec son moyen de transport, entamer sa sortie par la barrière importation, après vérification des documents par les services douaniers.

A l'export, la présentation des documents au bureau d'enregistrement (DUM, Tryptique, etc.) est suivie par le passage du moyen de transport au scanner. Le contrôle du camion par les agents de visite est une formalité essentielle, même lorsqu'il s'agit d'une opération de transit. La rédaction de la reconnaissance des agents de visite et la délivrance de l'autorisation d'export permettent le passage final de la frontière marocaine. La récupération de la DUM et du triptyque se fait juste après vérification par l'agent chargé du contrôle à la barrière export⁴⁴.

39 Lorsque la marchandise transite par voie terrestre elle peut faire l'objet d'une réception du carnet TIR.

40 La décision de contrôler les marchandises physiquement ou se contenter uniquement du contrôle documentaire relève du système informatisé de la douane. Il s'agit de fluidifier au maximum le délai de dédouanement des marchandises qui atteint un temps d'une heure.

41 Carnet de passage en douane servant de caution pour l'importation temporaire de véhicules ; il comprend une souche (pour le déclarant), un volet 'Entrée' et un volet 'Sortie du territoire national'

42 Informations recueillies du guide d'entretien réalisée au poste de passage de « Guerguarate » auprès des services administratifs.

Tunisie

Aux termes de la réglementation en vigueur, le dossier de déclaration d'importation ou d'exportation peut comporter quatre (4) à neuf (9) documents. Il s'agit de la facture commerciale, du titre de transport, du certificat d'origine et du titre de commerce extérieur, auxquels peuvent s'ajouter la liste de colisage (packing list), le certificat de poids, la police d'assurance, le certificat sanitaire et phytosanitaire et le certificat d'analyse.

Comme pour les autres pays maghrébins, les opérations du commerce extérieur en Tunisie impliquent plusieurs opérateurs tant publics que privés. Il s'agit des importateurs - exportateurs, les commissionnaires en douane pour compte d'autrui, les ministères ou organismes en charge des contrôles techniques, la Douane, les transporteurs et les banques intervenant dans le financement des opérations commerciales. Les formalités sont ouvertes à toute personne morale ou physique qui effectue des opérations d'import-export pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. Toutefois, la réalisation de ces formalités en tant qu'activité principale n'est autorisée que pour les nationaux, sauf réciprocité de traitement par les pays dont les étrangers sont ressortissants. Par ailleurs, toute personne désireuse offrir des services en matière de dédouanement (transitaire notamment), doit être agréée comme commissionnaire en douane et satisfaire certaines conditions, telles que la possession de diplômes académiques et le passage d'un examen de transit. Les personnes morales et physiques étrangères peuvent toutefois établir des «sociétés de commerce international (SCI)» dont la mission principale est l'import, l'export, le négoce ou le courtage international, à condition que ces sociétés réalisent au moins 30% de leur chiffre d'affaires annuel à partir d'exportations de produits d'origine tunisienne.

La procédure de dédouanement comprend plusieurs étapes allant des formalités préalables à l'enlèvement des marchandises, en passant par la conduite et la mise en douane, la déclaration, la liquidation et l'acquiescement des droits et taxes.

Mauritanie

Les documents du commerce extérieur exigibles en Mauritanie sont de différentes sources juridiques. On distingue les documents régis par des lois (Déclaration en détail instituée par la loi n° 66-145 portant code des douanes), les documents régis par des décrets et arrêtés interministériels (attestation d'assurance, attestation relative à la vérification des importations avant embarquement) et quelques (rares) documents de source internationale.

Le nombre des documents exigés peut aller de six (6) à douze (12), avec en premier la déclaration en douane qui demeure la pièce maîtresse de la liasse. Selon le code des douanes, les exportations et les importations sont soumises à une «déclaration détaillée» qui doit être accompagnée d'autres documents tels que la facture commerciale, le certificat d'origine, le connaissement, l'attestation d'assurance transport des marchandises et l'attestation de vérification délivrée par la Société générale de surveillance (SGS). Dans certains cas, le nombre des documents peut atteindre 12⁴³, avec en complément des six premiers, le certificat sanitaire/phytosanitaire, la liste de colisage, le document de transit, le relevé fiscal, la facture de manutention et l'autorisation d'importation.

Les intervenants sont à peu près les mêmes que dans les autres pays de la sous-région : les consignataires et agents maritimes chargés de la saisie des titres de transport (module manifeste du transporteur), les déclarants en douane dont la mission est de renseigner la déclaration avant transmission au système central de traitement SYDONIA, les administrations publiques de contrôle dont la douane et les services sanitaires et phytosanitaires qui interviennent dans le module 'transit', les services de statistique et les banques.

43 Voir la version 2010 du rapport *Doing Business* de la Banque mondiale disponible sur le site : Renseignements en ligne de *Doing Business*. Adresse consultée: <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/mauritania#trading-across-borders>.

Le circuit des formalités d'import-export obéit à la même logique que celle observée pour le Maroc ou la Tunisie, à quelques différences qu'il est utile de mentionner. La réalisation d'une opération commerciale d'importation ou d'exportation en Mauritanie implique au préalable une obligation de s'inscrire au registre central des importateurs-exportateurs, seuls habilités à effectuer une telle activité, quelle que soit leur nationalité. Pour chaque opération, les marchandises importées (ou exportées) doivent être déclarées par des personnes physiques ou morales ayant obtenu l'agrément de commissionnaire en douane, ou celles ayant spécialement obtenu l'autorisation de dédouaner dans les conditions prévues par décret⁴⁴.

Le déroulement de la procédure commence par la remise du dossier au commissionnaire agréé en douane pour accomplissement des formalités de dédouanement, l'émission et la saisie de la déclaration sur le système douanier automatisé SYDONIA++⁴⁵ (Système utilisé par l'Administration des Douanes et l'Office des Changes). Le code des douanes⁴⁶ requiert le renseignement et le dépôt d'une «déclaration détaillée», accompagnée des documents annexes, et ce pour toutes les marchandises importées.

Les principaux éléments soumis à la vérification sont l'origine, la destination, la valeur, les rubriques tarifaires des marchandises et le régime en douane. Dans le cas où un contrôle non douanier s'avère nécessaire avec notification des résultats d'analyse, la durée de la procédure peut atteindre 7 jours⁴⁷, sauf s'il s'agit de produits périssables, dangereux ou encombrants pour lesquels des procédures de dédouanement accélérées sont prévues.

Algérie

Le déroulement des formalités d'import-export est enclenché par la conclusion du contrat commercial, suivie de l'envoi d'une facture qui doit être cachetée, signée et domiciliée par le client algérien auprès de sa banque. La facture doit indiquer l'origine du pays de chaque marchandise importée ou exportée pour qu'elle soit acceptée par les services douaniers. Le dossier d'importation doit contenir, en plus de la facture, la liste de colisage, exigée lors de la visite douanière et qui sert aussi pour les formalités de contrôle non douanier, ainsi que le certificat de contrôle de qualité original (CCQ) requis par les banques algériennes pour l'octroi de crédits documentaires (Credoc). Ce certificat est en principe établi par un organisme habilité et accrédité en Algérie, sans préjudice des mentions spéciales portées par chaque banque sur ses lettres de crédit. A ce jour, aucune liste exhaustive d'organismes agréés n'est disponible auprès des services administratifs algériens et seuls des organismes européens opèrent pour les besoins de cette formalité (Veritas, SGS, Intertek, Cotecna, etc.).

La liasse d'import-export doit comprendre également le certificat d'origine de la marchandise pour –le cas échéant, bénéficier d'un accès préférentiel au titre des accords de libre-échange conclus par l'Algérie. A l'export, le certificat d'origine doit être visé par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Algérie, pour son acceptation par les banques, relativement aux facilités de la Lettre de Crédit⁴⁸.

44 Décret n°84.052 du 12 mars 1984 modifié par Décret n°2006-123 du 14 décembre 2006.

45 SIDONIA est fondé sur l'approche client/serveur qui permet de partager les traitements entre le poste client (local) et l'ordinateur éloigné (le serveur). Ce système permet l'optimisation des temps de réponse et assure l'intégrité de la base de données, chacun des ordinateurs du réseau effectuant les tâches pour lesquelles il a été conçu.

46 Loi n° 66-145 du 21 juillet 1966 instituant le Code des douanes.

47 D'après le rapport *Doing Business 2014* et confirmé par des transitaires mauritaniens.

48 La lettre de crédit est un engagement de paiement généralement irrévocable souscrit par le banquier d'un importateur de marchandises de payer l'exportateur si celui-ci lui présente pendant la période de validité de cet engagement les documents conformes à ceux spécifiés dans le crédit documentaire et qui sont censés attester de la bonne exécution par l'exportateur de ses obligations en matière de livraison des marchandises, obligations généralement stipulées dans le contrat.

Les intervenants sont les transitaires agréés en Douane, qui sont les déclarants sur le système d'information douanier SIGAD, les transporteurs consignataires de marchandises, les services de la douane et les organismes de contrôle sanitaires et phytosanitaires.

La procédure de dédouanement exige de l'exportateur, de l'importateur ou de leur déclarant/transitaire en douane l'établissement d'une Déclaration d'origine sur papier en-tête, spécifiant par produit, le pays d'origine.

Pour le contrôle non douanier, l'opérateur doit obtenir un certificat de conformité du fabricant de la marchandise, portant la mention « fabriqué par... ». Depuis 2009, une copie de la déclaration d'export est exigée par le service de contrôle de conformité aux frontières lorsque les marchandises sont en provenance d'un pays européen. Pour les importations en provenance de l'Union Européenne, il est fait usage du certificat EUR1 qui permet à l'importateur de bénéficier de l'abattement des droits de douane prévu dans le cadre des accords préférentiels Algérie-UE. Pour sa validité, l'EUR1 doit obligatoirement porter le cachet humide du transitaire ou celui du fournisseur, en plus de sa signature.

Libye

Le dossier des formalités à l'import est constitué sur la base de l'avis d'arrivée original et de livraison, qui atteste l'arrivée de la marchandise sur le territoire libyen, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne. Cet avis doit être accompagné d'une liasse de documents comprenant:

- la facture commerciale indiquant le nom de l'importateur ;
- un document identifiant le nom de l'exportateur, la nature, la marque, la valeur, le poids et les modalités de livraison de la marchandise ;
- le certificat d'origine attestant le pays d'origine ;
- le contrat de transport (un connaissement pour la compagnie maritime ou une lettre de voiture pour un transport routier de marchandises) ;
- l'attestation bancaire du transfert des devises ;
- le code statistique et l'attestation de l'accès préférentiel pour les marchandises pouvant bénéficier d'une préférence tarifaire.

A l'exportation d'une marchandise à partir de la Libye, le dossier comprend un ensemble de documents exigés par la douane, dont le certificat d'origine délivré par la chambre de commerce, la facture commerciale établie par le fabricant, la carte de l'exportateur et le code statistique attestant son statut, l'engagement de change pour les besoins de contrôle de rapatriement des devises.

Les acteurs en présence sont d'un côté les importateurs / exportateurs ou leurs représentants agréés en douane, les banques et les transporteurs et, de l'autre, les opérateurs publics dont les ministères et organismes publics de contrôle douanier et non douanier.

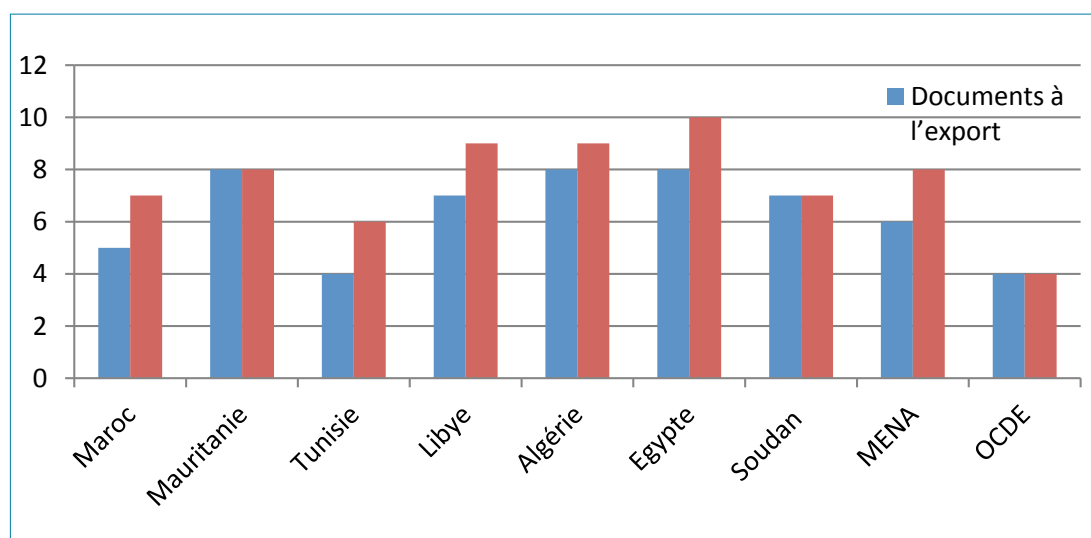
Le déroulement des formalités s'inspire largement des pratiques en vigueur en Tunisie, compte tenu de la collaboration étroite existante en la matière entre les deux pays depuis plusieurs années, et de l'appui dont bénéficient les services administratifs libyens dans le cadre d'une assistance technique tunisienne portant sur les procédures du commerce extérieur en général et les procédures douanières en particulier. Chaque marchandise importée ou exportée sur/ou depuis le territoire libyen doit faire l'objet d'une déclaration auprès des services douaniers, conformément aux dispositions du code des douanes. Cette déclaration est du ressort de l'importateur/ exportateur ou son représentant agréé. Elle doit être détaillée et à même de renseigner suffisamment sur les caractéristiques du produit objet de l'exportation ou de l'importation, pour

les besoins d'application des droits et taxes dus. Le déclarant doit mentionner, entre autres, l'origine, la nature et le poids de la marchandise, le pays de fabrication et d'autres informations sur le moyen de transport et la date d'arrivée.

Comme le montre ce graphique 1 ci-dessous, le nombre total de documents exigés pour l'importation de marchandises s'élève à 6 en Tunisie, 7 au Maroc et au Soudan, et 8 en Mauritanie ; ce nombre peut atteindre 9, respectivement en Libye et en Algérie, et 10 en Egypte.

L'objectif de facilitation du commerce intra-Afrique du Nord passera entre autres par une réduction du nombre des documents exigibles dans chaque pays, et de la diversité des documents d'un pays à un autre.

**Graphique n° 1 :
Nombre de documents nécessaires à l'import et à l'export**



Source : Doing Business 2014, élaboration auteurs

2. De la qualité des prestations des services aux frontières

L'atteinte des objectifs en matière de facilitation des échanges intra-nord africains sera aussi tributaire de la performance des acteurs chargés de la mise en œuvre des politiques et normes définies et de la qualité des services rendus ou mis à disposition aux frontières. Cette partie du rapport est dédiée à ce volet, avec pour finalité l'évaluation du degré de compétitivité de la chaîne du commerce extérieur, en particulier lors de l'étape de passage aux postes frontières. Elle a été élaborée sur la base de deux approches méthodologiques distinctes, mais complémentaires.

La première a consisté à exploiter les données informationnelles recueillies suite à des entretiens avec de nombreux opérateurs tant publics que privés, au niveau des trois postes-frontières/passage visités:

- poste de passage de « Guerguarate » entre le Maroc et la Mauritanie ;
- poste de passage de « Ras Jedir » entre la Tunisie et la Libye;
- poste de passage de « Babouche – El Ayoune » entre l'Algérie et la Tunisie.

Ces entretiens ont concerné différents services frontaliers à savoir, les administrations des Douanes, les services de contrôle sanitaires et phytosanitaires, la sécurité, les services du commerce extérieur, les transporteurs, les transitaires, les chambres de commerce et les autorités locales (wilaya et préfectures). Ils ont permis de recueillir les appréciations desdits acteurs sur l'état des infrastructures, l'efficacité de la chaîne logistique, le degré de célérité des formalités et les temps de séjour des marchandises

aux postes frontaliers. Il s'est agi aussi d'avoir le point de vue des professionnels du transport-transit inter-états sur la pertinence de la réglementation, la qualité des prestations des administrations publiques, le niveau de coordination entre les services de contrôle et la nature des obstacles qui freinent la fluidité du trafic transfrontalier. Les discussions avec les acteurs ont enfin permis l'identification de quelques bonnes pratiques en matière de facilitation du commerce et du transport, pouvant être vulgarisées à une échelle plus large, pour fluidifier davantage les échanges entre les pays de la sous-région.

La seconde approche méthodologique se base sur l'utilisation de l'indice de performance logistique (LPI) élaboré par la Banque Mondiale⁴⁹, en vue de mesurer la compétitivité des échanges internationaux. Cet indice est élaboré à partir des données du commerce extérieur total des pays et non sur le seul commerce intra-Afrique Nord. Il offre néanmoins l'avantage d'agréger différentes variables permettant d'évaluer les performances nationales en matière de facilitation du commerce et du transport, et complète ainsi les constats faits in situ, davantage centrés sur le commerce intra-régional. L'évaluation des performances nord-africaines a été faite par comparaison avec la moyenne de la région MENA et celle de l'OCDE.

Pour mémoire, l'indice LPI est une moyenne pondérée de six paramètres qui concourent à la facilitation du commerce et du transport, à savoir :

- le degré d'efficacité de la procédure de dédouanement ;
- la qualité des infrastructures liées au commerce et au transport ;
- la facilité d'organiser des exportations à des coûts compétitifs ;
- les compétences et la qualité de la logistique mise en place aux frontières ;
- la capacité à suivre et retracer les expéditions de marchandises;
- la fréquence à laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans le délai de livraison prévu.

Comme vu au chapitre I, les pays de la sous-région se sont engagés globalement dans des réformes structurantes, dans l'objectif de pallier aux défaillances qui handicapent leur commerce. Les efforts déployés n'ont toutefois pas été suffisants pour réduire les distorsions de coûts élevés et remédier aux inefficiences des infrastructures existantes ainsi qu'au manque de coordination entre les services administratifs. Les entretiens avec les acteurs sur le terrain ont notamment fait ressortir le constat d'un coût encore élevé des opérations du commerce extérieur du fait de la conjonction de deux facteurs :

- l'inefficacité de la chaîne du commerce intra-régional corollaire du nombre élevé des documents exigés, des coûts de transport additionnels et des délais supplémentaires induits par la multitude des points de contrôle terrestre ; et
- le manque de prévisibilité pour les opérateurs quant aux délais de livraison de leurs marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Les inefficiences en matière d'infrastructures liées au commerce notamment celles spécifiques au commerce intra-régional (points de passage aux frontières), sont par ailleurs amplifiées par des déficits de performance logistique, dans les pays d'origine ou de destination des marchandises. De même, le manque de coordination entre les

49 La Banque Mondiale a publié récemment l'indicateur de performance logistique (« Logistics Performance Index ») ou LPI) pour démontrer la contribution d'une logistique performante à la compétitivité et à l'intégration économique.

services d'un même pays et entre pays est une source de contreperformance et de prolifération de barrières non-tarifaires, même lorsqu'il s'agit d'un commerce régi par des conventions et accords préférentiels (UMA⁵⁰ et GZALE⁵¹).

Ce sont là les quelques facteurs qui ont été évoqués de manière récurrente au cours des consultations effectuées auprès des opérateurs et services administratifs aux frontières. Ils sont détaillés dans les deux sous-sections qui suivent et qui traitent (i) de l'état des prestations des administrations frontalières et de la logistique et (ii) de l'estimation des coûts et temps nécessaires à la réalisation d'une importation/exportation ou d'un transit international dans les pays d'Afrique du Nord.

2.1 Les limites des prestations des administrations frontalières

Des entretiens avec les professionnels du commerce extérieur rencontrés, il ressort que la prestation des administrations frontalières est jugée globalement satisfaisante en Tunisie et au Maroc, mais requiert une importante amélioration dans les autres pays du Maghreb. L'absence aux postes frontières de certains services de contrôle non douanier (contrôle technique et d'analyse des produits alimentaires exportés, contrôle sanitaire et phytosanitaire) et la non localisation de tous les services en un lieu unique (douane, santé, immigration, sécurité) expliquent pour une grande part la relative contreperformance des administrations frontalières. L'impact négatif de cette dispersion des services de contrôle sur le circuit des formalités est du reste amplifié par un manque d'effectifs ou de motivation des agents à certains points de passage, qui enregistrent régulièrement d'importants pics d'affluence de voyageurs et de marchandises. Certains points de passage, du fait de leur localisation géographique, connaissent par ailleurs des conditions climatiques difficiles et de fréquentes coupures d'électricité ou de connexion réseau, ce qui réduit d'autant la qualité des prestations rendues, sans compter l'âge moyen du matériel informatique mis à la disposition des administrations frontalières.

Autres sources de surcoûts, (i) l'insuffisante décentralisation administrative et (ii) la diversité des systèmes informatisés de traitement des déclarations en douane. Les bureaux frontaliers de la douane se retrouvent parfois dans des situations nécessitant des décisions rapides. L'éloignement géographique de l'administration centrale, localisée au niveau des capitales, entraîne des retards dans la prise des décisions urgentes, retards amplifiés par le manque de coordination entre les services frontaliers des pays partenaires. De même, les différences existantes entre les systèmes de gestion utilisés par les administrations douanières ne favorisent pas un échange de données et leur exploitation optimale entre services de pays limitrophes.

