



Commission économique  
pour l'Afrique (CEA)  
Bureau pour l'Afrique du Nord

**Rapport sur l'Intégration Régionale en  
Afrique du Nord 2013**

---

# **Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce**

**Décembre 2013**



**Rapport sur l'Intégration Régionale en Afrique du Nord 2013**

**Echanges intra-régionaux et facilitation du commerce**

**Décembre 2013**



## Table des matières

Introduction.....	1
Chapitre 1 : Coopération régionale en 2013.....	5
A. Coopération bilatérale.....	5
B. Coopération multilatérale.....	6
Chapitre 2 : Analyse du commerce intra-régional.....	11
A. Evolution du commerce en Afrique du Nord.....	11
1. Le commerce intra-Afrique du Nord en 2012.....	11
2. La structure du commerce intra-Afrique du Nord : la place des produits manufacturés.....	13
3. La place des pays dans le commerce intra Afrique du Nord.....	15
B. Evolution du commerce au sein de l'Union du Maghreb Arabe.....	18
1. Volume des échanges intra-maghrébins.....	18
2. Nature des produits échangés.....	19
3. Les dynamiques nationales dans le commerce intra-maghrébin.....	20
Chapitre 3 : Rôle de la facilitation du commerce.....	22
A. Définition de la facilitation du commerce.....	22
B. L'importance de la facilitation du commerce.....	23
C. Les bénéfices tirés de la facilitation du commerce.....	24
D. Le coût de la facilitation du commerce.....	25
Chapitre 4 : Analyse des avancées en matière de facilitation de commerce.....	27
A. Progrès et défis des pays d'Afrique du Nord en matière de facilitation du commerce.....	27
1. Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale.....	27
2. Indice du Climat des Affaires « Doing Business » de la Banque Mondiale.....	29
3. Indice de Facilitation du Commerce du Forum Economique Mondial.....	32
4. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED).....	34
5. Indice du rapport de Compétitivité Globale du Forum Economique Mondial.....	34
6. Indice de Perception de la Corruption de Transparency International.....	37
7. Initiative de la CEA pour la mesure de l'intégration en Afrique.....	37
B. Feuille de route sous régionale pour la facilitation du commerce.....	39
1. Appel à considérer la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble.....	39
2. Actions sectorielles (Douanes, infrastructures, transport,... etc.).....	40
Conclusion.....	44
Bibliographie.....	45



## Avant propos

L'intégration régionale joue un rôle important pour l'élargissement des possibilités de développement et l'amélioration du bien être des pays concernés. Les bénéfices sont divers et concernent l'accroissement du commerce, une plus grande présence internationale, l'amélioration des rapports de force lors des négociations internationales, la stabilité politique et sécuritaire, la création d'emplois, etc. Elle permet aux pays engagés de construire une vision commune et intégrée d'un futur prospère, où les destins des peuples sont interconnectés dans la prospérité, la solidarité et la paix.

L'Afrique du Nord n'est pas en marge des efforts continentaux d'intégration. Trois CER intègrent des pays de la sous région que sont l'Union du Maghreb Arabe (UMA), la Communauté des Etats sahélo-sahariens (CENSAD), et le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA). Les avancées sont différentes en fonction des contextes et des potentiels d'intégration. Les événements qu'a connus la sous région ces dernières années ont fortement impacté la stabilité politique et institutionnelle nécessaire à la coopération régionale et réorienté les priorités des politiques publiques vers des actions répondant aux besoins urgents exprimés par les populations. Le sommet de l'UMA, espéré ces deux dernières années au vu des changements politiques intervenus, n'a pas encore eu lieu pour permettre une relance plus soutenue du processus d'intégration.

Pour accompagner les efforts consentis par les Etats, le Bureau de la CEA pour l'Afrique du Nord publie annuellement un rapport sur l'intégration régionale, afin de mettre en évidence les avancées obtenues et les obstacles rencontrés par les pays dans l'objectif d'édification d'un marché régional intégré. Le rapport est destiné aux autorités publiques, au secteur privé, aux acteurs de la société civile et aux institutions communautaires pour servir d'état des lieux annuel, apportant des éléments d'éclaircissement sur une thématique précise. Le rapport de 2013 traite de la question de la facilitation du commerce et de son rôle dans l'intégration régionale.

Le rapport examine l'état des échanges intra régionaux pour en tirer les tendances majeures. Il propose également une feuille de route à mettre en œuvre par l'Afrique du Nord pour faciliter les échanges commerciaux et profiter de son potentiel commercial indéniable et encore insuffisamment exploité. La feuille de route intègre les différents intervenants sur la chaîne d'approvisionnement et propose des mesures basées sur les défis identifiés par différents indicateurs élaborés par des organisations internationales.