50 L'Union du Maghreb Arabe désigne l'organisation économique et politique formée par les cinq pays dit du «Maghreb», à savoir l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Tunisie ainsi que la Mauritanie et dont le siège du secrétariat général est situé au Maroc à Rabat.

51 La Grande Zone Arabe de Libre Echange a été décidée par le Sommet arabe d'Amman (2001) et entrée en vigueur le 1er janvier 2005. La GZALE prévoit une suppression totale des droits de douane entre les pays signataires de l'Accord (Maroc, Tunisie, Libye, Egypte, Liban, Syrie, Palestine, Jordanie, Irak, Koweït, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Oman, Qatar, Bahreïn et Yémen).

**Tableau n°4 :
Systèmes douaniers informatisés utilisés en Afrique du Nord**

Pays	Nom du système de dédouanement
Maroc	BADR ⁵² ; Base Automatisée des Douanes en Réseau
Tunisie	SINDA 2002 ⁵³ ; Système d'information douanier
Algérie	SIGAD ⁵⁴ ; Système d'information et de gestion automatisé en douane
Mauritanie	SYDONIA ⁵⁵ ; Système douanier automatisé (ASYCUDA)
Libye	Pas de système établi à ce jour
Egypte	Initiative engagée pour mettre en place le système ASYCUDA ⁵⁶
Soudan	ASYCUDA ⁵⁷ ; Automated System for Customs Data (SYDONIA)

⁵⁷Source : Sites internet des autorités douanières nationales.

Comme le montre le tableau 4 ci-dessus, quatre systèmes coexistent, avec des interfaces et des programmations différentes, ce qui peut se traduire par des capacités différentes de traitement des opérations, comme par exemple la possibilité d'une prise en charge ou pas du paiement électronique des droits et taxes. Les critères de sélection utilisés pour la discrimination et le contrôle des marchandises à risque ou sans risque peuvent aussi être différents, réduisant ainsi le potentiel de rationalisation à l'échelle régionale des formalités et délais pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises. *L'instauration d'un système d'échange d'informations, la conduite de contrôles communs et l'harmonisation des logiciels douaniers restent indispensables pour une bonne coordination et une amélioration sensible de la qualité des prestations rendues par les services publics frontaliers.*

2.2 Un déficit en services logistiques, équipements et facilités connexes

Les services logistiques offerts aux différents points de passage (Tunisie-Algérie, Tunisie-Libye, Maroc-Mauritanie) sont globalement d'un niveau qui peut être qualifié de médiocre. Pour le transport par voie terrestre comme pour celui par voie maritime, les infrastructures logistiques existantes souffrent de plusieurs insuffisances. L'installation de scanners à certains points de passage (Ras-Jedir, côté Tunisie et Guerguarate, côté Maroc) y a certes permis d'améliorer les prestations des services douaniers, mais d'autres matériels logistiques sont encore manquants (balances, ponts bascules, chariots élévateurs etc.), pour un fonctionnement optimal des équipements installés. Par ailleurs, les facilités et utilités connexes (services d'entretien - dépannage des véhicules, hôtellerie, restauration, banques, assurances, poste, télécommunications) sont pratiquement inexistantes aux postes frontières, ce qui contraint souvent les usagers à rebrousser chemin jusqu'à la localité la plus proche pour obtenir de tels services. Pour le transport par voie maritime, les installations portuaires et les services logistiques liés sont généralement en deçà des capacités nécessaires pour un traitement diligent du trafic, entraînant des retards en termes de délais de débarquement du fret marchandises.

52 http://www.douane.gov.ma/badr/base_automatise.html

53 <http://www.douane.gov.tn/index.php?id=228&L=3>

54 http://www.douane.gov.dz/pdf/manuel_sigad.pdf

55 <http://unstats.un.org/unsd/trade/ws%20abuja/ESA-STAT-AC.106-7F%20->

56 <http://www.nathaninc.com/projects-and-cases/egypt-trade-facilitation-project-2011-2014>

57 <http://unstats.un.org/unsd/trade/WS%20AddisAbaba04/Presentations%20of%20resource%20persons/>

2.3 Des délais d'expédition - livraison

Pour les opérations d'exportation et du côté du pays d'origine, les délais de livraison sont dans l'ensemble assez courts du fait de politiques commerciales de promotion des exportations mises en place dans tous les pays nord-africains. Lorsqu'un dossier d'exportation a été correctement constitué, l'autorisation au niveau des services douaniers est délivrée le jour même (une heure pour le dédouanement au Maroc). Cette autorisation est accordée pour une durée de validité de 15 jours avec possibilité de prolongation en Tunisie. A contrario, lorsqu'il s'agit d'une opération d'importation, des retards de livraison existent partout, surtout du côté des services frontaliers algériens et libyens. Les opérations d'importation nécessitent en moyenne un délai 37 jours du côté libyen, 27 jours du côté algérien, 17 jours du côté de la Tunisie et 16 jours au Maroc⁵⁸.

Les pays membres de l'UMA ont adopté des mesures de promotion des exportations, mais continuent d'appliquer des mesures restrictives pour les importations. Une part des contreperformances en termes de délai est aussi imputable aux acteurs privés qui présentent parfois des dossiers d'exportation mal renseignés ou incomplets, entraînant des retards au niveau des formalités douanières et des retards au niveau de la livraison des marchandises. Au poste de passage du Maroc vers la Mauritanie, d'importants retards sont causés par le décalage des horaires de travail et les pannes du scanner situé à ce poste. Pour les produits agroalimentaires nécessitant des contrôles phytosanitaires, les délais sont encore plus longs, en raison de l'absence des services de contrôle non douanier, non disponibles au niveau de la quasi-totalité des postes de passage visités.

En résumé, il est permis d'affirmer que la qualité moyenne des réseaux de transport et des services logistiques, le manque d'effectif au niveau de certaines administrations de la douane, l'absence des administrations du contrôle non douanier (sanitaire et phytosanitaire) la complexité des formalités douanières pour certains produits et l'absence de services complémentaires (bancaire, assurance, etc.) sont les principales sources de retard relativement aux délais de livraison des expéditions. L'absence de postes de passage communs, d'harmonisation des formalités de transit et de contrôles communs contribuent au rallongement de ces délais.

2.4 Des actions en cours pour l'amélioration des prestations aux frontières

• Au point de passage Maroc-Mauritanie

Les mesures de facilitation mises en œuvre au niveau du point de passage de « Guerguarate » **ont eu un impact relativement positif sur les délais de dédouanement et de séjour des marchandises. Parmi ces mesures, il y a lieu de noter – côté marocain, deux décisions importantes:**

- l'adoption d'un roulement du personnel instauré par l'Administration des douanes pour le compte de ses agents de bureau et des agents de brigade en poste ; le roulement est opéré pour une période maximale d'un mois ;
- la mise en service, sur le court terme, d'un deuxième scanner qui permettra de séparer les flux, avec un scanner dédié au passage des camions et des marchandises à l'import et un autre à l'export.

Le poste de «Guerguarate» est par ailleurs en phase de restructuration globale avec une dotation budgétaire d'un montant de 48 Millions de MAD (soit 6 millions de \$ US entre études et travaux). La maîtrise d'ouvrage en a été confiée à l'Agence de développement des provinces du Sud qui est en train de finaliser une étude

58 Il s'agit principalement des statistiques recueillies de la base de données Doing Business de la Banque Mondiale qui calcule l'indice (LPI) sur la base du commerce extérieur total du pays et non pas le commerce intra régional.

opportunité pour la création d'une plate-forme commerciale et logistique au niveau de la localité de « Bir Gandouz »⁵⁹, situé à 80 Km du poste. Cette plate-forme devrait renforcer l'infrastructure de base de la région et permettre un regroupement des activités commerciales et de contrôle douanier et non douanier⁶⁰.

• Aux frontières Tunisie-Algérie et Tunisie-Libye

L'évaluation de l'impact des mesures de facilitation du transport et du commerce entre la Tunisie et l'Algérie d'une part, et entre la Tunisie et la Libye d'autre part, s'est avéré être une tâche délicate en raison de la situation politique et sécuritaire qui prévaut dans cette zone. L'analyse a donc porté sur les faits observés durant la période d'avant 2011, et qui peuvent être résumés comme suit :

- un allègement sensible des procédures administratives et douanières pour les opérations d'échange avec la Libye, grâce à l'accord de reconnaissance mutuelle des documents ;
- l'aménagement du point de passage commun de Ras-Jedir en vue de simplifier les procédures de dédouanement, même si le contrôle commun n'est pas encore institué entre les deux pays;
- la rapidité des opérations de transport par voie terrestre, en comparaison avec le transport maritime qui reste assez coûteux et moins rapide ;
- une bonne ponctualité des partenaires algériens et libyens; ce qui permet de simplifier et d'écourter les délais du déroulement des opérations d'export - d'import ;
- la désignation par le ministère tunisien du commerce d'un point focal chargé de faciliter les transactions commerciales, par une résolution rapide des différends pouvant survenir entre opérateurs.

2.5 Récapitulatif des principales sources de retard ou de contreperformance aux frontières

Abstraction faite des cas de dossiers incomplets ou non conformes à la réglementation en vigueur, plusieurs facteurs concourent à l'amplification des délais et surcoûts des formalités aux frontières. Ils sont spécifiques à chacun des postes frontières visités, et peuvent être déclinés comme suit.

Au point de passage Mauritanie - Maroc:

- l'absence d'aires de repos tout le long du tronçon Dakhla-Nouadhibou, long de 480 Km ;
- l'absence de services d'entretien et d'assistance en cas de panne des camions et véhicules particuliers, laissant souvent les routiers livrés à eux-mêmes;
- l'existence d'un seul hôtel à proximité du poste de passage de Guerguerate, et dont la capacité d'hébergement ne suffit pas pour accueillir le nombre important de chauffeurs et passagers, appelés souvent à passer la nuit dans cette localité;
- l'inadéquation du cadre de travail des administrations aux frontières, qui impacte sur la qualité de leurs prestations;
- l'absence de services intégrés à la frontière ; mis à part la douane et les services de police, on remarque l'absence des services de contrôle non douanier (sanitaire et phytosanitaire en particulier) ;
- l'absence des services et utilités connexes (banque, assurance, télécommunications, restauration, hôtellerie, etc.) des deux côtés du point de passage;
- le déficit en équipements connexes nécessaires à un contrôle rapide des marchandises (scanners, balances, chariots élévateurs, etc.).

⁵⁹ Il s'agit d'une commune du Maroc situé dans la province d'Aousserd, au sein de la région de Oued Ed-Dahab-Lagouira avec pour chef-lieu une localité du même nom.

⁶⁰ Cette opération se fait actuellement à Dakhla qui s'éloigne de plus de 480 Km du poste frontalier.

Aux postes frontières Tunisie-Libye et Tunisie-Algérie : côté tunisien, on notera :

- le processus et les conditions de délivrance des autorisations d'exportation pour les produits subventionnés et ou sensibles, dont l'exportation peut avoir des conséquences négatives sur l'offre du même produit sur le marché local (autosuffisance nationale), ou nécessitant des contrôles phytosanitaires, ce qui peut impliquer un délai additionnel de quelques jours; pour certains produits agro-alimentaires comme pour les produits soumis à autorisation spéciale (récepteurs numériques notamment), les opérations de contrôle peuvent induire un délai supplémentaire de 3 à 4 jours ;
- l'insuffisante appropriation des procédures administratives par certains acteurs (exportateurs, importateurs, transitaires, transporteurs ou agents des douanes) ; ne cherchant pas toujours à acquérir les réflexes et automatismes d'un bon opérateur travaillant à l'international ;
- l'absence de parkings réservés aux transporteurs de marchandises qui, faute d'accomplissement des procédures administratives et douanières, sont parfois obligés de passer la nuit aux points de passage frontaliers.

Côté Algérie et Libye, il convient de noter:

- la longueur des formalités de transit et de débarquement des marchandises transportées par voie maritime;
- la complexité des formalités bancaires qui concourt au rallongement des retards de livraison des marchandises;
- un déficit de motivation de certains agents de la douane qui impactent négativement le déroulé des formalités ;
- l'état parfois vétuste du matériel informatique mis à la disposition des bureaux frontaliers de la douane.

De ces constats, découle un besoin impératif d'amélioration des prestations fournies aux frontières par une mise à niveau des réglementations, la coordination/ rationalisation des activités des services de contrôle, le renforcement subséquent de la logistique d'accompagnement, et la coopération entre pays.

Matrice SWOT des prestations des services aux frontières



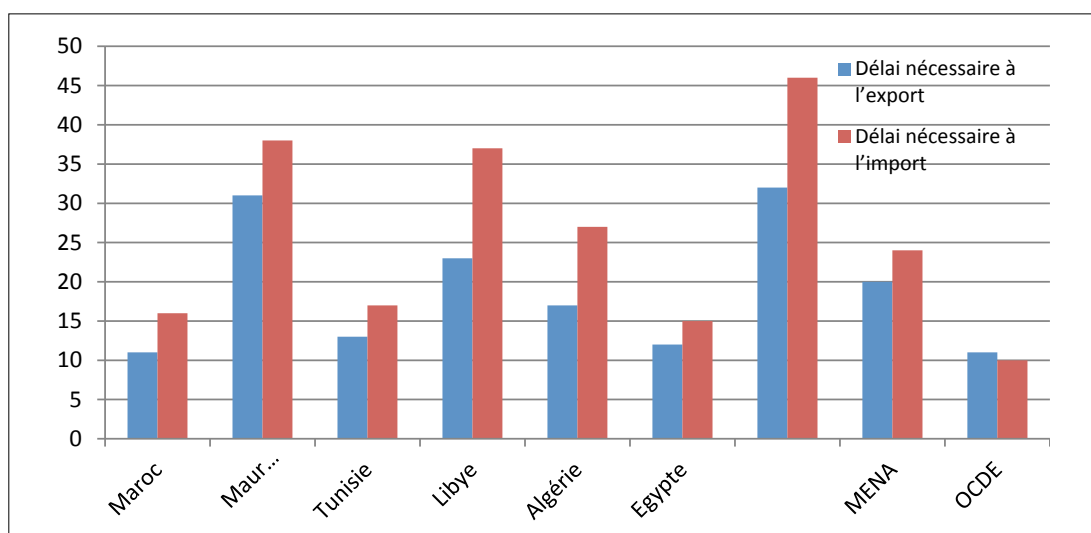
3. Analyse des coûts indirects d'une opération de commerce extérieur

Les données fournies par le rapport Doing Business 2014 permettent de confirmer et de compléter les résultats de l'analyse qualitative réalisée à partir des guides d'entretien avec les acteurs aux frontières. Comme évoqué en introduction de cette section, la méthode de calcul adoptée par la Banque mondiale se base sur le commerce extérieur du pays dans sa globalité, et ne renseigne donc pas sur le commerce intra-régional. Son mérite réside dans l'utilisation d'indicateurs élaborés à partir d'une méthodologie commune à tous les pays, et basée sur l'examen des principaux paramètres structurants de la facilitation du commerce. Tous les déterminants des délais et coûts des procédures d'exportation et d'importation sont pris en compte⁶¹, ainsi que le nombre des documents dont l'opérateur a besoin pour réaliser sa transaction.

3.1 Durée de la procédure d'import-export en Afrique du Nord

L'analyse fondée sur une opération standard a permis d'estimer le temps imparti aux procédures et formalités du commerce extérieur, dans leur globalité et par étape. La durée d'une opération est calculée de son début jusqu'à son achèvement⁶². Ainsi, le délai nécessaire **à l'exportation** est de 11 jours au Maroc, 12 jours en Egypte et 13 jours en Tunisie. Il est un peu plus long en Algérie à 17 jours, et reste très long en Libye avec 23 jours, 31 jours en Mauritanie et 32 jours au Soudan (voir graphique n°2). Ces délais se situent dans la moyenne de la région MENA (20 jours), mais dépassent largement, pour la plupart des pays d'Afrique du Nord, la moyenne de l'OCDE (11 jours).

Graphique n° 2 :
Délais nécessaires à l'import et à l'export ; en nombre de jours



Source : Doing Business 2014, élaboration auteurs

61 Les délais et le coût du transport maritime sont exclus.

62 Les délais sont exprimés en jours civils. Lorsqu'une procédure peut être accélérée moyennant un coût supplémentaire et est accessible à toutes les entreprises, le procédé le plus rapide est retenu.

A l'importation, le délai nécessaire en Egypte est le plus court, soit 15 jours, suivi par le Maroc avec 16 jours et la Tunisie avec 17 jours. Ce délai est le plus long au Soudan avec 46 jours, 38 jours en Mauritanie, 37 jours en Libye et 27 jours en Algérie ; ce qui est largement supérieur à la moyenne des pays de la région MENA qui est de l'ordre de 24 jours et des pays de l'OCDE où ce délai ne dépasse pas 10 jours.

La déclinaison de ces délais par type d'opérations montre que pour les exportations, l'étape de préparation des documents est la plus consommatrice de temps. Au Maroc, cette étape mobilise plus de la moitié du temps nécessaire à l'accomplissement de toutes les formalités d'exportation, soit 6 jours sur 11, alors que l'étape 'dédouanement' ne nécessite en moyenne qu'une journée, et la logistique de manutention terrestre ou au port, 2 journées.

Le même constat peut être fait pour les autres pays d'Afrique du Nord, l'étape de préparation des documents y étant la plus longue. Elle est estimée à 7 jours en Egypte, 8 jours aussi bien en Tunisie qu'en Algérie, 16 jours en Libye, 18 jours au Soudan et 21 jours en Mauritanie.

**Tableau n° 5 :
Typologie des opérations à l'exportation ; par nombre de jours**

Groupe d'opérations à l'export	Maroc	Mauritanie	Tunisie	Libye	Algérie	Egypte	Soudan
Préparation des documents	6	21	8	16	8	7	18
Dédouanement et inspection technique	1	3	1	3	4	1	3
Manutention au port (au terminal)	2	5	2	2	2	2	6
Transport terrestre et manutention	2	2	2	2	3	2	5
Total	11	31	13	23	17	12	32

Source : Doing Business 2014, élaboration auteurs

Les étapes relatives au dédouanement et à la manutention, que ce soit au niveau des ports ou du transport terrestre sont moins consommatrices de temps. Le dédouanement proprement dit ne constitue plus un obstacle majeur à la fluidité du trafic. Le temps nécessaire pour accomplir les formalités douanières d'une marchandise à l'exportation ne dépasse pas 1 heure au Maroc et en Tunisie, lorsqu'il s'agit d'un dossier complet et d'une marchandise soumise à un contrôle d'admission conforme (AC). . Ce délai passe à 2 heures pour les cargaisons nécessitant une visite physique menée par un inspecteur des douanes. Lorsqu'il s'agit de la procédure de dédouanement avec une inspection technique sous forme de contrôle sanitaire et phytosanitaire, ce délai peut atteindre en moyenne une journée au Maroc et en Tunisie, contre 3 jours en Mauritanie et en Egypte, et plus de 5 jours en Libye et au Soudan.

A l'importation, l'étape de préparation des documents demeure aussi la plus consommatrice de temps, comme le montre le tableau 6 ci-dessous. Elle nécessite plus de la moitié du temps dans presque tous les pays d'Afrique du Nord. Au Maroc, elle couvre 10 jours sur 16, alors qu'en Mauritanie il faut plus de temps soit 25 jours sur un délai total de 38 jours. Dans le cas de la Libye, la durée trop longue de la procédure 37 jours, découle pour l'essentiel de l'opération de manutention au port qui nécessite à elle seule près de 18 jours, contre seulement 2 au Maroc et 3 en Tunisie.

**Tableau n° 6 :
Typologie des opérations à l'importation ; par nombre de jours**

Groupe d'opérations à l'import	Maroc	Mauritanie	Tunisie	Libye	Algérie	Egypte	Soudan
Préparation des documents	10	25	9	13	10	8	24
Dédouanement et inspection technique	2	5	3	4	8	2	11
Manutention au port (au terminal)	2	6	3	18	7	3	7
Transport terrestre et manutention	2	2	2	2	2	2	4
Total	16	38	17	37	27	15	46

Source : Doing Business 2014, élaboration auteurs

Pour réduire le délai en nombre de jours lors d'une opération d'import-export :

- Tous les pays d'Afrique du Nord devront prendre des mesures de réduction du temps nécessaire à l'étape de préparation des documents et, dans une moindre mesure, de facilitation de l'opération 'Transport de marchandises et manutention';
- La Libye, l'Algérie, la Mauritanie et le Soudan en particulier devront aussi prendre d'importantes mesures pour faciliter davantage les opérations de 'Manutention' au niveau des ports.

Ces recommandations se recoupent du reste avec les doléances exprimées par les différents opérateurs interviewés pour une diminution des difficultés qu'ils rencontrent lors des opérations de débarquement des marchandises dans les ports ou au niveau des postes frontières terrestres.

3.2 Des coûts de transport d'une marchandise vers la frontière

Selon la méthodologie utilisée dans le rapport Doing Business 2014, le coût exprimé en dollars correspond aux frais perçus pour un conteneur de 20 pieds. Exception faite des droits de douane et du coût du fret maritime, tous les frais relatifs aux procédures/formalités d'exportation ou d'importation des marchandises sont pris en compte, y compris les coûts engagés pour les documents, les frais administratifs liés au dédouanement et aux contrôles non douaniers, les frais de courtiers en douane, les frais de manutention aux ports et les frais de transport terrestre jusqu'aux postes frontières. Seuls les coûts officiels sont recensés.

Les données du tableau 7 montrent que l'Egypte, le Maroc et la Tunisie possèdent les coûts d'un chargement standard les moins élevés dans la région Afrique du Nord, inférieurs même aux moyennes de la région MENA et de l'OCDE. A contrario, et comme pour les résultats précédents, le Soudan, la Mauritanie, la Libye et l'Algérie présentent des coûts parmi les plus élevés. A l'exportation, ce coût est de 595 Dollars par conteneur au Maroc et demeure le moins élevé, par rapport à ceux des autres pays d'Afrique du Nord, alors que l'Egypte possède le coût le moins élevé (790 \$ US) lorsqu'il s'agit d'une importation.

Tableau n°7 :
Coûts comparés des exportations et des importations ; en dollar EU ;
par conteneur

	Maroc	Mauritanie	Tunisie	Libye	Algérie	Egypte	Soudan	MENA	OCDE
Coûts à l'exportation	595	1 640	775	1 140	1 270	625	2050	1 127	1 070
Coûts à l'importation	970	1 523	860	2 255	1 330	790	2900	1 360	1 090

Source: Doing Business 2014; Elaboration auteurs

Le tableau 8 ci-après présente un récapitulatif des estimations du nombre de documents, des délais et coûts aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. Il s'en dégage un certain nombre de constats communs à tous les pays d'Afrique du Nord :

- la phase 'préparation des documents' pour l'exportation et l'importation y est beaucoup plus longue, comparée au reste du monde, dans la mesure où ce processus prend environ 25 pourcent de plus ;
- les procédures douanières et la manutention aux terminaux ou les manipulations aux frontières tendent à être plus longues que dans le reste du monde, mais davantage encore lorsqu'il s'agit des importations;
- les formalités de dédouanement semblent être rapides, mais restent très coûteuses au regard des pratiques internationales, avec 30 pourcent de plus que la moyenne mondiale.

**Tableau n°8 :
Synthèse des indicateurs liés au commerce transfrontalier des pays
de l'Afrique du Nord**

Pays	Année	Classement mondial*	EXPORTATIONS			IMPORTATIONS		
			Nombre de documents requis	Délai en jours	Coût conteneur (en \$ US)	Nombre de documents requis	Délai en jours	Coût conteneur (en \$ US)
Algérie	2011	124	8	17	1248	9	23	1428
	2014	133	8	17	1270	9	27	1330
Egypte	2011	21	6	12	613	6	12	698
	2014	83	8	12	625	10	15	790
Libye	2011	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	2014	143	7	23	1140	9	37	2255
Maroc	2011	80	7	14	700	10	17	1000
	2014	40	5	11	595	7	16	970
Mauritanie	2011	163	11	39	1520	11	42	1523
	2014	152	8	31	1640	8	38	1523
Soudan	2011	143	6	32	2050	6	46	2900
	2014	155	7	32	2050	7	46	2900
Tunisie	2011	30	4	13	773	7	17	858
	2014	50	4	13	775	6	17	860
Région MENA	2011	--	6,4	22,5	1034,8	7,4	25,9	1221,7
	2014	--	6	20	1127	8	24	1360
OCDE	2011	--	4,3	10,5	1089,7	4,9	11	1145,9
	2014	--	4	11	1070	4	10	1090
Singapour	2011	1 ^{er}	4	5	456	4	4	439
	2014	1 ^{er}	3	6	460	3	4	440

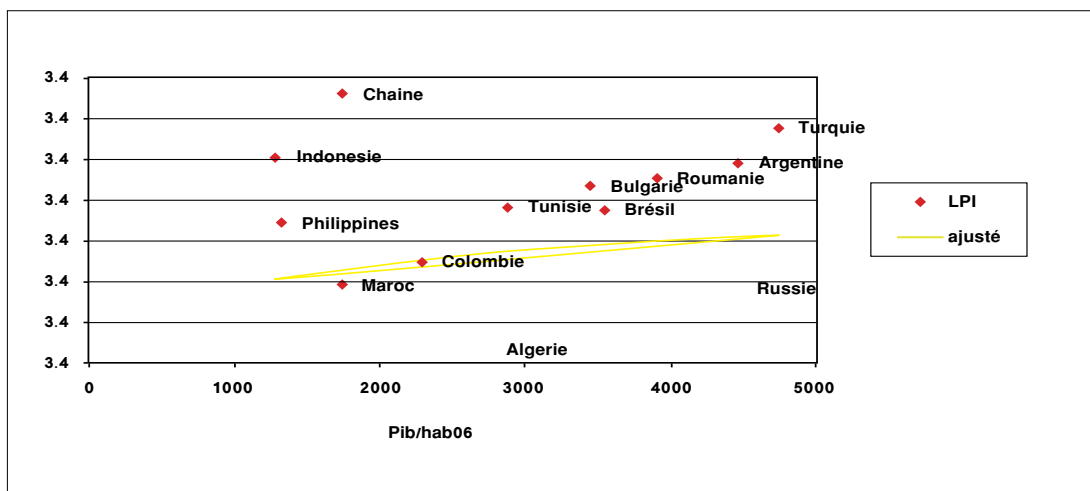
* Classement en matière de commerce transfrontalier ; n.d. : données non disponibles.

Source : Doing Business Database, 2011 et 2014, Banque Mondiale.

La comparaison avec d'autres pays en développement ou économies en transition montre que l'Afrique du Nord reste de loin l'une des régions où le commerce international est le plus coûteux, tout comme l'Europe orientale et l'Asie centrale, exception faite des pays sans littoral. Les exigences en matière de documents s'avèrent particulièrement lourdes au regard des normes internationales, avec une moyenne de 8 à 9 documents différents nécessaires pour réaliser des opérations d'exportation ou d'importation.

Les activités d'importation sont particulièrement désavantagées en Afrique du Nord, dans la mesure où l'importation d'un conteneur normalisé prend en moyenne 37 jours et coûte 2 567 dollars des EU, par comparaison avec 22 jours et 958 dollars pour la région Asie de l'Est - Pacifique, 19 jours et 1 612 dollars pour l'Amérique latine et les Caraïbes et 33 jours et 1 736 dollars pour l'Asie du Sud.

Graphique n° 3:
Comparaison de l'indicateur (LPI) de quelques pays à revenu intermédiaire



Source : *Connecting to compte Banque Mondiale 2007*

Les développements qui précèdent confirment l'impératif pour les pays de la sous-région de mettre en œuvre des réformes à même de les rapprocher davantage des standards internationaux et du niveau de performance des pays émergents ou à revenu intermédiaire, en matière de traitement des opérations du commerce extérieur.

IV Normes et standards internationaux en matière de facilitation du commerce

1. Des bonnes pratiques en matière de facilitation du commerce et du transport

L'analyse des bonnes pratiques internationales et régionales en matière de facilitation du commerce porte sur les mesures prises pour l'amélioration des infrastructures liées au commerce et au transport. Ces mesures concernent la simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures ainsi que le renforcement de la logistique. Ce chantier a retenu l'attention de plusieurs organismes internationaux. Les travaux du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et pratiques en matière d'administration, de commerce et de transport (CEFACT-ONU)⁶³ constituent une référence en la matière. Plusieurs autres actions ont été déployées à cette fin, notamment par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et le Centre du Commerce International (CCI), et ont donné lieu à l'adoption d'instruments, de normes ou de directives régissant le commerce international.

Quatre objectifs sont poursuivis dans le cadre des activités de ces organismes: l'amélioration des infrastructures de base, la simplification des procédures, l'harmonisation des formalités et la normalisation des documents du commerce extérieur.

A cet égard, une première bonne pratique consisterait à créer des mécanismes nationaux chargés de rassembler et diffuser les informations sur les meilleures pratiques existantes dans le domaine de la facilitation du commerce. C'est la recommandation phare faite à l'endroit de tous les gouvernements, qui sont appelés à créer et à soutenir des organismes nationaux de facilitation du commerce, tout en veillant à une participation équilibrée, dans leurs instances, de tous les acteurs, publics et privés. Les instances internationales recommandent à cette fin une approche participative et collaborative entre tous les organismes et acteurs impliqués dans la chaîne du commerce international, le chantier de la simplification ne pouvant être un domaine réservé à une seule catégorie d'acteurs. Le but est d'identifier tous les problèmes ayant un effet sur le coût et l'efficacité du commerce de chaque pays, et de trouver des solutions et mesures de facilitation adéquates.

L'amélioration des infrastructures liées au commerce et au transport doit aller de pair avec l'élimination de tous les facteurs handicapant, d'ordre logistique, réglementaire ou en relation avec les opérations de contrôle. A cette fin, une des mesures phare consisterait à regrouper tous les services de contrôle en un seul point, tout en améliorant leurs conditions de travail et en assurant une étroite coordination entre tous les services frontaliers, en vue d'en accroître l'efficacité opérationnelle. Cette coordination et coopération entre services peuvent recouvrir différentes formes, notamment:

- la conduite d'inspections conjointes ou par délégation, avec des procédures de contrôle et de paiement intégrées;

63 C'est un organisme des Nations Unies dont l'appellation en français est « Facilitation des Procédures Commerciales et le Commerce Électronique », ce qui correspond en anglais à « United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business ». Sa mission est d'encourager une étroite collaboration entre les gouvernements et les entreprises afin d'assurer l'interopérabilité des échanges d'informations entre les secteurs public et privé. Il a développé la formule-cadre, un standard pour les documents commerciaux des Nations unies (UN/EDIFACT), un standard international pour les échanges électroniques et de nombreuses d'autres recommandations.

- l'échange de données entre les services d'un même pays pour offrir aux opérateurs économiques et leurs agents un point unique d'entrée des données (système de guichet unique) ;
- la gestion commune des postes-frontière et des installations connexes entre pays.

En matière de simplification des documents du commerce international, la norme de référence est la fusion des nombreux documents administratifs en un seul, à partir d'un modèle préétabli, tel que la formule-cadre des Nations Unies, le connaissance de la Chambre internationale de la marine marchande ou le document administratif unique de l'Union européenne.

La normalisation des documents vise aussi à élaborer des modèles agréés sur le plan international pour les pratiques, les procédures, les documents et les supports d'échange d'informations. Comme exemple de normalisation, on peut citer les règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) et les codes internationaux utilisés pour les pays, les monnaies et les lieux. Deux instruments concentrent à l'heure actuelle, les efforts en la matière: la liasse documentaire dématérialisée et le guichet unique des formalités du commerce extérieur, deux initiatives que certains pays en Afrique⁶⁴ ont réussi à mettre en œuvre bien avant d'autres pays développés.

Ces mêmes objectifs de simplification et de facilitation des formalités sont à la base de la recommandation cadre 33 des Nations Unis, relative à la mise en place de plates-formes de guichet unique des formalités du commerce international et du transport.

2. Les principaux instruments internationaux de facilitation du transport et du commerce

L'avantage des conventions et référentiels internationaux, c'est qu'ils constituent un corpus de mesures et de normes standards dont la pratique a montré l'efficacité à chaque fois qu'il s'agit de commerce international et transfrontière. Leurs contenus sont à certains égards similaires, les quelques divergences tenant généralement à leurs modalités de mise en œuvre. Leur application a grandement permis de faciliter le commerce et le transport ainsi que le transit international et régional entre les pays qui les ont adoptées. Les organisations internationales et les institutions privées à l'origine de ces référentiels sont par ailleurs à même d'apporter une assistance technique aux pays signataires aussi bien dans la phase d'adhésion, que dans celle de mise en œuvre de ces conventions.. Le contenu de quatre (4) d'entre elles mérite d'être rappelé dans le cadre de la présente étude, eu égard à leur contribution aux efforts d'harmonisation et de simplification des procédures liées au commerce, au transport et au transit. Il s'agit de la convention relative au Transport international routier (TIR), la convention de Kyoto révisée (CKR), la convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, et l'accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR).

⁶⁴ L'initiative de l'Alliance Africaine pour le commerce électronique est éloquent à ce titre. Il s'agit d'une association qui promeut le développement du concept du guichet unique dans les pays africains et le partage des expériences notamment de la part des pays africains disposant déjà d'un guichet unique soit virtuel comme c'est le cas du Sénégal et Madagascar ou les pays africains disposant d'un guichet unique physique comme c'est le cas du Cameroun.

2.1 Convention TIR : des principes et outils favorisant le transit international des marchandises

La convention TIR est un exemple de bonne pratique internationale en matière de transit dans la mesure où elle propose une procédure universelle pour la facilitation du transport de marchandises en transit, grâce à l'utilisation d'un document douanier standard servant aussi de garantie internationale. Le régime TIR repose sur des principes et normes qui permettent, entre autres, aux marchandises de voyager dans des conteneurs ou des véhicules aménagés pour le transport sous scellement douanier, et qui sont munis d'un certificat d'agrément.

Le dispositif de la convention TIR permet que les droits et taxes d'importation ou d'exportation dont le paiement est suspendu lors du transport, soient couverts par une garantie financière valable au niveau international. Les marchandises sous régime TIR sont accompagnées d'un document douanier universel appelé « Carnet TIR », ouvert dans le pays d'origine et servant à la fois de déclaration douanière de transit, de document de contrôle, et de preuve de la garantie financière internationale pour les douanes des pays de départ, de transit et de destination. Le régime implique l'acceptation des mesures de contrôle douanier du pays d'origine par les pays de transit et de destination (reconnaissance mutuelle des procédures et des contrôles) en vue de faciliter l'accès au système TIR tant pour les organisations nationales émettrices et garantes que pour les transporteurs. Celles-ci sont soumises à l'approbation des autorités de leur pays d'établissement selon des conditions et des critères minimums fixés par la convention.

La mise en œuvre de la convention TIR implique aussi la conclusion d'un partenariat public/privé utilisant des outils informatiques de gestion des risques (SafeTIR et TIR EPD) qui permettent une traçabilité et un suivi en temps réel et en ligne de chaque transport sous régime TIR. Trois pays d'Afrique du Nord sont signataires de cette convention, le Maroc, la Tunisie et l'Algérie.

Les mesures de facilitation prévues par le système TIR offrent à la douane des conditions de contrôle moins contraignantes que celles requises habituellement lors d'une procédure nationale de transit. De même, en l'absence d'irrégularités, l'inspection physique dans les pays de transit se limite à la vérification des sceaux et de l'état extérieur du conteneur.

Du point de vue de la documentation, le carnet TIR est suffisant pour couvrir l'ensemble des opérations de transit international et se substitue à la présentation des garanties ou des documents nationaux, ce qui réduit aussi le risque de présentation d'informations erronées à la douane. L'application des systèmes électroniques de gestion des risques renforce la sécurité et l'efficacité globale du régime TIR, non seulement pour les services douaniers, mais aussi pour les transporteurs et les opérateurs eux-mêmes. Ils contribuent à la facilitation du commerce et du transport car les autorités de contrôle douanier n'interviennent pas systématiquement sur les marchandises qui traversent leurs frontières nationales, ce qui réduit les retards de transit provoqués par la multitude des contrôles sur les routes.

Enfin, il y a lieu de noter que la convention TIR permet un accès relativement simple aux garanties requises, condition indispensable pour que l'industrie du transport et du commerce puisse bénéficier des facilités des systèmes de transit douanier.

2.2 Convention de Kyoto révisée⁶⁵ : un cadre idoine pour harmoniser les pratiques douanières

La convention de Kyoto révisée (ou CKR), qui est entrée en vigueur en 2006, procède d'une révision de la convention de Kyoto de 1973. Mise en place par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), la CKR est un accord international visant à harmoniser et à simplifier les pratiques douanières dans le cadre du commerce international. Elle compte à ce jour 84 parties contractantes, dont le Maroc, l'Égypte et l'Algérie. Les normes et directives qui y sont stipulées donnent les définitions des termes juridiques essentiels dans le domaine du droit douanier et des procédures douanières. Du fait de son caractère contraignant, la Convention concourt à la modernisation des systèmes douaniers nationaux, en référence aux normes et pratiques internationales, tout en garantissant la facilitation du commerce.

L'adhésion à la CKR implique un engagement à respecter les principes de mise en œuvre obligatoire ayant trait, entre autres, à la transparence et à la prévisibilité des contrôles douaniers, la normalisation et la simplification des déclarations de marchandises et de leurs pièces justificatives, la réduction au minimum des contrôles douaniers nécessaires, l'application des techniques de gestion et d'évaluation des risques dans les contrôles ainsi que la coordination des interventions.

La mise en œuvre du dispositif de la convention favorise l'obtention rapide de la mainlevée des marchandises aux frontières et la baisse des coûts pour les entreprises, notamment les coûts commerciaux en réduisant le nombre des formalités et des informations exigibles.

2.3 La convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

C'est la convention dite « de Genève » et dont l'objectif est de mettre en place des moyens coordonnés et harmonisés entre les pays contractants pour faciliter les passages aux frontières. Elle a été signée par les parties contractantes le 21 octobre 1982 et complétée par l'adoption de deux annexes 8 et 9, consacrées aux transports routier et ferroviaire⁶⁶. Ladite convention compte 57 membres dont un seul pays nord-africain, la Tunisie. Ses principes de base prescrivent l'utilisation par les parties adhérentes d'un ensemble de mesures dans l'organisation des contrôles liés aux mouvements internationaux de marchandises afin de faciliter les passages aux frontières. Parmi ces mesures, figurent :

- **Le principe de reconnaissance mutuelle de la procédure de contrôle** qui permet de simplifier, de coordonner et d'alléger les formalités opérées aux frontières grâce **aux certificats internationaux reconnus par les parties contractantes** ;
- **Le principe** du transfert des contrôles des postes de passage aux seuls points d'origine et de destination finale du moyen de transport ;
- L'harmonisation des procédures et des contrôles, notamment par **la coordination entre pays voisins des heures d'ouverture des postes et par la mise en place de procédures coordonnées de contrôle entre les différentes autorités aux frontières** (douane, vétérinaires, sécurité, etc.) ;
- La mise en place **de guichets uniques et de postes de contrôle conjoints aux frontières** entre les autorités de pays limitrophes ; et enfin
- L'établissement d'un certificat international d'inspection technique des véhicules pour éviter que des contrôles y afférents ne soient institués ou improvisés au niveau des frontières.

65 Pour plus de détails, voir sur le site <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation>

66 Voir le texte de la convention disponible sur le site : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonf.pdf>

2.4 L'Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)

L'ADR a été adopté le 30 septembre 1957 et complété par un protocole d'accord le 28 octobre 1993. Les annexes techniques sont mises à jour en permanence et font l'objet de publications régulières. L'Accord compte à ce jour 48 parties contractantes dont le Maroc et la Tunisie.

Son objectif est d'accroître la sécurité du transport international de marchandises dangereuses par route, en définissant des conditions appropriées pour assurer leur transport dans des conditions optimales de sécurité, aussi bien pour les conducteurs, les personnels impliqués dans leur manutention, les autres usagers de la route et les corps de contrôle et de secours. A cette fin, l'ADR définit une classification et une identification des matières dangereuses admises au transport international en fonction de leur état et de leur dangerosité (explosifs, inflammables, radioactifs, toxiques, corrosifs...).

L'Accord énumère les conditions de transport (types d'emballages et prescriptions pour la construction des emballages, marquage, quantités acceptables au transport, éventuelles incompatibilités entre produits), la documentation, les règles de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage. L'ADR inclut aussi des obligations en matière de formation initiale et continue des conducteurs et personnels en fonction des catégories de marchandises et de leur dangerosité, ainsi que les conditions de construction et de conformité techniques des véhicules routiers avec conteneurs ou citernes (inspection technique ADR, ABS, agrément des citernes, etc.).

Les avantages de l'ADR sont multiples, tant pour les administrations publiques -notamment les services de contrôle et d'assistance en cas de panne, que pour les entreprises de transport et les autres usagers de la route. La classification des marchandises dangereuses admises au transport international et leur identification en fonction de la nature, dangerosité et marquages correspondants permet en effet à tous les services de bien appréhender le caractère dangereux des marchandises transportées et d'ajuster leur conduite en conséquence. En cas d'accident, les services d'urgence et de secours ont immédiatement connaissance du type de danger auquel ils auront à faire face, et peuvent donc préparer au mieux la nature de l'intervention à réaliser. De même, le principe du contrôle technique des véhicules et citernes et l'obligation de formation professionnelle initiale et continue pour les conducteurs et personnels concourent à l'efficacité des mesures de prévention des accidents.

Enfin, l'agrément technique ADR prend en compte la qualification professionnelle des conducteurs et l'harmonisation des marquages, ce qui permet de faciliter les passages aux frontières et limite les contrôles par application **du principe de reconnaissance mutuelle**. Il est à noter que l'UE a entièrement intégré dans sa législation interne l'ADR et ses annexes qui sont devenues la norme applicable pour le transport intérieur au sein de l'Union⁶⁷, et toute modification de l'Accord s'applique immédiatement dans l'espace européen.

⁶⁷ Compte tenu du caractère très technique de cet accord, les pays qui décident d'accéder à l'ADR ont la possibilité de définir eux-mêmes le calendrier de son entrée en vigueur en divers phases.

3. Des efforts d'alignement des pays d'Afrique du Nord sur les référents internationaux

Le niveau d'adhésion des pays nord-africains aux principales conventions internationales relatives à la facilitation du commerce et au transport-transit se présente comme suit :

**Tableau n° 9:
Récapitulatif des participations des pays de l'Afrique du Nord⁶⁸ aux conventions de facilitation du commerce**

	Algérie	Libye	Maroc	Mauritanie	Tunisie	Egypte	Soudan
Convention TIR⁶⁹	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non
Convention CMR⁷⁰	Non	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non
Convention ATP⁷¹	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non
Convention de Kyoto⁷² et/ou Convention de Kyoto révisée	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui	Oui
Convention de Genève sur l'harmonisation des procédures aux frontières⁷³	Non	Non	Non	Non	Oui	Non	Non
Convention sur la circulation routière (1968)	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non
Convention sur la signalisation routière (1968)	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non
Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (1967)	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non	Non
Convention des douanes relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)	Oui ⁷⁴	Non	Non	Non	Non	Non	Non

Source : élaboration auteurs sur la base des textes des conventions adoptées

Comme le montre ce tableau, tous les pays d'Afrique du Nord ne sont pas parties à ces conventions. Exception faite du Maroc et de la Tunisie qui sont parties contractantes à la quasi-totalité des conventions existantes (7 sur 9), les autres pays (Libye, Algérie, Egypte, Soudan et Mauritanie) n'ont que faiblement adhéré aux principaux instruments internationaux de facilitation du commerce et du transport.

68 Ce tableau est inspiré de la liste des conventions jugée essentielle par la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie Pacifique (CESAP), dans sa résolution 48/11 de 1992.

69 La convention de Transport International Routier est le système le plus largement utilisé pour le transport routier international. Il permet le transport de marchandises en transit douanier à travers plusieurs pays (1975).

70 La convention des Marchandises par Route couvre les contrats de transport international de marchandises par route (Genève, 1956).

71 La convention ATP régit le transport international de denrées périssables et de véhicules spéciaux (1 Septembre, 1970).

72 La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, ou d'une convention de Kyoto (révisée en 1999).

73 La Convention de Genève sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982).

74 L'Algérie ne se considère pas liée aux dispositions de l'article 38 de la convention qui stipule les modalités de règlement des litiges qui peuvent naître de l'application des dispositions de la convention.

Avec un nombre consolidé de seulement 20 adhésions sur 63 possibles, l'essentiel des échanges intra-régionaux reste régi par des accords bilatéraux -notamment Maroc/Mauritanie ou Tunisie/Libye, les normes internationales étant surtout mises en œuvre dans les relations avec l'Union européenne (Maroc, Tunisie, Egypte et Algérie).

Les pays de la sous-région n'ont donc pas en partage les principaux instruments juridiques qui constituent une base indispensable pour une politique efficiente de facilitation du commerce intra-régional, en particulier pour le transport de marchandises par voie terrestre. Un effort important d'harmonisation doit être déployé, dans une perspective sous-régionale, en vue d'aligner les réglementations nationales aux normes et standards internationaux. Ce chantier de coopération devrait impliquer tous les aspects réglementaires et opérationnels des formalités du commerce extérieur : douane, autres contrôles non douaniers, transport, logistique, manutention, procédures portuaires et aéroportuaires, équipements et facilités aux frontières terrestres. Il devrait par ailleurs intégrer les nouveaux développements qui seront induits par l'adoption et l'entrée en vigueur de l'Accord multilatéral de facilitation des échanges, conclu le 7 décembre 2014 dans le cadre de l'OMC, et plus connu sous l'appellation 'Accord de Bali'.

V • Implications et enjeux de l'accord de Bali pour l'Afrique du Nord

L'Accord commercial multilatéral sur la facilitation des échanges (AFE) a été conclu entre 159 pays Membres de l'Organisation Mondiale du Commerce⁷⁵. Cet Accord historique, premier du genre, est le résultat d'un processus entamé en 1996, lors de la Conférence ministérielle de Singapour. Les négociations proprement dites ont démarré en 2004, suite aux demandes appuyées des milieux d'affaires, au travers de la Chambre de commerce internationale, qui a fait valoir qu'un accord sur la facilitation des échanges était nécessaire pour établir un processus de gestion plus efficace du commerce international des biens. Elle a souligné par ailleurs que des engagements contraignants étaient indispensables, et que l'OMC possédait les moyens d'apporter un soutien politique déterminant à la cristallisation dans le temps des améliorations en matière de commerce mondial.

Les pays membres, développés et en développement, se sont également montrés défenseurs de la facilitation des échanges, mettant en avant l'aspect « gagnant-gagnant » d'un accord multilatéral sur la question. Les réflexions faisaient notamment résonance aux études menées par des experts et par certaines organisations actives en matière de commerce international, études qui démontraient l'impact positif de la facilitation du commerce sur la réduction des coûts de transaction, les gains de productivité, la croissance du PIB et la création de millions d'emplois, aussi bien dans les pays en développement que dans les pays développés. L'Accord de Bali est de nature contraignante et les pays signataires auront à terme à l'appliquer⁷⁶ ; il est censé agir sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et réduire les principaux obstacles au commerce par l'établissement de règles et conditions équitables. Il induirait logiquement une réduction des charges associées aux transactions commerciales, telles que les frais de dédouanement des marchandises et les frais liés à la documentation ou aux retards à la frontière.

L'OCDE a estimé dans une étude récente que la réduction de 1% des coûts du commerce international augmenterait le revenu mondial de plus de 40 milliards de dollars, dont une grande partie bénéficierait aux pays en développement⁷⁷. L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a pour sa part avancé que l'Accord sur la facilitation des échanges contribuerait à réduire la charge administrative et les coûts des transactions d'environ 325 milliards de dollars par an dans les pays en développement⁷⁸.

L'objectif visé implique néanmoins des coûts, dans la mesure où la mise en œuvre des dispositions prévues dans l'Accord nécessite, pour nombre de pays des remaniements législatifs et l'adoption de nouvelles règles et politiques. Cela implique par ailleurs la mise à niveau de la formation des personnels administratifs, en particulier celui du service des douanes. Aussi, le texte de Bali prévoit des mesures de traitement spécial et différencié en faveur des pays en développement et des pays les moins avancés. Ces pays bénéficieront de flexibilités et d'une assistance technique des pays donateurs et organisations internationales, en vue du renforcement de leurs capacités, indispensable à la mise en œuvre de l'Accord.

75 L'Organisation Mondiale du Commerce est aujourd'hui composée de 160 Membres, suite à l'accession du Yémen officialisée le 24 juin 2014.

76 Il faut noter que parmi les Pays Nord-Africains, trois ne sont pas tenus d'appliquer les dispositions prescrites dans l'Accord sur la facilitation des échanges, l'Algérie, la Libye et le Soudan, et ce dans la mesure où ils ont le statut d'observateur à l'OMC.

77 OCDE, 2013, « Un accord sur la facilitation des échanges se traduirait par un gain de plusieurs milliards de dollars pour l'économie mondiale », Presse, mai.

78 OMD (2014), Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges : La douane sur le devant de la scène, juin.

Ainsi, les Pays d'Afrique du Nord - Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Soudan et Egypte sont de fait intégrés, de par leur statut d'économies en développement, au groupe des pays bénéficiaires potentiels du programme d'assistance pour le renforcement des capacités.

Le présent chapitre fait une synthèse des obligations de facilitation que les pays d'Afrique du Nord devront mettre en œuvre, et décline les mesures de traitement spécial et différencié dont ils pourront bénéficier. Dans un deuxième temps, le niveau actuel des performances de chacun des pays à faciliter le commerce sur un plan institutionnel et opérationnel est analysé, et assorti de recommandations pour une mise en conformité avec les principes et dispositions de l'Accord de Bali.

1. Synthèse des obligations de l'Accord de Bali et traitement spécial et différencié pour les pays en développement

Le texte de l'Accord sur la facilitation des échanges est structuré en deux sections. La première énumère les dispositions que les pays devront mettre en œuvre, et la seconde présente les mesures de traitement spécial et différencié pour la mise en œuvre ainsi que le cadre de renforcement des capacités des pays en développement et des pays les moins avancés.

1.1 Prescriptions en matière de facilitation des échanges

Les obligations à remplir en matière de facilitation des échanges inscrites dans la Section 1 renvoient à trois aspects :

- Disponibilité des renseignements et transparence sur les procédures et formalités douanières nécessaires à l'import, export et au transit;
- Redevances, taxes, impositions et formalités douanières ;
- Coopération douanière.

a. Disponibilité des renseignements et transparence sur les formalités et procédures

Les pays parties à l'Accord sont tenus de rendre disponible les renseignements sur les lois et règlements relatifs aux procédures douanières sur les marchandises et biens importés, exportés ou en transit, ainsi que sur les taux des droits, taxes, redevances et impositions appliqués. Ces informations doivent, en outre, être disponibles sur internet, ainsi que les formalités en mode de téléchargement.

Les pays devront par ailleurs mettre à disposition un ou plusieurs points d'information vers lesquels les demandeurs pourront se rendre pour obtenir les renseignements relatifs aux formalités de commerce extérieur et recevoir la documentation nécessaire. En outre, pour une amélioration des procédés douaniers, les autorités nationales devront faire en sorte d'associer de manière régulière les milieux d'affaires, en mettant à leur disposition les lois et réglementations qui régissent les échanges commerciaux, et en leur permettant de faire des observations et propositions. Aux fins d'une transparence accrue, l'Accord demande de plus aux pays de mettre en place des procédures de décisions anticipées sur le classement tarifaire et l'origine des marchandises importées. Ces décisions devront être rendues dans des délais raisonnables après la demande des requérants⁷⁹, et en cas de décision défavorable prise par les services des douanes, les autorités devront prévoir pour le négociant une possibilité de recours devant une autorité supérieure, administrative ou judiciaire.

⁷⁹ Les décisions anticipées sont censées faciliter la déclaration et le processus de mainlevée et de dédouanement, dans la mesure où la classification des biens aura déjà été déterminée par décision anticipée. Elles sont censées offrir à l'opérateur une plus grande certitude quant à son respect des prescriptions, ainsi que de réduire la probabilité d'une intervention de la douane.

Dans la mesure où les marchandises concernent des produits alimentaires, les autorités pourront émettre une notification pour un contrôle renforcé. Celui-ci devra être basé sur le risque et devra s'appliquer de façon uniforme à tous les points d'entrée du pays. Dès lors que le contrôle renforcé n'a plus lieu d'être, les autorités devront retirer la notification. Le cas échéant, le négociant ou le transporteur devra être informé dans les moindres délais de la saisie de sa marchandise, et devra pouvoir effectuer une seconde série de tests sur demande⁸⁰.

b. Sur les redevances, impositions et formalités à l'import, export et au transit

Redevances et impositions

En matière de redevances et impositions, le texte de l'Accord prévoit leur limitation aux coûts approximatifs du service rendu pour l'opération d'importation ou d'exportation. Le cas échéant, les autorités devront graduellement réviser les modalités relatives à **leur** calcul de manière à atteindre le but fixé⁸¹.

En cas de pénalités appliquées du fait de la constatation d'une infraction aux lois et réglementations, les autorités feront en sorte que la pénalité s'adresse uniquement à la ou les personnes responsables de l'infraction. Aussi, les autorités veilleront à tenir compte des circonstances et à fournir au contrevenant une explication écrite de sa condamnation⁸².

Procédures de mainlevée et dédouanement

Pour accélérer la mainlevée et le dédouanement des marchandises, il est demandé aux pays de mettre en place une procédure de traitement de la documentation avant l'arrivée des marchandises. Cette documentation devra également pouvoir être adressée, dans la mesure où cela est réalisable, par voie électronique.

Les pays devront procéder par ailleurs à une séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douane, taxes et redevances, à condition que les prescriptions réglementaires aient été respectées. Les autorités pourront néanmoins exiger des négociants une garantie ou une caution, sans que celles-ci ne dépassent le montant total des droits exigibles.

Le contrôle après dédouanement devra être privilégié, afin d'accélérer le mouvement des marchandises aux frontières. Les autorités douanières pourront ainsi désigner une personne ou un envoi qui fera l'objet d'un contrôle, pour veiller à ce que les formalités et réglementations aient bien été respectées⁸³.

Afin d'optimiser les contrôles douaniers et les focaliser sur les marchandises à risque ou d'origine inconnue, les pays sont appelés à développer des programmes d'agrément pour opérateurs économiques présentant des garanties au niveau financier et sur le plan de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Ces opérateurs bénéficieront de facilités supplémentaires pour la mainlevée et le dédouanement de leurs marchandises⁸⁴.

Les autorités douanières du pays devront aussi prévoir des facilités supplémentaires pour les opérateurs de fret aérien, du fait notamment des engagements de célérité de ceux-ci vis-à-vis de leurs clients⁸⁵.

80 Les coordonnées d'un laboratoire devront notamment pouvoir être fournies.

81 Aucune réclamation de redevances ou frais ne sera faite si les informations n'ont pas été préalablement publiées.

82 Dans le cas où le négociant aura fait part aux autorités douanières de sa non-conformité à la législation nationale, avant que ces derniers l'aient constaté, il est demandé aux services de l'état de faire preuve d'indulgence et de considérer moins fortement les pénalités.

83 Les négociants sont dans l'obligation de s'y astreindre.

84 Pour obtenir un agrément, l'une des conditions prévue par l'Accord est également de posséder un bon historique en matière de respect des lois et réglementations du pays d'accueil.

85 Toutefois, les services douaniers pourront exiger des contreparties à l'opérateur en termes de responsabilité et de prise en charge des dispositions spécifiques aux envois accélérés, ainsi qu'en matière de paiement des droits, taxes et redevances.

Les nouvelles obligations concernent également les marchandises périssables qui sont visées aux fins d'une procédure accélérée de mainlevée. Ainsi, les autorités devront faire en sorte de leur accorder la priorité lorsque des examens auront été planifiés, et prévoir un stockage approprié, voire effectuer le contrôle dans les entrepôts de l'importateur⁸⁶.

S'agissant des mesures non obligatoires pour accélérer la mainlevée et le dédouanement des marchandises, l'Accord recommande l'instauration d'un système de gestion des risques à chaque point d'entrée. L'objectif est de rationaliser les inspections, en aidant les services des douanes à se concentrer sur les marchandises à risque et à laisser passer plus facilement les autres⁸⁷. De même, les pays sont encouragés à publier le temps moyen nécessaire à la mainlevée, aux fins d'une rationalisation accrue et d'une meilleure prévisibilité pour les négociants.

Enfin, dans la mesure du possible, il est demandé aux autorités de permettre le paiement des droits, redevances et autres frais par voie électronique.

Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit

S'agissant des formalités elles-mêmes, l'objectif de l'Accord est la simplification des prescriptions en matière de documentation requise pour les opérations commerciales. Ainsi, les pays Nord Africains devront revoir régulièrement leurs formalités afin d'assurer une mainlevée et un dédouanement rapide des marchandises⁸⁸.

Les autorités nationales des pays parties à l'Accord s'engagent à ne plus effectuer des inspections avant expédition, en rapport au classement tarifaire et l'évaluation en douane, et n'obligeront pas les négociants à avoir recours à des courtiers en douane.

Les pays devront en outre tendre vers l'application de procédures communes à la frontière et avoir des prescriptions uniformes en matière de documents requis pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises⁸⁹. Enfin, l'admission de marchandises sur le territoire aux fins du perfectionnement actif ou passif devra être permise en suspension totale ou partielle des droits et taxes d'importation.

S'agissant des mesures non obligatoires, mais que les autorités sont fortement invitées à mettre en place, il y a lieu de citer le guichet unique. Le principe est que le négociant puisse se déplacer en un seul lieu, où se trouvent tous les organismes présents à la frontière, afin d'opérer la mainlevée et le dédouanement de sa marchandise⁹⁰. De plus, pour faciliter ces formalités, les autorités sont encouragées à se référer aux normes internationales en la matière et à accepter les copies de la documentation.

Liberté de transit

Bien que la question du transit ne soit pas sujette expressément à des obligations de mise en conformité, des principes de conduite sont toutefois énoncés. On retrouve ainsi la suppression des formalités si celles-ci n'ont pas lieu d'être⁹¹, ainsi que la non-soumission des marchandises en transit à des redevances et impositions. Le principe général est que les marchandises en transit ne doivent pas subir un traitement moins favorable que si l'acheminement est direct. Aussi, le traitement préalable des

86 A condition que les prescriptions réglementaires aient été remplies.

87 Le système de gestion des risques s'opère notamment à travers l'utilisation de scanners, ainsi que sur la base de critères de sélection définis par les services douaniers eux-mêmes.

88 Le but est de réduire le temps et le coût de mise en conformité des négociants avec les lois et réglementations applicables aux opérations de commerce international.

89 Toutefois, rien ne les empêche au final d'opérer des différences.

90 Il est avancé que le guichet unique est la forme de simplification des procédures et facilitation des échanges la plus aboutie.

91 Les formalités pour le transit ne devraient concerner que l'identification des marchandises et la garantie du respect des exigences en matière de transit. Une fois les marchandises autorisées à être acheminées, elles ne devront pas subir des retards ou restrictions.

documents pour les marchandises en transit doit être possible, et les pays sont incités à se coordonner pour tout ce qui concerne l'imposition, les formalités, et les régimes de transit.

c. Coopération douanière

Les dispositions de coopération douanière énoncées dans le texte de l'Accord renvoient à un code de bonnes pratiques en matière d'échanges d'information sur les déclarations et opérations des négociants aux fins de l'import - export des marchandises.

Un pays pourra notamment faire une demande de renseignements aux autorités d'un autre pays après avoir fait au préalable sa propre vérification de la déclaration d'importation ou d'exportation. Le cas échéant, la demande devra être adressée par écrit et devra faire figurer la question posée, les raisons de la demande, et mentionner des informations concernant la déclaration, telles que le numéro d'identification, l'identité du bureau demandeur et des références au droit interne. Le pays demandeur devra de son côté garantir au mieux la confidentialité des renseignements fournis, à moins d'une autorisation, et pourra tenir au courant le pays informateur des décisions prises, si ce dernier en fait la demande.

Les réponses au demandeur seront faites par écrit, sur format papier ou électronique, et fourniront les informations sur la déclaration et autres informations utiles associées. En cas de report ou de refus de réponse, les raisons pourront être données, si cela est souhaité. Pour le traitement des requêtes, le demandeur fera en sorte de tenir compte des ressources nécessaires et du coût qu'induisent sa demande, et s'efforcera d'appliquer le principe de réciprocité.

1.2 Des mesures de traitement spécial et différencié pour les pays en développement

Le texte sur la facilitation des échanges prévoit des flexibilités réservées aux pays en développement et aux pays les moins avancés. Ces mesures conditionnelles de mise en œuvre ont été obtenues par les pays en développement, notamment sous l'influence du groupe africain, afin de s'assurer l'obtention d'une assistance technique pour le renforcement de leurs capacités. Un dispositif a ainsi été intégré dans la section 2 de l'Accord, afin que les pays en développement et PMA n'aient pas à payer un prix fort pour la signature d'un accord commercial multilatéral contraignant.

Les pays Nord-Africains pourront, dans ce cadre, bénéficier d'une assistance technique issue de donateurs et d'organisations internationales, pour le renforcement des capacités, sur la base d'une auto-détermination des mesures pour lesquelles un soutien est requis.

a. La catégorisation des engagements

Sur la base des modalités inscrites dans la section 2 de l'Accord, les pays Nord-Africains ont la possibilité de classer les dispositions du texte selon 3 catégories d'engagements, A, B et C.

- La catégorie A renvoie aux mesures que les pays mettront en œuvre dès l'entrée en vigueur de l'Accord.
- La catégorie B renvoie aux dispositions que les pays mettront en œuvre d'eux-mêmes, après une période transitoire, suite à l'entrée en vigueur de l'Accord.
- La catégorie C renvoie aux dispositions que les pays mettront en œuvre après une période transitoire, suite à l'entrée en vigueur de l'Accord, mais qui nécessitent une assistance technique.

L'Accord prévoit non seulement que les pays en développement et PMA autodéterminent la catégorisation des mesures (A, B et C), mais également autodéterminent la durée de la période transitoire nécessaire à la mise en œuvre des dispositions des catégories B et C.

Catégorie B

Pour les dispositions de la catégorie B, les pays en développement notifieront les dates définitives de mise en œuvre une (1) année après l'entrée en vigueur de l'Accord. Les PMA confirmeront, 3 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord, les dispositions qu'ils placent dans la catégorie B et notifieront les dates définitives de leur mise en œuvre.

Catégorie C

S'agissant des dispositions de la catégorie C pour lesquelles les pays en développement auront besoin d'une assistance technique, les pays, avec les donateurs, informeront le Comité de la facilitation des échanges de l'OMC, au bout d'une année après l'entrée en vigueur de l'Accord, des arrangements conclus. Deux (2) ans et demi plus tard, les pays et les donateurs informeront le Comité des progrès réalisés et les pays en développement notifieront les dates définitives de mise œuvre.

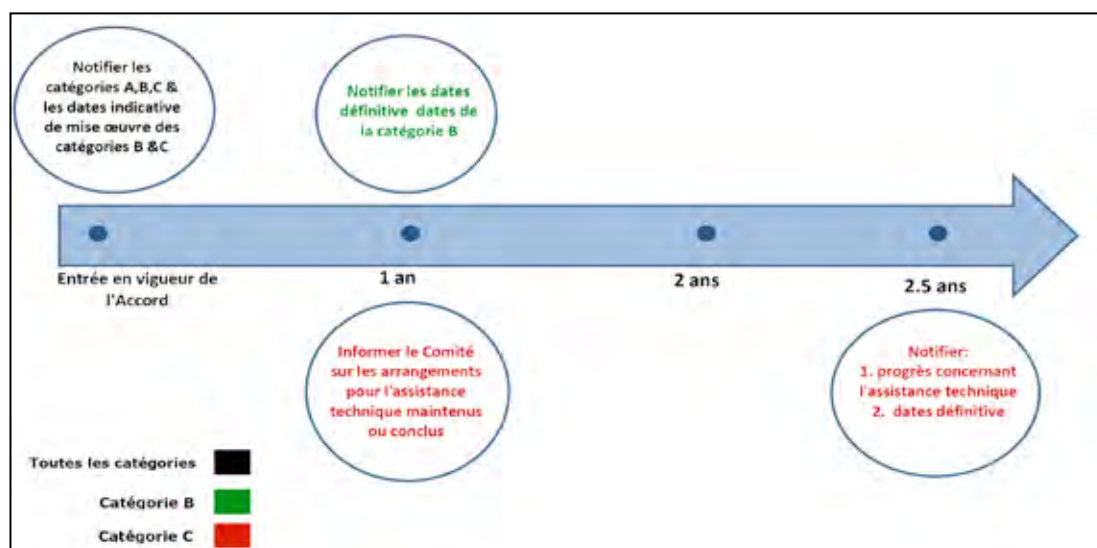
Les PMA notifieront leurs besoins au Comité de la facilitation des échanges 2 ans après l'entrée en vigueur de l'Accord. Puis, 2 ans plus tard, ils informeront le Comité des arrangements conclus. Enfin, un an et demi plus tard (5 ans et demi après l'entrée en vigueur de l'Accord), les PMA notifieront au Comité leurs dates définitives pour la mise en œuvre des dispositions de la catégorie C.

b) Délai supplémentaire pour la notification des dates définitives

La section 2 de l'Accord prévoit également que les pays en développement et les PMA puissent solliciter un délai supplémentaire pour notifier les dates définitives, si des problèmes surviennent au cours du délai de deux ans et demi, notamment pour absence de donateurs ou difficultés à mobiliser l'assistance nécessaire.

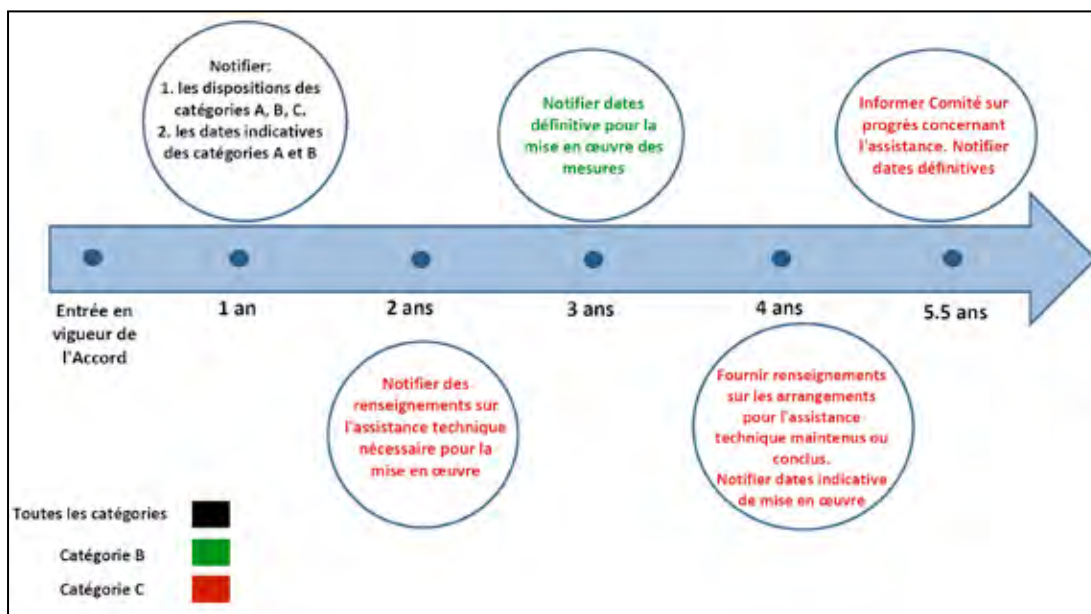
Graphique n° 4 :

Schéma de notification des catégories de mesures : Pays en développement



Source : Graphique réalisé à partir des données de l'OMC.

Graphique n° 5 : Schéma de notification des catégories de mesures : Pays Moins Avancés



Source : Graphique réalisé à partir des données de l'OMC.

c. Le mécanisme d'alerte rapide

La Section 2 dispose aussi d'un mécanisme d'alerte rapide. Dans le cas où un pays considère ne pas être en mesure de respecter le délai de mise en œuvre, le Comité de la facilitation des échanges peut proroger les dates déjà notifiées. Il est ainsi prévu une prolongation automatique, dans la mesure où la nouvelle période est définie. Le mécanisme peut aussi être utilisé pour chercher un transfert des mesures de la catégorie B vers la catégorie C, en cas d'événements négatifs survenus.

d. La clause de sauvegarde

Une clause de sauvegarde intégrée à la Section 2 de l'Accord prévoit que, arrivé à la date fixée pour la mise en œuvre d'une disposition, si le pays en développement ou PMA estime ne pas avoir atteint la capacité de l'appliquer, il ne sera pas tenu de la mettre en œuvre. Le texte de l'Accord préserve ainsi le principe d'auto-évaluation d'un pays, quant à sa capacité de mettre en œuvre ou non une disposition, après avoir épuisé toutes les autres procédures à travers le Mécanisme d'alerte rapide. La décision prise par le pays en développement ou le PMA ne pourra être contestée par un Membre. Toutefois, un réexamen de l'évaluation fait par le pays pourra être mené par une tierce partie, suivie d'une délibération par le Comité de la facilitation des échanges.

1.3 Les partenaires et leur rôle dans la mise en œuvre de l'Accord de Bali

Dans leur engagement à appliquer les mesures de facilitation des échanges, les pays Nord-Africains pourront bénéficier de l'appui d'organisations internationales pertinentes, comme cela est prévu dans la Section 2 du texte et dans l'annexe D de l'Accord de Juillet 2004⁹². Parmi les organisations mentionnées, figurent la Banque mondiale (BM), la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), les Commissions régionales de l'ONU, le Fonds Monétaire International

92 Voir annexe 1, p. 47

(FMI) et l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). Ces institutions sont mandatées pour apporter une assistance technique et aider les pays en développement et PMA au renforcement de leurs capacités à mettre en œuvre les dispositions de facilitation du commerce.

Cette liste n'est toutefois pas limitative, et d'autres acteurs pourront soutenir les donateurs dans leur rôle d'assistance, notamment le Centre de commerce international (CCI) qui a une expertise dans l'aide aux entreprises des pays en développement et PMA.

Globalement, le rôle des organisations internationales est de répondre aux besoins des pays en matière d'assistance technique, les aider à renforcer leurs capacités, les soutenir dans la mise en œuvre des dispositions, et veiller à la pérennisation à long terme des bénéficiaires de l'Accord. Plus particulièrement, les organisations internationales fourniront une assistance immédiate aux pays en développement quant à la détermination des catégories A, B et C. Elles aideront à l'établissement de Comités nationaux de facilitation des échanges, et contribueront au développement de procédures frontalières efficaces en impliquant des acteurs locaux pertinents tels que le secteur privé. De plus, ces organisations partenaires accompagneront les pays dans l'établissement d'un plan de mise en œuvre sur le long terme, et les soutiendront pour une application cohérente des programmes de réforme relatifs à la facilitation des échanges.

Les organisations internationales fourniront enfin tous les outils dont elles disposent sur la facilitation des échanges et transmettront aux pays toutes les recommandations et normes standards qu'elles développent. L'OMC, par le biais de son Comité de la facilitation des échanges (CFE), aura entre autres, la mission d'organiser la collaboration des institutions et pays donateurs, notamment pour l'échange d'informations sur les besoins d'assistance exprimés par les pays en développement et les PMA. Un « Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges » a été mis en place à cette fin, à l'initiative des pays en développement. Ce mécanisme renvoie à la création d'un fonds qui fournira une assistance en dernier ressort aux pays en développement et aux PMA, dans le cas où ils connaîtraient des difficultés à trouver des donateurs pour les aider à répondre aux nécessités de mise en œuvre⁹³ de l'Accord. Ce mécanisme de l'OMC a vocation à compléter les efforts consentis par d'autres organismes régionaux et multilatéraux, les donateurs bilatéraux et autres parties prenantes, dans la fourniture d'une assistance technique et le soutien pour le renforcement des capacités en matière de facilitation des échanges.

Les attributions du mécanisme, telles que présentées lors de son officialisation, sont les suivantes :

- Aider les PMA et les pays en développement à évaluer leurs besoins spécifiques et à identifier les partenaires potentiels ;
- Assurer les meilleures conditions possibles pour la circulation de l'information entre les donateurs et les bénéficiaires ;
- Aider à développer et à diffuser les meilleures pratiques pour la mise en œuvre de mesures de facilitation des échanges ;
- Trouver des sources d'assistance pour la mise en œuvre de l'Accord quand les efforts faits pour trouver une assistance auront échoués ;
- Fournir des dons pour l'élaboration et l'exécution de projets liés à la mise en œuvre de dispositions particulières de l'Accord.

93 OMC, (2014), "Roberto Azevêdo lance le nouveau Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC, dont le but est de fournir une aide aux PMA et aux pays en développement", Presse, juillet.

Le mécanisme de l'OMC fait par ailleurs écho à un outil similaire créé par la Banque mondiale : le « Fonds de facilitation des échanges de la Banque mondiale ». Les deux organisations, l'OMC et la Banque mondiale, entendent du reste coopérer étroitement à la complémentarité de leurs instruments, afin qu'une assistance efficace soit fournie aux pays en développement, dont les pays Nord-Africains.

De même, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) aura un rôle essentiel à jouer en matière de conseils pour la mise en œuvre et la gestion de l'Accord, au vu des nombreux outils développés dans le cadre de son mandat, notamment la Convention de Kyoto révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (CKR), le cadre de normes SAFE qui vise à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, le recueil sur le guichet unique et l'étude sur les temps nécessaires à la mainlevée des marchandises.

2. Des performances et insuffisances des pays nord-africains, au regard de l'Accord de Bali

L'objet de cette section est d'étudier la situation des pays Nord-Africains, relativement à leurs performances et insuffisances en matière de facilitation du commerce, selon leur degré de conformité avec les dispositions de l'Accord de Bali.

2.1 Analyse des niveaux de conformité avec l'Accord

Les résultats présentés dans les tableaux ci-dessous concernent l'Algérie, l'Égypte, la Libye, le Maroc, la Mauritanie, le Soudan, et la Tunisie. Les informations ayant permis de compléter le tableau proviennent de sources d'informations différentes. Lorsque cela fut possible, les informations ont été recueillies directement auprès des administrations publiques des pays -Ministères du commerce extérieur et Directions générales des douanes, notamment. Quand les autorités n'ont pas pu être joignables, ou que les informations étaient insuffisantes, des données ont été récoltées sur les sites officiels mettant en ligne des informations sur les cadres réglementaires régissant les opérations de commerce. Enfin, les rapports des organisations internationales ont constitué une source d'information complémentaire.

Les tableaux (n°10, 11 et 12) sont agencés sur la base des articles composant la section 1 de l'Accord. En outre, une distinction est opérée entre les articles selon les domaines d'engagement. Ainsi, le tableau n°10 traite des dispositions relatives à la disponibilité des renseignements et à la transparence sur les formalités et procédures douanières nécessaires à l'import, export ou au transit (articles 1 à 5), le tableau n°11 traite des redevances, impositions et formalités douanières (articles 6 à 11), et le tableau n°12 traite de la coopération douanière (article 12). La lettre (C) est inscrite lorsque le pays est conforme à une disposition de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE), P pour partiellement conforme, N pour non conforme.

**Tableau n° 10 :
Disponibilités des renseignements et transparence sur les procédures douanières**

Disponibilités des renseignements et transparence sur les procédures et formalités										
Art.	Disposition	N°	Nature	Maroc	Tunisie	Algérie	Mauritanie	Libye	Egypte	Soudan
1,1	Publication	1	Contraignant	C	C	C	P	P	C	C
1,2	Renseignements disponibles sur Internet	2	Contraignant	C	C	C	P	P	C	P
1,3	Points d'information	3	Contraignant	C	C	C			C	
1,4	Notification	4	Contraignant	C	C	C	P		C	
2,1	Possibilité de présenter des observations et renseignements avant l'entrée en vigueur	5	Contraignant	C	C	C	P		N	N
2,2	Consultations	6	Contraignant	C	C	C	P		P	
3,1	Décisions anticipées	7	Contraignant	C	C	P			N	N
4,1	Droit à un recours ou à un réexamen	8	Contraignant	C	C	C	C		C	
5,1	Notification d'inspections ou de contrôles renforcés	9	Contraignant	N	P	P				N
5,2	Rétention	10	Contraignant	C	C	C	C			
5,3	Procédures d'essai	11	Contraignant	C	C	C	P		C	

Sources : tableau réalisé à partir de différentes sources: gouvernements, sites des autorités, rapports.

**Tableau n° 11 :
Redevances, frais et formalités douanières**

Redevances, impositions et formalités douanières à l'import, export ou au transit										
Art.	Disposition	N°	Nature	Maroc	Tunisie	Algérie	Mauritanie	Libye	Egypte	soudan
6,1	Disciplines générales concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation	12	Contraignant	C	C	C	C		C	
6,2	Disciplines spécifiques concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation	13	Contraignant	C	C	C	C		C	
6,3	Disciplines en matière de sanctions	14	Contraignant	C	C	C	P		P	
7,1	Traitement avant arrivée	15	Contraignant	P	P	C	P		P	P
7,2	Paiement par voie électronique	16	Non Contraignant	C	C	P	N		N	P
7,3	Séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et impositions	17	Contraignant	C	C	C	C		N	C
7,4	Gestion des risques	18	Contraignant	P	C	C	P	N	N	
7,5	Contrôle après dédouanement	19	Contraignant	C	C	C	N		C	N

7,6	Établissement et publication des temps moyens nécessaires à la mainlevée	20	Non contraignant	C						
7,7	Mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs agréés	21	Contraignant	C	P	C	N	N	P	N
7,8	Envois accélérés	22	Contraignant	C	C	P	P		N	N
7,9	Marchandises périssables	23	Contraignant	P	P	P			P	
8	Coopération entre Les Organismes Présents Aux Frontières	24	Contraignant	C	C	C				
9	Mouvement des marchandises sous contrôle douanier destinées à l'importation	25	Non contraignant	C	C	C	C		C	
10,1	Formalités et exigences en matière de documents requis	26	Contraignant	C	C	P	N	N	N	
10,2	Acceptation de copies	27	Non contraignant	C	C	C	N		P	
10,3	Utilisation des normes internationales	28	Non contraignant	C	P	P	P	N	P	P
10,4	Guichet unique	29	Non contraignant	P	P	N	N	N	P	N
10,5	Inspection avant expédition	30	Contraignant	P	P	P	P		P	P
10,6	Recours aux courtiers en douane	1a	Contraignant	C	C	C	C		C	C

10,7	Procédures à la frontière et prescription en matière d'uniformité des documents requis communes	32	Contraignant	C	C	C				
10,8	Marchandises refusées	33	Contraignant	C	C	C			C	C
10,9	Admission temporaire de marchandises/Perfectionnement actif et passif	34	Contraignant	C	C	C	C		C	
11.1-3	Impositions, réglementations et formalités relatives au transit	35	Non contraignant	C	C	C	C		C	C
11.4	Renforcement de la non-discrimination	36	Non contraignant	C	C	C	C		C	P
11.5-10	Procédures et contrôles relatifs au transit	37	Non contraignant	C	C	C	C		C	C
11.11.1-5	Garanties	38	Non contraignant	C	C	C	C		C	C
11.12-13	Coopération et coordination	39	Non contraignant	C	C	C	C		C	C

Sources : tableau réalisé à partir de différentes sources: gouvernements, sites des autorités, rapports.

Tableau n° 12 : Coopération douanière

Coopération douanière										
Art.	Disposition	n°	Nature	Maroc	Tunisie	Algérie	Mauritanie	Libye	Egypte	Soudan
12	Coopération Douanière	40	Non contraignant	C	C	C	C	P		P

Sources : tableau réalisé à partir de sources diverses: gouvernements, sites des autorités, rapports.

Au vu de ces constats, il semble que les pays Nord-Africains soient dans l'ensemble relativement avancés au regard des normes de l'Accord de Bali. Cela est surtout prégnant pour les principaux pays exportateurs de la région que sont le Maroc, la Tunisie, l'Algérie et l'Egypte. Ces derniers se montrent pour l'essentiel en conformité avec plus de 50 % des dispositions de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges. L'Egypte présenterait un taux de conformité légèrement inférieur à 50%.

A contrario, la Mauritanie, la Libye et le Soudan paraissent avoir un taux de conformité sensiblement inférieur à 50 % des dispositions de l'AFE⁹⁴. Cependant, des initiatives ont été récemment prises, particulièrement en Mauritanie, afin d'améliorer ses dispositifs pour le commerce. La Libye et le Soudan ont quant à eux de véritables efforts à consentir pour réformer leur environnement et le rendre plus propice aux échanges commerciaux avec l'extérieur. Les résultats par pays sont résumés dans les paragraphes qui suivent, avec une mise en évidence des domaines qui nécessiteront un renforcement des capacités et une assistance technique.

Maroc

Le Maroc figure parmi les pays avancés en matière de facilitation du commerce. Il paraît conforme à près de 85% avec les dispositions de l'Accord, partiellement conforme avec 13%, et seuls 2% du dispositif devraient faire l'objet d'initiatives nouvelles. Le pays pourra faire le cas échéant appel à une assistance technique pour les mesures qui le nécessiteront.

Le Maroc rend disponible les renseignements et fait preuve de transparence sur les formalités et procédures douanières liées à l'import, export et au transit. Les informations sont accessibles sur internet et il existe des points d'informations où les négociants peuvent se rendre pour s'enquérir des formalités et procédures liées aux transactions commerciales.

Relativement à la prévisibilité et à l'accélération de la mainlevée des marchandises, le Maroc pratique le système de décisions anticipées pour le classement tarifaire et l'origine des marchandises. Dans le cas où le négociant fait l'objet d'une décision défavorable de la part des services des douanes quant à sa marchandise déclarée, la législation prévoit un droit de recours devant une instance administrative. Le négociant est de plus tenu informé dans les moindres délais de la saisie de la marchandise aux fins d'un contrôle plus poussé. Il est également prévu une procédure d'essai permettant une seconde série de tests sur les marchandises, et les coordonnées d'un laboratoire lui sont fournies.

Au plan des formalités, la fluidité du mouvement des marchandises est favorisée par une séparation entre la mainlevée et la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et impositions. Les douanes pratiquent aussi le contrôle après dédouanement pour vérifier la conformité des négociants avec les exigences réglementaires. Ces mesures ont pour effet d'accélérer le passage des marchandises

⁹⁴ Il est à noter que les informations concernant la Libye en particulier sont rares quant au cadre réglementaire et aux pratiques en matière de facilitation des échanges.

et de réduire les risques de goulots d'étranglement aux postes frontières. De plus, les autorités nationales ont développé un programme d'agrément d'opérateurs économiques (OEA), permettant à ces derniers de bénéficier de facilités additionnelles pour la mainlevée et le dédouanement. Plus de 307 entreprises ont reçu un agrément à ce jour.

Les efforts à consentir pour se conformer davantage aux dispositions de facilitation des échanges prescrites dans l'Accord de l'OMC concernant notamment le traitement avant l'arrivée des marchandises⁹⁵, ainsi que la mise en place de facilités supplémentaires et bien établies pour les marchandises périssables⁹⁶.

Au plan opérationnel, les douanes marocaines devront également réaliser des améliorations du système de gestion des risques pour le ciblage des flux sensibles et la lutte contre la fraude. La généralisation du guichet unique est également une question sur laquelle les autorités sont appelées à travailler.

L'unique disposition pour laquelle une initiative nouvelle reste à prendre concerne la notification d'inspections ou de contrôles renforcés, l'Office national de sécurité sanitaire des produits alimentaires (l'ONSSA) devant rédiger les procédures y afférentes.

Tunisie

La Tunisie paraît également bien avancée en matière de facilitation des échanges. Son dispositif est conforme à plus de 80% avec les dispositions de l'Accord de Bali, partiellement conforme avec 18 %, et non-conforme pour 2%.

Au titre des performances, la Tunisie pratique notamment la séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits, taxes, redevances et impositions. Des décisions anticipées sont prévues pour la classification tarifaire et l'origine, et les négociants sont informés rapidement en cas de détention de leurs marchandises. Des procédures d'essais sont prévues, et l'ensemble des renseignements sur les formalités et procédures douanières sont disponibles sur internet.

La Tunisie s'est en outre dotée d'un système de gestion des risques opérationnel et a recours aux contrôles après dédouanement pour la vérification de la conformité aux réglementations nationales. Ces dispositions sont de nature à favoriser l'accélération de la mainlevée et le dédouanement des marchandises, et à motiver davantage les négociants pour un accroissement du volume et du rythme de leurs opérations commerciales.

Une coopération entre les organismes présents aux frontières semble exister, et des facilités de procédures commencent à être accordées à des opérateurs économiques (OEA). Ce dernier aspect demeure toutefois à développer, à peine 10 entreprises bénéficiant à ce jour du statut d'OEA. Il s'agit pour la Tunisie d'étendre le concept et de donner la possibilité d'obtenir l'agrément à d'autres opérateurs, non industriels. Le régime devrait bénéficier notamment aux opérateurs portuaires, transitaires, transporteurs et autres.

Pour les efforts à consentir, la Tunisie pourrait améliorer le cadre de traitement de la documentation avant l'arrivée et prendre en compte des déclarations autres que celles des marchandises sensibles. La Tunisie gagnerait également à signer toutes les conventions internationales sur le transport et la facilitation des échanges. A ce jour, le pays est appelé à adhérer à la convention de Kyoto qui est une référence en matière d'efficacité des procédures douanières.

Enfin, le pays devrait généraliser, sur toute l'étendue du territoire national l'expérience du guichet unique mis en place en 2000 au niveau du port de Tunis, et géré par la société TradeNet.

95 Le dépôt avant arrivée est prévu pour un certain type de marchandises, et sous certaines conditions, sur autorisation préalable du directeur de l'Administration des douanes. Cela renvoie à l'art. 66-2 et 3 du code douanes.

96 Notamment en ce qui concerne les possibilités de stockage.

Algérie

L'Algérie fait également parti du trio de pays Nord-Africains dont le niveau de conformité est supérieur à la moyenne. Il apparaît ainsi que l'Algérie soit conforme avec près de 75 % des dispositions de l'Accord de Bali et partiellement conforme avec 21 %. Seules 6 % des dispositions seraient l'objet d'une non-conformité.

Relativement aux performances de l'Algérie, il est possible d'obtenir les renseignements sur les formalités et procédures liées à l'import, export ou au transit. Il existe également plusieurs points d'information où les négociants peuvent s'informer et retirer la documentation nécessaire aux opérations de commerce.

L'Algérie a mis en place une procédure de traitement des formalités avant l'arrivée des marchandises, et pratique la séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits, taxes, redevances et impositions. Il est prévu en outre dans la législation un droit de recours en cas de décision défavorable pour un négociant quant à sa marchandise, ainsi que la possibilité d'effectuer une seconde série de tests sur demande. En cas de rétention de la marchandise, le négociant est informé.

Des contrôles après dédouanement sont prévus, et un système d'analyse des risques est établi. Par ailleurs, afin de favoriser une dynamique de rationalisation des procédures douanières, les autorités algériennes ont développé des consultations régulières avec le secteur privé. Un programme d'agrément d'opérateurs économiques a été mis en place pour leur faciliter la mainlevée et le dédouanement. A ce jour, près de 200 opérateurs ont été agréés en Algérie, dont plus de 100 en 2013.

Les efforts à accomplir concernent notamment la notification d'inspections ou de contrôles renforcés, ainsi que la mise en place de décisions anticipées en matière de classification tarifaire des marchandises. De plus, l'Algérie doit consentir des efforts sur la coordination des agences et l'harmonisation des procédures aux frontières. Il en est de même pour la mise en place effective de guichets uniques, pour accélérer les formalités du commerce extérieur.

Mauritanie

La Mauritanie est un pays d'Afrique du Nord où les performances en matière de facilitation des échanges paraissent globalement insuffisantes, au regard des dispositions prévues dans l'Accord sur la facilitation du commerce. Le niveau de conformité globale du cadre réglementaire national y est pour l'instant inférieur à 50%. Le pays serait pleinement conforme pour environ 25 % des dispositions de l'Accord de Bali, partiellement conforme avec 25% des dispositions et en non-conformité pour les 50% restant.

Parmi les mesures favorisant la fluidité du commerce en Mauritanie, il existe une procédure de séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits et taxes, redevances et impositions. De même, les négociants ont la possibilité de faire appel auprès d'une instance administrative en cas de décision défavorable concernant leur marchandise.

Au plan opérationnel, la Mauritanie est dotée d'un système de gestion des risques appelé Sydonia et opérationnel au niveau du port de Nouadhibou. La Mauritanie a mis en place un site internet dans lequel il est possible de trouver le code des douanes en téléchargement, informant des procédures en matière d'import, export ou de transit. Parmi les insuffisances, il convient de noter le manque d'informations exhaustives sur les procédures et formalités pour le commerce. Des améliorations sont également à apporter relativement à la visibilité sur les droits et taxes applicables.

Par ailleurs, il n'est pas prévu dans la législation des procédures de décisions anticipées, ni de traitement de la documentation avant l'arrivée des marchandises. De même, les contrôles après dédouanement ne semblent pas être instaurés pour l'heure. Il n'existe a priori pas non plus de programme de désignation d'opérateurs agréés. Il existe néanmoins des projets en cours en faveur de la facilitation du commerce,

tel le développement de l'interaction avec le secteur privé, afin de contribuer à l'élaboration de meilleures pratiques douanières. La Mauritanie développe également une coopération au niveau des agences présentes aux frontières. Elle collabore notamment de plus en plus étroitement avec les autorités marocaines et algériennes sur l'échange d'informations et sur la formation en matière douanière.

Egypte

A partir des données disponibles, il apparaît que l'Egypte soit pour l'heure en conformité avec près de 45 % des dispositions de l'Accord de l'OMC et partiellement conforme pour 35%, des réformes restant à engager pour 20 % du total. Relativement aux performances, il faut noter l'existence d'informations publiées et disponibles sur internet au sujet des formalités et procédures liées à l'import, export et au transit. Il existe aussi des points d'information dans le pays où les négociants et autres parties peuvent s'enquérir des formalités.

Par ailleurs, afin d'accélérer le mouvement des marchandises aux points de frontière, les autorités douanières égyptiennes pratiquent le contrôle après dédouanement. Les opérations de transit sont également facilitées et ne requièrent pas plus de contrôles qu'aux points d'entrée des marchandises.

Pour la défense de leurs intérêts, les négociants bénéficient d'un droit de recours en cas de décision négative des autorités vis-à-vis de leur marchandise. Ils ont en outre la possibilité d'effectuer des tests supplémentaires concernant la marchandise saisie aux fins d'un contrôle renforcé.

Au titre des améliorations institutionnelles et opérationnelles à apporter pour fluidifier les transactions commerciales, l'Egypte devra notamment renforcer la transparence sur les procédures douanières et rationaliser les formalités en impliquant davantage le secteur privé dans la formulation des lois et réglementations. Une meilleure prise en compte du secteur privé devra notamment passer par le développement d'un programme d'agrément d'opérateurs économiques tenant compte aussi bien des exportateurs que des importateurs. A ce jour, seuls des importateurs majeurs, environ 400, se voient octroyer des facilités pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises.

Les autorités égyptiennes devront également mettre en place des procédures de décisions anticipées, introduire une séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits, taxes et impositions, et élargir les possibilités de traitement de la documentation avant l'arrivée des marchandises.

Enfin, parmi les mesures importantes de facilitation du commerce, l'Egypte devra développer un système de gestion des risques coordonné, et viser la généralisation du système de guichet unique à l'échelle nationale.

Libye

S'agissant de la Libye, le cadre de fonctionnement des services des douanes semble à ce jour insuffisamment doté en matière de capacités de facilitation des échanges commerciaux. En outre, il est difficile d'acquérir des informations pour ce pays quant à ses performances en faveur du commerce, notamment du fait des événements qui s'y produisent actuellement.

Il est toutefois possible de dire que la Libye présente des carences en matière de mise à disposition des renseignements sur les formalités et procédures douanières relatives à l'import, export et au transit. Il n'existe pas, en l'état actuel des informations disponibles, de points d'information dans le pays sur les formalités liées aux opérations commerciales avec l'extérieur. La Libye manque a priori de l'ensemble des dispositifs opérationnels servant l'accélération de la mainlevée et du dédouanement des marchandises.

Les formalités semblent complexes et nombreuses, et la Libye n'adhère à aucune des principales conventions internationales en matière de facilitation des échanges (voir tableau n°4, p.32). Le pays aura nécessairement besoin d'une assistance technique fournie par l'OMC et d'autres organismes, pour évaluer de manière exhaustive ses besoins en matière de facilitation des échanges.

La Libye a déposé une demande officielle pour adhérer à l'OMC le 25 Novembre 2001, mais n'a pour l'heure pas présenté d'aide-mémoire sur son régime de commerce extérieur et le Groupe de travail ne s'est pas encore réuni pour l'examen de cette candidature.

Soudan

Le Soudan est un pays dont l'environnement réglementaire et les infrastructures associées au commerce et à la facilité du mouvement des marchandises nécessitent des réformes importantes, et certainement une assistance technique substantielle⁹⁷.

Sur la base des informations disponibles, il apparaît que le Soudan soit conforme avec près de 20 % des dispositions de l'Accord de l'OMC, et partiellement conforme avec 35 % des dispositions. Les 45 % restants renverraient à une non-conformité.

S'agissant des performances, le Soudan publie des renseignements sur les formalités et procédures douanières liées à l'import, export et au transit, même si celles-ci ne sont pas tout à fait exhaustives. Par ailleurs, le pays pratique la séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et impositions. Les marchandises refusées peuvent faire l'objet d'un retour à l'exportateur et aucun recours à des courtiers en douane n'est exigé.

Les progrès à accomplir portent notamment sur le système des décisions anticipées, le traitement avant l'arrivée des marchandises, le contrôle après dédouanement, l'implication du secteur privé dans l'amélioration des procédures douanières et le développement d'un programme d'agrément pour les opérateurs économiques. Le Soudan semble par ailleurs ne pas avoir pour l'instant planifié la mise en place d'un guichet unique.

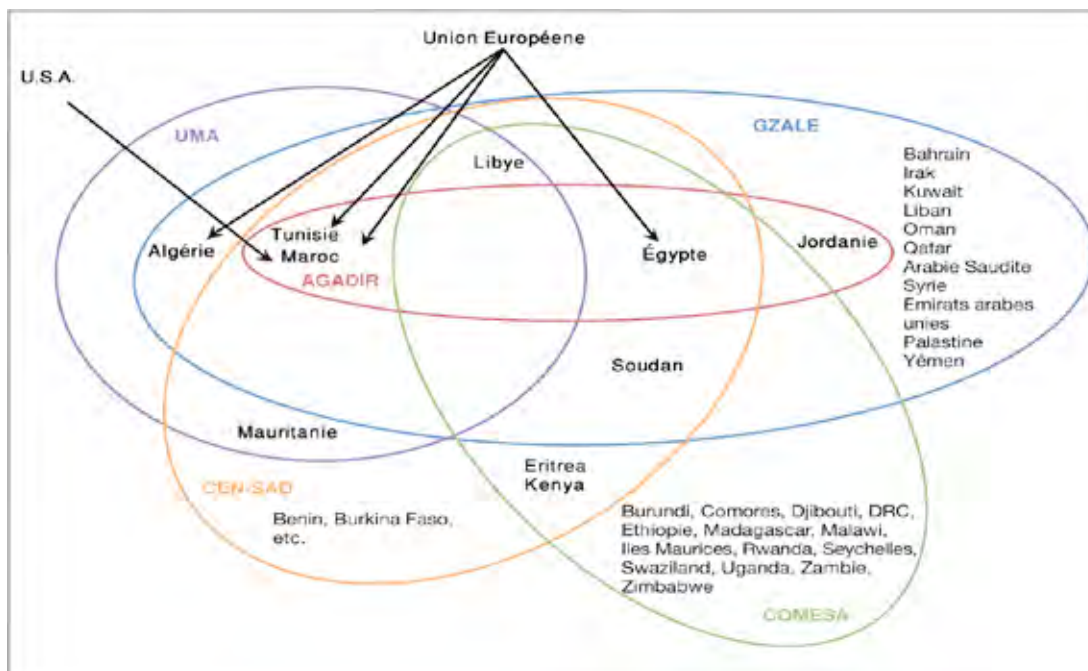
2.2 Des interactions entre les accords régionaux et les objectifs de l'Accord de Bali

Si l'Accord de Bali peut être vu comme une réelle opportunité pour accroître le commerce des pays Nord-Africains, la condition nécessaire au renforcement des échanges intra-régionaux reste – au-delà de la disponibilité des renseignements et de la rationalisation des formalités à l'échelle nationale – une pleine coopération entre les autorités douanières transfrontalières. Cette coopération doit porter autant sur les informations relatives aux opérations des négociants que sur l'harmonisation des formalités à la frontière. La coopération douanière est un instrument indispensable à l'intégration régionale, du fait du positionnement stratégique des douanes aux frontières.

A ce jour, les pays Nord-Africains sont impliqués dans plusieurs accords préférentiels régionaux : UMA, CEN-SAD, Agadir, GAFTA, COMESA.

97 Le Soudan fait également parti des pays pour lesquels des informations disponibles sur la facilitation des échanges sont limitées.

Graphique n°6 : Constellation d'accords préférentiels en Afrique du Nord



Source : Rapport de la Banque Africaine de Développement (2012).

Notes : Les flèches indiquent des accords bilatéraux de commerce extérieur; les cercles, des accords commerciaux préférentiels. Les abréviations désignent: AGADIR (Zone de libre-échange méditerranéenne); CEN-SAD (Communauté des états sahélo-sahariens) ; COMESA (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe) ; GAFTA (Grande zone arabe de libre-échange) ; et UMA (Union du Maghreb arabe).

Bien que tous les pays d'Afrique du Nord se retrouvent partenaires dans plusieurs accords ou projets de libre-échange ou d'union douanière, la coopération inter-Etats demeure globalement limitée, relativement à l'harmonisation des cadres douaniers, des procédures et de la documentation nécessaire à l'import et à l'export. Cela se reflète notamment dans les délais, coûts et nombre de documents requis pour les opérations commerciales transfrontières, comme vu aux chapitres III et IV. Il semble du reste que la multiplicité des accords douaniers existants puisse être propice à des confusions et conflits de normes, qui pourraient entraver la dynamique du commerce intra Nord-Africain.

Les accords existants renvoient en effet à des règles d'origine ou à des listes d'exclusion différentes, faisant qu'une même marchandise provenant d'un même pays, par exemple du Maroc et expédiée en Tunisie ou en Algérie peut être taxée différemment selon le régime dans lequel on se place. Un tel contexte est porteur de conflits et peut dissuader les négociants de développer les transactions commerciales, sachant que les administrations des douanes peuvent, de part et d'autre, choisir de manière discrétionnaire et ou discriminatoire le régime à appliquer, sans que cela puisse nécessairement faire l'objet d'une contestation. Dans le cadre de leurs relations

commerciales avec l'Union Européenne, les pays Nord-Africains ne font pas face à ce type de problème, ce qui creuse davantage encore l'écart des volumes échangés verticalement et horizontalement.

Ainsi, les relatives performances observées des cadres réglementaires des pays Nord-Africains en matière de facilitation des échanges s'expliquent essentiellement par les accords bilatéraux signés avec l'UE et/ou avec les Etats-Unis⁹⁸. Ces accords Nord-Sud ont poussé les quatre principaux pays exportateurs de l'Afrique du Nord à opérer des réformes douanières qui ont rendu les coûts de transaction commerciale de ces pays avec L'Europe plus faibles qu'avec leurs voisins immédiats. Il est toutefois permis de penser que l'Accord de Bali sur la facilitation des échanges, pleinement mis en œuvre, aura une portée plus importante encore pour développer l'intégration commerciale régionale, en complément avec les accords sous-régionaux et bilatéraux existants. Les mesures de mise à niveau –déclinées dans le plan d'action ci-après, devront porter sur quatre volets : 1) l'harmonisation des formalités et la coopération douanière ; 2) l'accroissement de la prévisibilité pour les négociants ; 3) l'échange d'informations et la formation ; 4) l'amplification de la coopération entre le secteur public et le secteur privé.

98 Voir annexe 7, p.53

VI. Esquisse d'un plan d'action régional en vue d'améliorer le commerce et le transport

Comme signalé dans l'introduction, le commerce transfrontalier des pays d'Afrique du Nord notamment maghrébins, présente un intérêt majeur pour le développement de cette sous-région, et l'importance de son apport au plan économique doit être appréhendé bien au-delà de son poids actuel dans le total des échanges commerciaux des pays concernés. Il a vocation d'être un important levier d'intégration régionale et de renforcement des interdépendances économiques. Son développement et son dynamisme dépendront autant de la stabilité des pays au plan politique, sécuritaire et économique que de la volonté des différents acteurs à s'engager dans des réformes favorisant une pleine mobilité des facteurs.

Les pays visités dans le cadre de la présente étude ont davantage investi dans la facilitation du commerce avec les pays tiers, principalement ceux de l'Union Européenne, corollaire des accords d'association conclus par chacun de ces pays avec l'Union. Et contrairement aux échanges avec l'Europe qui ont ainsi bénéficié d'une attention toute particulière, c'est un intérêt beaucoup moindre qui a été accordé au commerce bilatéral et intra-régional, en dépit des potentialités existantes. Cet état de fait s'est notamment traduit par un coût du commerce nettement plus élevé entre les pays nord-africains qu'avec l'Europe ou d'autres régions du monde.

Les efforts fournis au niveau national et les effets positifs escomptés des quelques accords existants dans des domaines clés comme les tarifs douaniers ou le transport ne permettent pas de faire l'économie d'une démarche proactive et participative de facilitation régionale et transfrontière au sein de la sous-région. De nombreuses autres questions spécifiques au commerce intra-régional restent encore à traiter, de manière holistique entre les pays nord-africains, même si elles ont été en partie abordées dans le cadre d'initiatives précédentes, celle du FMI notamment.

La présente étude a mis en exergue les obstacles et ou inefficiences qui affectent le commerce transfrontière régional, et méritent une attention particulière de la part des responsables des politiques commerciales nationales, en termes d'actions et de mesures urgentes à mettre en œuvre. Pour une bonne part, ces entraves résultent d'une prolifération d'obstacles non-tarifaires, nonobstant l'existence de plusieurs conventions bilatérales et accords de libre-échange conclus en principe pour simplifier le commerce intra-régional.

Le surcoût des opérations du commerce extérieur tient à la fois de l'état parfois inefficace des infrastructures en place, de réglementations pas toujours adaptées et du niveau moyen des prestations rendues aux frontières, corollaires du faible niveau d'intégration des économies de la sous-région. Les missions effectuées sur le terrain et les résultats des guides d'entretiens menés auprès des opérateurs publics et privés ont permis d'identifier les principaux obstacles au commerce inter-pays. Il s'agit principalement:

- du déficit en infrastructures et équipements aux postes frontières, notamment les matériels logistiques (balances, chariots élévateurs, matériel informatique, etc.) ;
- de la non disponibilité de certains services de contrôle aux frontières, notamment pour le contrôle sanitaire et phytosanitaire ou le contrôle technique et d'analyse des produits alimentaires, le tout se traduisant par des retards dans le déroulement des formalités;
- du nombre encore élevé et de la diversité des documents requis pour les formalités d'import-export;

- d'une insuffisante décentralisation des compétences administratives, source de retards dans la prise de décisions urgentes aux postes frontières ;
- de l'absence aux frontières de la plupart des facilités et services d'appui, tels que les services bancaires, d'assurance, de poste, de télécommunication, de restauration et d'hôtellerie;
- de la multiplicité des points de contrôle routier qui génèrent des délais supplémentaires, et altèrent fortement l'efficacité de la chaîne du commerce régional;
- des conditions de travail parfois difficiles aux postes frontières, amplifiées par les coupures fréquentes d'électricité ou de connexion réseau, ce qui réduit le rendement des personnels et la qualité des prestations rendues ;
- du manque de prévisibilité chez les opérateurs quant aux délais de livraison de leurs marchandises;
- de l'absence de plates-formes de communication, de systèmes d'échange d'informations et de contrôles communs entre les services aux frontières d'un même pays;
- du manque de coordination entre les pays, même lorsqu'il s'agit d'un commerce régi par des accords préférentiels ;
- du gap en matière d'adhésion et de mise en œuvre des conventions internationales (TIR, CKR, ADR...), pour la plupart des pays de la région d'Afrique du Nord.

Pour lever durablement ces nombreux obstacles à la fois réglementaires, institutionnels et logistiques, des recommandations sont formulées dans le cadre de la présente étude, sous la forme d'un plan d'action régional décliné en mesures de portée régionale, bilatérale et nationale. La faisabilité de chaque action dans le temps, entre le court, moyen et long terme, l'objectif recherché et les institutions ou administrations compétentes pour sa mise en œuvre ont été définis. Le Plan est articulé autour des quatre axes ci-après :

Axe 1. Le renforcement et l'optimisation des infrastructures et de la logistique liées au commerce et au transit aux frontières

Axe 2. L'amélioration du cadre normatif et institutionnel

Axe 3. Le renforcement des capacités nationales en matière de commerce extérieur

Axe 4. Le renforcement de la coopération entre Etats, à travers leurs administrations centrales et les services frontaliers.

1. Renforcement et optimisation des infrastructures logistiques liées au transit et au commerce

Aucun programme régional de facilitation du commerce et du transport ne peut se développer et être efficient s'il n'est pas accompagné d'un ensemble de projets structurants d'infrastructures de transport et de logistique (réseau routier et autoroutier, voies ferrées interconnectées, liaisons maritimes et aériennes, équipements et services d'appui). L'objectif premier doit être le renforcement des connectivités physiques entre les pays, ce qui requiert davantage d'investissements dans des infrastructures de portée régionale, en tirant un plus grand profit des mécanismes de financement internationaux, dont l'Initiative Aide pour le commerce. Il faudra notamment investir dans de nouvelles capacités des ports nationaux -dont plusieurs sont en état de sous-équipement en matériels et installations connexes, et réduire les importants gaps en infrastructures dans l'est et le sud de la région du Maghreb. Le bitumage des tronçons manquants et la jonction des réseaux routiers et autoroutiers ainsi que la dotation en équipements complémentaires modernes des postes frontaliers sont indispensables pour dynamiser le commerce entre les pays d'Afrique du Nord.

La conception et l'installation des postes frontaliers, tout en intégrant pleinement les considérations d'ordre sécuritaire, devront prendre davantage en compte d'autres objectifs dont la facilitation du transit international, une plus grande fluidité du passage des personnes et des marchandises et une réduction des délais, des procédures et des formalités d'import-export. Les actions recommandées sont détaillées comme suit:

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Régionales :				
Améliorer la qualité de l'infrastructure routière menant des deux côtés à chaque point de passage et aménager des voies réservées au passage des transporteurs de marchandises.	Cette infrastructure devrait supporter l'essentiel du développement du commerce par voie terrestre	Court et Moyen terme	Ministère des transports et/ou de l'équipement et de la Logistique	BAD, BM, BEI et UE
Interconnecter le réseau routier, en particulier par la réalisation des tronçons manquants de l'autoroute trans-maghrébine		Moyen terme		UE/BEI/ UpM
Créer des agences nationales de promotion de la logistique, à l'instar de l'AMD L / Maroc	Ces agences seront chargées du développement de la logistique de transport et de commerce.	Moyen terme	Ministères des transports l'équipement/ Finances/ Agences de promotion	BAD, BM, BEI et UE
Développer le transport maritime des marchandises à travers la restructuration et l'habilitation des ports maritimes de commerce	La qualité de l'infrastructure logistique dans les ports doit satisfaire les critères internationaux en la matière.	Moyen et Long terme	Ministères des transports et/ou de l'équipement Agences de logistique	BAD, BM, BEI et UE

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Bilatérales :				
Tunisie – Algérie :				
Mieux aménager les points de passage frontalier, entre l'Algérie et la Tunisie, qui sont situés dans des zones montagneuses	Aménager des parkings pour les transporteurs, obligés souvent de passer la nuit au niveau de la zone de transit pour accomplir leurs formalités	Court et Moyen terme	Ministères des transports / Agences de logistique/ Chambres de commerce	BAD, BM, BEI et UE
Réactiver le transport de personnes et de marchandises, entre l'Algérie et la Tunisie, par voie ferroviaire.	Le réseau existe et nécessite juste une réhabilitation. Ce type de transport offre beaucoup d'avantages, en particulier la réduction en termes de coût monétaire et la possibilité de recours au transport multimodal	Court et moyen terme	Ministères des transports / Ministères de l'équipement	BAD, BM, BEI et UE
Tunisie -Libye :				
Aménager un second point de passage frontalier réservé au transit des marchandises	L'unique point de passage de Ras-Jedir ne supporte plus les flux d'échanges entre la Tunisie et la Libye	Moyen terme	Ministères des transports Equipement/ Finances/Agences	BAD, BM, BEI et UE
Développer le transport maritime de marchandises entre la Tunisie et la région-Est de la Libye.	Restructuration du port maritime de Ben Ghazi et ouverture de lignes de transport maritime entre Ben Ghazi et les ports tunisiens	Moyen et Long terme	PPP	OIM/UE

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Maroc-Mauritanie :				
Revêtir la route qui sépare les deux postes de passage du Maroc et de la Mauritanie d'un tronçon de 5 km non bitumé et très difficile à traverser	Le but est d'assurer une célérité des flux des véhicules transportant les marchandises et de faire face à la contrebande qui est très développé dans cette zone. Il serait utile d'inciter certaines entreprises de commerce, industrielles ou de services à se localiser près des frontières.	Court et Moyen terme		BAD, BM, BEI et UE
Créer et aménager des zones commerciales et logistiques à côté des différents points de passage réservés au transit des marchandises	Elles profiteraient des avantages propres à chaque pays et contribueraient au développement des zones frontalières et à la facilitation du commerce transfrontalier. L'aménagement de ces zones peut constituer un moteur de développement des villes frontalières, qui souffrent d'importantes disparités régionales	Court et Moyen terme	Ministères des transports Equipement/ Finances/ Intérieur Agences de promotion	BAD, BM, BEI, FMI et UE
Renforcer l'infrastructure aux postes de passage marocain et mauritanien avec les matériels logistiques manquants (balances, chariots élévateurs, etc.)		Court et Moyen terme	Chambres de commerce Patronats PPP	BAD, BM, BEI, FMI et UE
Encourager le transport maritime entre les ports de Dakhla et Nouadhibou en les équipant d'installations nécessaires à la manutention (chariots, grues, élévateurs, etc.).		Moyen terme		BAD, BM, BEI, FMI et UE

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Nationales :				
Tunisie:				
Accélérer le projet de port en eau profonde prévu à <i>Enfidha</i> et qui s'inscrit dans le cadre du développement de transport maritime.	Ce port peut jouer un rôle catalyseur pour dynamiser le transport maritime des marchandises entre la Tunisie, l'Algérie et la Libye. La proximité de ce futur port avec la ville de Sousse et l'autoroute Tunis-Sfax permettra aussi de développer le transport international multimodal de marchandises par conteneur	Court et Moyen terme	Ministère de l'équipement et de l'Habitat	BAD, BM, BEI, FMI et UE
Accélérer le projet de création d'une zone commerciale et logistique au niveau de la localité de Ben Guerdane	Ce projet déjà finalisé dans sa conception, nécessite une décision forte des autorités pour son démarrage effectif	Court et moyen terme	Ministère de l'Equipement	BAD, BM, BEI, UE
Maroc :				
Accélérer les travaux de réalisation d'une plate-forme logistique à « Bir Gandouz » dédiée à l'hébergement des activités commerciales et logistiques	Pallier à l'éloignement qui sépare les points d'approvisionnement (Tanger, Casablanca et Agadir) et les points de destination finale des marchandises (Nouadhibou et Nouakchott en Mauritanie ou même en transit vers le Sénégal)	Moyen terme	Ministères de l'équipement, des finances et de l'intérieur/Patronats Chambres de commerce	BM, BEI et UE

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Déplacer les services de contrôle douanier et non douanier vers la localité de « Bir Gandouz » située sur la route qui mène directement vers la Mauritanie et qui se trouve à proximité de la frontière (80 Km)	Eviter l'entrée des camions TIR transportant les marchandises, à destination de la Mauritanie, dans la ville de Dakhla (80 Km aller-retour) pour effectuer les formalités	Moyen terme	Ministère de l'équipement / Ministère des transports	UE/ BEI

NB : Les données et les informations contenues dans la matrice ont été fournies à partir des guides d'entretiens.

2. Amélioration du cadre normatif et institutionnel

L'amélioration des aspects réglementaires et administratifs requiert une réduction substantielle des obstacles non tarifaires (NTB) existants, et toutes les mesures prises par les pouvoirs publics doivent s'inscrire dans une dynamique de facilitation, d'harmonisation et de coopération régionale. Cela passerait par l'adoption d'un certain nombre de bonnes pratiques en termes de lois et règlements régissant le commerce et s'inspirant des référentiels et des normes standards internationalement reconnus. Cet effort doit être cadré dans le temps avec un calendrier fixant les délais de mise en œuvre des dispositions réglementaires à réaliser à court, moyen et long terme.

Le relèvement du niveau de performance des pays nord africains en matière de transport et de commerce requiert l'adhésion par tous les pays aux principales conventions internationales régissant le transport, le transit et la facilitation du commerce. Le tableau 9 a montré un niveau très différencié d'appropriation de ces sources normatives par les pays de la sous-région. Si le Maroc et la Tunisie ont adhéré à la quasi-totalité des accords (7 sur 9), la Libye n'a signé aucune des conventions citées, alors que l'Algérie, l'Egypte, la Mauritanie et le Soudan ne sont parties contractantes qu'à 2 ou 3 conventions. Il est vivement recommandé que tous les pays nord africains adhèrent à ces instruments et aux dispositions de l'Accord de Bali. Ceci permettrait d'aligner les formalités, procédures, opérations et documents nationaux sur les normes et pratiques internationales et de faciliter les réformes permettant de développer le commerce transfrontalier et le transport-transit inter-états.

L'implication du Maroc et de la Tunisie dans la quasi-totalité de ces conventions et l'appui qu'ils peuvent accorder aux autres pays constituent des opportunités à exploiter. Cet appui pourrait être renforcé par le soutien des organisations internationales et des institutions privées qui sont à l'origine de l'élaboration des dites conventions, aussi bien dans la phase d'adhésion que dans celle de mise en œuvre et de suivi, à la condition d'un engagement manifeste des pays non encore signataires dans cette voie. Les processus d'adhésion à ces conventions s'accompagnent du reste d'une assistance technique et d'une formation d'experts nationaux.

L'objectif est d'amener tous les pays nord africains à partager les mêmes instruments juridiques, considérés comme indispensables pour la facilitation du commerce, notamment pour le transport de marchandises par voie terrestre. La recommandation vise en particulier les conventions de facilitation adoptées dans le cadre des Nations

Unies, dont les quatre (4) plus importantes à savoir, la convention internationale de Genève relative à l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières ; la convention TIR ; la Convention de Kyoto révisée et l'accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR).

Ainsi, les opérations et formalités liées au transit et au passage des frontières inter-états pourraient être prises en charge de manière concertée, avec une approche commune et des mesures conjointes telles que l'adoption d'un régime de transit harmonisé en référence aux standards internationaux en la matière, ceux de la convention TIR en particulier.

Les pays membres de l'UMA pourraient notamment s'accorder sur la définition d'un transit Maghrébin basé sur le système TIR. Pour son efficacité, les opérateurs auraient accès dans chaque pays à une chaîne de caution régionale, même s'ils ne sont pas résidents et les douanes échangeraient l'information pour libérer le transit en temps réel. Les mécanismes de reconnaissance mutuelle des opérateurs agréés restent à ce titre des outils efficaces pour la coopération entre les douanes nord-africaines, sous réserve d'une prise en compte des différences de développement de l'industrie logistique entre les pays de la région.

L'assouplissement des procédures douanières sera aussi tributaire des efforts consentis par les autres acteurs du commerce extérieur. Les entretiens menés sur le terrain confirment qu'en dépit des progrès qui peuvent être réalisés par les douanes, le délai global des opérations du commerce extérieur restera difficilement compressible si les autres acteurs ne fournissent pas l'effort requis pour l'amélioration du contrôle non douanier et la promotion de contrôles conjoints pour un traitement diligent des dossiers. Partout dans le monde, le problème de coordination limite l'impact positif des réformes mises en œuvre par la douane, dans la mesure où les autres services de contrôle tardent à se moderniser. La promotion des guichets uniques et l'institutionnalisation des contrôles conjoints demeurent indispensables pour améliorer les performances en matière de dédouanement des marchandises, par inclusion des autres services de contrôle (vétérinaire, sanitaire, phytosanitaire, alimentaire) dans le processus conduit par les douanes.

Les recommandations y afférentes portent sur les mesures et actions suivantes :

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Régionales				
Adhérer aux principales conventions internationales régissant le transport et la facilitation du commerce international	Les pays nord africains doivent se rapprocher davantage des standards internationaux et disposer d'un référentiel juridique commun sur la base des quatre principales conventions internationales relatives au commerce et au transport (TIR, CKR, Convention de Genève, ADR).	Court et Moyen terme	Ministères du commerce / Ministères des transports / Ministères des Affaires Etrangères	OMC / OMD / CEFACT-ONU
Instituer et ou généraliser le système des guichets uniques	Réduire les temps nécessaires aux formalités du commerce extérieur	Court et moyen terme	Administrations de contrôle, douanier et non douanier	OMC / OMD / CNUCED / BM
Instituer et généraliser les procédures de décision anticipée et de traitement des documents avant l'arrivée des marchandises	Favoriser une mainlevée rapide des marchandises, accroître la visibilité et la confiance des opérateurs économiques	Court et Moyen terme	Administrations des Douanes	OMD / OMC
Instituer et ou étendre le système de gestion des risques, avec des critères de sélection harmonisés	Rationaliser les contrôles douaniers et réduire les délais de dédouanement	Court et moyen terme	Administrations des douanes	OMD / OMC
Instituer et étendre le régime d'Opérateurs Economiques Agréés OEA	Accélérer les procédures et formalités de dédouanement	Court et moyen terme	Administrations des douanes / Chambres de Commerce / Patronats	CNUCED / CCI / OMD
Réduire le nombre de documents exigibles pour les formalités d'import, export ou de transit	Rationaliser les coûts indirects du commerce extérieur	Court et moyen terme	Commerce Extérieur, Services de Contrôle douanier et non douanier	CNUCED/ OMD / OMC

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Promouvoir et généraliser dans tous les pays la création de bureaux frontaliers intégrés et la conduite de contrôles communs	Regrouper tous les services de contrôle aux frontières sur un même site (Douane, Sécurité, Services de Contrôle sanitaire et phytosanitaire)	Court et moyen terme	Tous services de Contrôle, douanier et non douanier	
Instituer un système de délivrance de passeports à puces électroniques ou de visas de longue durée pour les équipages des véhicules de transport inter-états de marchandises et de voyageurs	Les professionnels du transport routier inter-états sont amenés à traverser les frontières de manière quasi quotidienne. Dans les cas où les visas sont encore exigibles, des mesures doivent être aménagées pour leur éviter une saturation rapide et des renouvellements récurrents des passeports	Court terme	Ministères de l'Intérieur / Ministères des Transports	
Actions Bilatérales :				
Maroc - Mauritanie :				
Améliorer les prestations des services administratifs en simplifiant davantage les formalités de contrôle sanitaire et phytosanitaire	Faciliter le transport de marchandises et commerce transfrontalier entre les deux pays	Court terme	Ministères du commerce, Ministères techniques de l'agriculture, Industrie, etc.	
Actions Nationales :				
Tunisie				
Adhérer à la Convention de Kyoto révisée pour consolider les efforts de modernisation du système douanier national en termes de normalisation des déclarations en douane et des pièces justificatives	Promouvoir une plus grande transparence, une meilleure prévisibilité des contrôles douaniers et la réduction du nombre des formalités	Court et moyen terme	Ministère des Finances/ Ministère des Affaires Etrangères	OMD/ CE-FACT-ONU

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Assurer une coordination plus importante au niveau national entre les différents intervenants	Le CEPEX, l'UTICA, les chambres de commerce, etc. doivent coordonner de manière plus efficace afin d'assurer une meilleure répartition des rôles et une vision plus claire	Moyen terme	Chambre de commerce, Fédération de transport	UE/BEI
Maroc Adhérer à la Convention sur l'Harmonisation des procédures aux frontières (Convention de Genève)	Rationaliser davantage les contrôles liés aux mouvements internationaux de marchandises, notamment par la promotion des ARM	Court et moyen	Ministère des Finances/ Ministère des Affaires Etrangères	OMD/ OMC/ CNUCED
Mauritanie/ Egypte/Libye/ Soudan Adhérer aux Conventions TIR, CKR, ADR et à la Convention de Genève	S'approprier les normes internationales en matière de facilitation du commerce et du transport-transit inter-Etats	Court et Moyen terme	Ministères des Finances/ Ministères des Transports/ Ministères des Affaires Etrangères	IRU/ OMD/ OMC/ CEFACT-ONU

3. Renforcement des capacités nationales des pays nord africains en matière de commerce

Les initiatives prises par les pays pour la facilitation de leurs échanges nécessitent une consolidation dans le sens d'un meilleur partage des expériences et d'une meilleure collaboration entre les opérateurs tant à l'intérieur des pays qu'entre pays de la sous-région, le traitement des documents se faisant encore manuellement dans la majorité des cas et dans un cadre cloisonné, sans partage d'informations entre opérateurs, toutes choses qui génèrent des saisies multiples des données et une importante perte de synergie. Des efforts additionnels doivent être déployés vers l'objectif de dématérialisation des documents et de rationalisation de leur circulation entre tous les acteurs.

Les pays de la région doivent s'inscrire dans un processus de systématisation de l'information des acteurs concernés, notamment pour ce qui concerne les changements de réglementations ou de procédures, les tarifs douaniers applicables, les exigences spécifiques à certaines marchandises, ou encore la situation en temps réel du trafic aux frontières. Cet objectif pourrait être atteint par la mise en place dans chaque pays d'un portail national, aux fins de diffusion efficace des informations commerciales au profit des opérateurs économiques (importateurs, exportateurs, chargeurs, transitaires...etc.) afin qu'ils soient informés à partir de sites officiels sur les règles, les procédures et le calendrier de mise en œuvre des réformes, ou sur toute autre information d'ordre réglementaire ou fiscal. L'amélioration des aspects

réglementaires et administratifs passe en effet par un renforcement de la transparence et de la mise à disposition des informations aux opérateurs du commerce extérieur, comme stipulé dans l'Accord de Bali.

Autre facteur d'amélioration des procédures douanières, la généralisation de l'usage des nouvelles technologies de l'information. Les pays Maghrébins, notamment la Tunisie et le Maroc, ont cumulé des expériences reconnues en la matière. Il serait pertinent de créer un forum ou un groupe de travail pour partager ces expériences et identifier des pistes communes d'harmonisation et de simplification des procédures douanières, les travaux déjà engagés en la matière par ces deux pays pouvant servir de base de travail. La mise en place de systèmes électroniques d'échange d'informations peut s'avérer d'une grande utilité, non seulement entre les organismes d'un même pays, mais aussi à l'échelle régionale ou locale (pour 2 pays ou plus). Ces outils permettraient notamment d'archiver, de transférer, de traiter et d'échanger d'importants flux d'informations douanières. Mis en place, ils favoriseraient des gains de temps et des économies, nonobstant le risque virtuel de doubles emplois et de retards, si les informations sont demandées en format papier après avoir été archivées sur support électronique. Un exemple de ces systèmes électroniques est le guichet électronique, qui permet de ne saisir qu'une seule fois les informations de base et de fournir les documents requis avant que les informations pertinentes ne soient partagées par tous les acteurs impliqués dans le processus d'importation, d'exportation ou de transit.

A part quelques expériences pilotes (« TTN en Tunisie et « Système BADR » au Maroc) qui ont donné satisfaction aux opérateurs tant publics que privés, aucune solution informatique intégrée et globale n'a été expérimentée jusqu'à présent de manière à dématérialiser les documents liés aux processus d'exportation et d'importation. L'objectif doit être une généralisation des bonnes pratiques existantes, comme la sélectivité des contrôles, l'automatisation du traitement, et le dédouanement à l'intérieur du territoire de façon à minimiser les coûts supportés par les opérateurs.

Dans le même ordre d'idées, la généralisation de l'usage de l'EDI aux opérations du commerce extérieur s'impose avec insistance pour un accompagnement des opérateurs au niveau de toute la chaîne logistique intra-régionale.

Il est recommandé de mettre en place dans chaque pays nord-africain un guichet unique électronique ou physique – en fonction des niveaux de développement, qui relierait l'ensemble des intervenants dans les opérations de commerce extérieur selon des standards communs permettant la traçabilité des déclarations et la mesure du temps de traitement de chaque intervenant. A terme, l'ensemble des guichets uniques nord-africains devraient être interconnectés. Dans cette perspective, les pays n'ayant pas encore entamé ce chantier peuvent se servir du guide d'implémentation des guichets uniques en Afrique⁹⁹ élaboré par l'Alliance Africaine pour le Commerce Electronique (AACE) avec le soutien de la Commission économique pour l'Afrique (CEA).

99 L'auteur de la présente étude a contribué à la réalisation de ce guide disponible sur le site de l'AACE : http://www.swguide.org/guichet_unique/topten.php

Pour ce volet, il est recommandé l'adoption des mesures et actions suivantes :

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Régionales :				
Publier les lois et règlements traitant du commerce extérieur sur un portail national, pour une large diffusion des informations utiles aux opérateurs	Informers en temps réel tous les acteurs sur les procédures, formalités, droits et taxes, à partir de sites officiels	Court terme	Ministères du Commerce/ Administrations des douanes	CCI/ CNUCED/ OMC/ OMD
Promouvoir des guichets électroniques accessibles à tous les acteurs et intervenants de la chaîne des opérations du commerce international	Tendre progressivement vers l'objectif de dématérialisation des documents du commerce extérieur	Moyen terme	Ministères des Finances/ Ministères du Commerce	CNUCED/ ITC/ OMD
Généraliser l'usage de l'EDI aux opérations du commerce extérieur et l'utilisation des TIC, en s'inspirant de l'expérience Port-Net/Maroc	Optimiser les capacités de traitement des opérations au niveau de toute la chaîne des formalités et de la logistique	Court et moyen terme	Ministères du Commerce / Finances / Transports	UE / BM/ AACE
Renforcer les capacités des organismes publics chargés de la facilitation des échanges dans le domaine des TIC	Cette mesure est nécessaire suite à la période d'instabilité qu'ont connu plusieurs pays maghrébins ;	Court terme	Ministères du commerce	OMC

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Améliorer la qualité des services rendus par les opérateurs de transport routier inter-états, notamment par la formation de leurs personnels (chauffeurs) et le renforcement de leurs capacités d'offre de services (véhicules en bon état, adaptés aux exigences du transport à l'international)	Pallier à la prédominance de petits opérateurs ayant des parcs automobiles trop limités ou en mauvais état et des personnels insuffisamment formés à l'international	Court et moyen terme	Ministères et Fédérations des transports/ Chambres de commerce	IRU/ OMD
Encourager et inciter les prestataires de services bancaires, de l'assurance, de restauration, d'hôtellerie, de télécommunications et autres à s'installer au niveau des points de passage frontaliers	Offrir aux acteurs toutes les facilités nécessaires et contribuer au développement des zones frontalières	Court et moyen terme	Patronats : Chambres de commerce/ Ministères ou Agences en charge de l'aménagement du territoire	Banques publiques et privées
Promouvoir et organiser des foires ou des parcs d'exposition au niveau des points de passage frontalière	Faire la promotion des produits et services des deux pays et stimuler les échanges	Court et Moyen terme	Ministères de commerce / Chambres mixtes de commerce	OMC
Encourager la création de sociétés communes de transport de marchandises ou de voyageurs (Tuniso-libyenne, Tuniso-Algérienne), Maroco-Mauritanienne)	Renforcer les capacités des transporteurs, exportateurs et importateurs, tout en maîtrisant les coûts	Court et moyen terme	Patronats nationaux, Fédérations des transports, Ministères des Transports	BERD, CEA

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Nationales :				
Tunisie & Maroc:				
Multiplier les missions de prospection (ou des manifestations spécifiques) destinées à promouvoir les opportunités d'affaires avec les partenaires algériens.	Ces manifestations doivent tenir compte des spécificités de chaque région (Tunisie et Maroc).	Court terme	Ministère de commerce / CEPEX /CMPE Chambres de commerce	
Tunisie				
Adhérer à la Convention de Kyoto Révisée	Consolider les acquis et donner plus de visibilité aux opérateurs en matière d'harmonisation et de simplification des procédures douanières	Moyen terme	OMC/ OMD	
Maroc				
Adhérer à la Convention sur l'harmonisation des procédures aux frontières (Convention de Genève)	Promouvoir un cadre cohérent et des moyens coordonnés pour faciliter les passages aux frontières	Moyen terme	OMC/ OMD	
Mauritanie/Egypte/Libye/Soudan				
Solliciter une assistance technique et financière auprès des organisations internationales ayant élaboré les Conventions relatives à la facilitation du commerce, en vue d'optimiser leur application sur le terrain	Mettre à niveau les capacités et les niveaux de performance des administrations nationales en matière de facilitation du commerce, du transport et transit international de marchandises	Court et Moyen terme	Ministères du commerce / Ministères des Finances/ Ministères des transports	OMC / OMD / CEFACT-ONU

4. Renforcement et pérennisation de la coopération entre Etats, via les administrations centrales et les services aux frontières

L'un des principaux leviers de développement des échanges commerciaux concerne la gestion des règles d'origine convenues dans les accords de libre-échange signés, notamment avec l'Union européenne et dans le cadre des initiatives intra-Afrique du Nord.

Des règles d'origine simplifiées, harmonisées, transparentes et gérées par des institutions dédiées au développement des échanges intra-régionaux peuvent constituer un projet prometteur tant pour une utilisation optimale du cumul diagonal convenu avec l'Union européenne que pour favoriser le commerce entre pays nord-africains. Le renforcement de la coopération en la matière peut s'inscrire dans un projet régional visant la simplification et la réduction tarifaire, et tenant compte de la contrainte que représente pour certains pays le niveau de dépendance aux recettes douanières pour l'équilibre de leurs budgets nationaux.

Le lancement d'un tel processus peut être une opportunité d'initier des politiques de coopération sectorielle à même de permettre une intégration des économies des pays de l'Afrique du nord, moyennant une gestion rationnelle des tarifs douaniers et de la protection tarifaire. Dans ce cadre de coopération entre administrations nationales, l'harmonisation tarifaire entre les pays peut être envisagée à moyen terme et prendre, dans un premier temps, la forme d'une unification de la structure tarifaire (nombre et typologie des droits et taxes) avant d'évoluer vers un tarif extérieur commun.

La coopération entre administrations nationales devrait également inclure à court terme la coordination du travail aux frontières, par des arrangements relatifs (i) aux jours et heures d'ouverture des bureaux, (ii) aux normes et certifications, ainsi (iii) qu'aux possibilités de transférer autant que possible les opérations de contrôle au point de départ et au point de destination finale d'un transport international.

De telles mesures favoriseraient la suppression de nombreux contrôles, sur la base d'accords bilatéraux de coopération frontalière ou de conventions régionales ou internationales, telles que la convention TIR. L'existence de relations entre les diverses directions générales des douanes d'une même région est un facteur favorable pour traiter ce volet d'une manière efficace au même titre que l'échange de données et d'expériences en matière de formation.

La coopération fonctionnelle entre les pays nord-africains, notamment à travers leurs services associés au passage des frontières devrait en effet être renforcée en termes de partage des informations qui pourraient être utiles à d'autres administrations ou organismes. L'isolement des diverses agences et l'absence de coordination dans leurs interventions respectives constituent des obstacles réels à une plus grande efficacité des services, par la duplication des inspections et la création de goulots d'étranglement aux points de passage.

Dans le même ordre d'idées, la conception, la mise en place et l'opérationnalisation de postes frontières communs ou juxtaposés constituerait une forme optimale de coopération transfrontalière entre pays limitrophes. L'achèvement prochain du corridor autoroutier maghrébin fait du régime de transit et de la définition des postes et contrôles aux frontières une priorité importante. Les autoroutes vont mettre physiquement Alger à une journée de Tunis ou de Casablanca. Il est vital pour l'intégration régionale que le bénéfice historique de ces nouvelles infrastructures ne soit pas compromis par des procédures complexes, motivées exclusivement par les besoins de contrôle.

La gestion en commun d'un poste frontière exige une coopération étroite dans l'administration du poste, l'harmonisation des documents requis, la mise en commun et l'entretien des infrastructures et matériels logistiques, l'organisation de contrôles communs ou mutuellement reconnus, et l'échange de données. Les accords y afférents pourraient du reste prévoir le déploiement de fonctionnaires des services frontaliers sur les territoires des deux pays voisins. Ce niveau de coopération nécessitera d'importants investissements en infrastructures (nouveaux bâtiments, routes d'accès, infrastructure d'information et de communications (TIC)), la conclusion d'accords spécifiques pour le partage de l'information, l'installation de nouveaux scanners et ponts-bascules communs, etc.

Les pays parties au projet d'autoroute trans-maghrébine devraient entamer à brève échéance des concertations entre leurs administrations nationales sur la définition des contrôles transfrontaliers, afin d'éviter les duplications de contrôles et une conception inadaptée et probablement coûteuse des postes frontières. Le modèle devrait être celui des postes juxtaposés européens qui, de surcroît, permet d'éviter la création de zones tampon propices à la contrebande. Il est en effet essentiel d'éviter des espaces trop importants entre postes frontières, à la fois pour faciliter la communication entre les douaniers et policiers des deux pays, et pour limiter les besoins de contrôle dans un espace intermédiaire, naturellement trop propice aux trafics. A cet égard, l'expérience de Ras-Jedir à la frontière Tuniso-libyenne est un acquis à capitaliser, tout comme celle des projets pilotés par la Banque Mondiale dans d'autres régions du Monde, notamment en Europe de l'Est.

En attendant des conditions idoines, d'autres formes moins intégrées de coopération transfrontalière pourraient avoir un impact bénéfique à court terme sur la facilitation du commerce et constituer une première étape vers de futurs postes de contrôle juxtaposés. Ainsi, il est possible de parvenir à l'harmonisation des heures d'ouverture pour le dédouanement à l'aide d'un simple mécanisme de consultation qui associe les responsables des postes-frontière et les parties prenantes des deux pays voisins. Les pays peuvent également convenir de reconnaître mutuellement certains contrôles, tels que le pesage des véhicules et les permis de passage de frontière. Sur la base de la Convention de Johannesburg de l'OMD, les pays nord-africains peuvent également se prêter une assistance mutuelle administrative et partager les informations douanières en cas d'infractions. Toutefois, l'échange régulier de données douanières, nécessitera la mise en place de législations sur la collecte et la transmission de l'information, en conformité avec les lois existantes en matière de protection et de confidentialité des données, ainsi qu'un accord bilatéral ou sous-régional précisant les conditions et l'utilisation de ces informations. Deux instruments ont été conçus à cette fin par l'OMD: le modèle d'accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative et les directives aux fins d'élaboration d'une législation nationale prévoyant les conditions de collecte et de transmission des données douanières.

Des protocoles d'échange de données informatisées entre les autorités douanières des pays nord-africains pourront être définis à partir des cadres normatifs ainsi définis par l'OMD. Le dialogue en cours entre les douanes des pays maghrébins centraux (Tunisie, Algérie et Maroc) dans le cadre de l'initiative quadripartite impliquant également la douane française constitue une bonne base vers cet objectif, et mériterait d'être étendue à terme aux douanes des autres pays de la sous-région. Cette initiative franco-maghrébine couvre aussi la coopération en matière de formation des personnels des douanes et des gestionnaires des programmes conjoints. Elle devrait favoriser un renforcement mutuel des capacités des administrations douanières des pays Maghrébins, en capitalisant à une échelle sous-régionale, l'expérience du centre de formation dont celui des douanes marocaines – reconnu par l'OMD- qui peut intervenir sur d'autres sites et accueillir plus d'agents des douanes des pays voisins.

Dans le cadre de ce quatrième axe, l'étude recommande l'adoption des mesures et actions suivantes :

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Actions Régionales :				
Promouvoir et généraliser les accords de reconnaissance mutuelle des documents (ARM) de contrôle ou de certification sur la base de l'expérience Tuniso-libyenne	Réduire le nombre et les délais des formalités administratives au niveau des postes frontières	Court et moyen terme	Ministères et Administrations en charge du Contrôle douanier et non douanier / Ministères des Affaires Etrangères	OMD/ OMC/ CEA
Multiplier et généraliser les accords de création de postes frontaliers communs ou juxtaposés, à l'image du poste Tuniso-libyen de Ras-Jedir	Supprimer les zones tampon entre frontières ; Réduire les ruptures de charge et les coûts indirects du commerce intra-régional	Court et moyen terme	Administrations de Contrôle douanier et non douanier / Ministères des Affaires Etrangères	OMD/ BAD/ BM/ BID
Signer des accords uniformisant les jours et heures d'ouverture des postes frontières	Coordonner les interventions des autorités des deux pays, Fluidifier le passage des frontières et Réduire les délais d'attente	Court et moyen terme	Ministères des Affaires Etrangères : Administrations de contrôle douanier et non douanier	
Engager un programme d'harmonisation des tarifs et des Codes des douanes entre les pays de l'Afrique du Nord.	Cette harmonisation viserait dans un premier temps, l'une uniformisation de la structure des tarifs nationaux avant d'évoluer vers un tarif commun.	Court et Moyen terme	Ministères des Finances	UMA/ CEA/ OMC/ OMD
Accélérer la mise en place et l'opérationnalisation de la Banque Maghrébine d'Investissement et du Commerce Extérieur	Promouvoir les exportations et Faciliter les paiements internationaux liés au commerce inter-Etats	Court et moyen terme	Ministères des Finances	UMA/ BAD

Nature des actions : (Régionales, bilatérales ou nationales)	Description et objectif de l'action/mesure	Faisabilité CT / MT et LT	Administrations ou institutions leaders	Institutions techniques et financières partenaires
Créer une Agence de promotion des investissements et des exportations intra- maghrébins, qui travaillera en concertation avec les agences nationales existantes	Cette agence serait chargée: <ul style="list-style-type: none"> - de réaliser des études de prospection des marchés maghrébins à l'export ; - d'informer les opérateurs économiques sur les opportunités d'investissement et d'exportation dans la région ; - d'identifier les obstacles à l'investissement et à l'exportation dans la région ; - de préparer et diffuser des guides types de l'exportateur au Maghreb, etc. 	Court et Moyen terme	Ministères du commerce / Ministères de l'économie et des finances / Ministères de la coopération internationale	CCI/ BAD

Conclusion

La présente étude a pour thème « Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord ». Sa finalité est d'aider à l'accélération du processus d'intégration régionale, dans sa dimension « développement du commerce intra-régional », l'objectif spécifique étant de favoriser un accroissement des échanges par une réduction substantielle des obstacles liés au transport international de marchandises et aux procédures régissant les transactions commerciales entre les pays de la région.

Les données statistiques ont montré que le poids du commerce transfrontalier dans les échanges totaux des différents pays nord africains reste assez faible, en comparaison notamment avec les échanges avec les pays de la zone Euro. La plupart des exportations et des importations sont réalisées avec l'Union Européenne, et l'accord UMA ainsi que les autres accords régionaux n'ont pas encore permis de renforcer les liens économiques entre les différents pays.

Les missions cibles réalisées dans le cadre de cette étude¹⁰⁰ auprès d'un certain nombre d'opérateurs ont révélé que plusieurs obstacles d'ordre juridique, réglementaire, et d'autres liés à l'infrastructure et à la logistique de transport et de commerce continuent d'entraver les échanges de marchandises entre les pays nord africains, nonobstant la création de l'UMA depuis 1989.

Certes, les pays de la sous-région ont déployé des efforts appréciables en matière de facilitation du commerce et d'amélioration des infrastructures de base liées au secteur des transports, mais ces efforts n'ont pas encore eu beaucoup d'impact sur les échanges commerciaux intra-nord-africains du fait qu'ils n'ont pas accordé une attention particulière à la coopération inter-états en matière de facilitation du commerce et d'approfondissement du processus d'intégration. L'Afrique du Nord dispose d'un niveau appréciable d'infrastructures de transport, routières et portuaires en particulier. A titre d'exemple, la route transafricaine Le Caire-Dakar est bitumée à 99% (13.195 km) et les liaisons routières entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sont presque entièrement aux normes d'autoroute. Néanmoins, de nombreux obstacles en limitent encore l'impact positif sur le flux des échanges intra-régionaux.

L'analyse menée dans le cadre de la présente étude et les missions de collecte d'informations auprès des acteurs sur le terrain permettent en effet d'avancer que les questions de facilitation du commerce et du transport sont pour la plupart restées circonscrites à l'intérieur des frontières nationales ou dans les relations avec l'UE, et n'ont pas été suffisamment retenues comme première priorité dans le cadre d'une stratégie d'intégration régionale, souvent pour des considérations d'ordre politique et sécuritaire. D'où l'évaluation ici faite, qui montre les facteurs contribuant à limiter le commerce entre les pays nord-africains en érigeant des obstacles à la fluidité du trafic frontalier et en rendant le transport et la coopération de plus en plus complexe. L'étude propose une série de mesures et d'actions, à même de faciliter le transport international de marchandises, dynamiser le commerce intra-régional et renforcer le processus d'intégration entre les pays nord africains.

Une esquisse de plan d'action s'étalant sur le court, le moyen et le long terme a été proposée à cette fin, avec un ensemble de recommandations ayant pour but de pallier aux déficiences identifiées. Ces différentes mesures ont été classées selon leur portée - régionale, bilatérale ou nationale, avec identification des administrations ou institutions leaders pour leur mise en œuvre.

¹⁰⁰ Nous rappelons que le contexte politique et sécuritaire dans la région a fait que ces missions ciblées n'ont pas touchés de manière directe tous les pays de la région de l'Afrique du Nord.

Les mesures et actions préconisées ont été réparties dans quatre groupes distincts, selon qu'elles concernent les infrastructures et la logistique liées au transit et au commerce, les aspects réglementaires et administratifs liés au commerce et au transport, les capacités nationales des Etats en matière de commerce ou encore le renforcement de la coopération entre administrations nationales.

Les mesures de facilitation les plus importantes qu'il convient de mettre en place doivent s'inscrire davantage dans une perspective régionale et l'intégration entre ces pays, au titre d'une réelle mise en œuvre des conventions déjà signées ou celles en perspective (UMA, CFTA). Le commerce bilatéral et intra-régional doit dorénavant bénéficier d'une attention particulière, au même titre que l'intérêt dont a bénéficié le commerce avec l'Union Européenne.

Références bibliographiques

- Amjadi A. et Yeats A.J. (1999), «Have trade transport costs contributed to the relative decline of sub-saharan African exports? », Policy Research Working Paper Series: 1559, World Bank, Washington D.C.
- Banque Mondiale (2011), « Étude régionale sur la facilitation du commerce et les infrastructures pour les pays du Maghreb », Rapport élaboré par le Département du Développement Durable pour la Région Afrique du Nord et Moyen-Orient, Septembre.
- Banque Mondiale (2009), « An Assessment of Changes in Cross-Border Trade: Costs in the Pan-Arab FTA, 2001-2008 », Mai, Washington. D.C.
- Banque Mondiale (2014), «Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises», Washington, D.C.
- Banque Mondiale (2011), «Doing Business 2011: Agir pour les entrepreneurs», Washington, D.C.
- Banque Mondiale (2006), «Doing Business 2014: Creating Jobs», Washington, D.C.
- Banque Mondiale (2001) « Guide sur la facilitation du commerce et du transport : l'audit, l'analyse et la préparation de plans d'action pour la région de l'Afrique », Rapport élaboré par John Raven (2001).
- CEE-NU, « Organismes nationaux de facilitation du commerce » disponible sur: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec04/rec04_ecetrd242f.pdf.
- CNUCED, 2001. Rapport sur le commerce électronique et le développement, CNUCED, Genève. CEFACT (Working Draft).
- Communication sur le thème «le trafic Sénégal-Mauritanie-Maroc-Europe et les besoins de facilitation » (2012) présentée lors du symposium africain tenu à Casablanca sur la facilitation du commerce et du transport routier.
- Études de l'OCDE sur la politique commerciale (2009) portant sur le thème : « Surmonter les obstacles à la frontière Coûts et bénéfices de la facilitation des échanges ».
- Emanuele S., S. Ben Romdhane et W. Shaw (2012), « Libérer le potentiel de l'Afrique du nord grâce à l'intégration régionale : défis et opportunités », La Banque Africaine de Développement (BAD).
- Centre de Commerce International du Commerce (2013) « Guide pour les pays en développement portant sur l'Accord de facilitation des échanges de l'OMC ».
- Hoekman, B et al., 2011. Trade Policy, Trade Costs, and Developing Country Trade. World Development, Volume 39, numéro 12, décembre 2011.
- Limao N. et A.J. Venables (2001) « Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade », The World Bank Economic Review, 15, pp. 451-479.
- Nations Unies (2013), «Intégration régionale et développement du commerce intra-régional en Afrique du Nord : quel potentiel de commerce ?», Commission économique pour l'Afrique, Bureau pour l'Afrique du Nord.
- Nations Unies, (2013) « facilitation des échanges dans une perspective africaine », Commission Economique pour l'Afrique Addis-Abeba (Éthiopie).

- Nations Unies, Case Studies on Implementing a Single Window: UN/ CEFACT Commission Economique pour l'Afrique (Working Draft).
- OCDE, 2003. Évaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges, Direction des échanges et de l'agriculture, Paris: (TD/TC/WP/2003)31/ FINAL).
- OCDE, 2005. Forum régional de l'OCDE: Optimiser les retombées de la facilitation des échanges en termes de développement. Direction des échanges et de l'agriculture de l'OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)9).
- OCDE, 2012. L'impact économique de la facilitation des échanges. Direction des échanges et de l'agriculture de l'OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)21/FINAL).
- OMC, 2013. Projet de texte de négociation récapitulatif. Groupe de négociation sur la facilitation du commerce, Genève (TN/TF/W/165/Rev.17).
- Rapport de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières (2010) «Positionnement mondial du Maroc en matière de facilitation du Commerce extérieur Selon le rapport du Forum Économique Mondial : «Enabling Trade Index 2009 Report» », Rabat.
- Péridy N. (2005), «Toward a Pan-Arab free trade area: Assessing trade potential effects of The Agadir Agreement», The Developing Economies, 2005.
- Rapport du GTMO/CETMO (Avril 2014) portant sur les actions horizontales pour l'intégration et la coordination de la gestion de l'axe autoroutier trans-maghrébin.
- UNCTAD (2005), « International trade negotiations, regional integration and South-South trade, especially in commodities », Background Note, Geneva, 18 March (UNCTAD/DITC/TNCD/MISC/2004/3).



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique
Bureau pour l'Afrique du Nord

Avenue Attine - Secteur 3-A5 - B.P. 2062 Rabat Riad
Hay Riad, Rabat, Maroc
Tél. : +212 537 71 78 29/ 71 56 13-Fax : +212 537 71 27 02
E-mail : srdc-na@uneca.org - Site web : www.uneca.org/sro-na