Enfin, le rapport partage l'état d'avancement de la réflexion que mène actuellement la Commission économique pour l'Afrique pour l'élaboration d'un indice africain d'intégration régionale. Cet outil a vocation d'être un instrument pertinent de mesure quantitative et qualitative du processus de mise en synergie des économies africaines, tant à l'échelle des régions qu'à celle du Continent. La réflexion avance et l'approche conceptuelle et méthodologique proposée par la CEA sera partagée avec les Etats membres, pour une bonne prise en compte des indicateurs les plus pertinents, dans le contexte des pays d'Afrique du Nord. Son adoption et son opérationnalisation vont requérir un engagement de tous, notamment par la production et la mise à disposition de données statistiques régulières et fiables, indispensables à une analyse affinée et à une gestion plus efficiente des schémas régionaux d'intégration.

*Karima Bounemra Ben Soltane*

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



## Introduction

L'Intégration régionale revêt une importance cruciale pour le développement économique des pays d'Afrique du Nord. Les échanges commerciaux en constituent un élément important. Force est de constater que la faiblesse du commerce intra régional est l'un des plus faibles du continent. L'Union du Maghreb Arabe n'a pas réussi véritablement non plus à enclencher une dynamique favorable aux échanges que les pays n'ont pas cessé d'appeler de leurs vœux.

Certaines mesures, sous le chapeau de la facilitation du commerce, comme le développement des infrastructures, une meilleure gestion des frontières et l'élimination des barrières non tarifaires, parmi d'autres, peuvent contribuer à la promotion des échanges intra Afrique du Nord. Leur mise en œuvre nécessite une volonté politique réformatrice pour débloquer les obstacles et soutenir les opérateurs économiques.

La facilitation du commerce est, également, sur l'agenda du cycle de Doha pour le développement. Elle fait à ce titre l'objet de négociations internationales qui devraient déboucher sur des mesures de soutien des pays industrialisés aux pays en développement, et notamment les pays les moins avancés. Les résultats récents de la Conférence Ministérielle de Bali en témoignent<sup>1</sup>.

Le présent rapport a pour objectif de présenter les l'état d'avancement du processus d'intégration régionale en Afrique du Nord et d'apporter une analyse sur la thématique de la facilitation du commerce et son apport pour une intégration réelle dans la sous région. Il est structuré en quatre chapitres. Le premier résume les événements importants de coopération régionale de 2012 contribuant à l'Intégration régionale, le deuxième analyse brièvement la dynamique des échanges commerciaux intra Afrique du Nord, avec un accent sur la place des articles manufacturés, le troisième chapitre présente le rôle que joue la facilitation du commerce dans la promotion des échanges. Le quatrième chapitre présente une analyse des avancées des pays de la sous région en matière de facilitation du commerce sur la base d'indices et indicateurs élaborés par différents organismes internationaux.

---

<sup>1</sup> Voir page 24 pour plus de détails.



## Chapitre 1

### Coopération régionale en 2013

Les situations d'instabilité politique et sécuritaire que connaissent certains pays d'Afrique du Nord, suite aux révoltes ayant conduit, dans certains cas, à des changements de régime, ont impacté la dynamique de renforcement de la coopération entre les pays de la sous région. Ainsi les événements de promotion de partenariat en 2013, qu'ils soient bilatéraux ou de type multilatéral, ont relativement baissé en nombre mais aussi au niveau de leur représentativité.

#### A. Coopération bilatérale

Trois « hautes commissions » bilatérales se sont tenues courant 2013 ; Mauritanie-Algérie, Maroc-Mauritanie et Lybie-Maroc. **Les travaux de la 17<sup>ème</sup> session de la grande commission mixte mauritano algérienne** ont eu lieu en mars à Nouakchott. Au total trois conventions de coopération ont été signées, dans les domaines ci-après : i) ressources en eau, ii) santé animale, et iii) pêche maritime. Les deux pays ont également signé deux programmes exécutifs dans les domaines de l'alphabétisation, et de la jeunesse et des sports.

**La 7<sup>ème</sup> haute commission mixte maroco-mauritanienne** a tenu ses travaux en avril à Nouakchott. Elle a permis d'examiner les possibilités de redynamiser le partenariat économique et les relations de coopération entre le Royaume et la Mauritanie, de même qu'elle a mis en lumière la convergence des vues concernant plusieurs questions internationales. La haute commission mixte a appelé à développer et à diversifier les échanges commerciaux entre les deux pays, à travers la dynamisation du Conseil d'affaires maroco-mauritanien qui favoriserait la création de sociétés mixtes et des co-investissements. Onze conventions, cinq programmes exécutifs et un mémorandum d'entente ont été signés en clôture des travaux.

**La 2<sup>ème</sup> session de la commission de dialogue et de concertation politique entre la Lybie et le Maroc** a tenu ses travaux, en octobre à Rabat. Les relations entre les deux pays ont en effet profité cette année d'un élan d'échanges et de coopération. En témoigne notamment l'accord de coopération pour promouvoir les échanges économiques et commerciaux entre les deux pays. L'accord, signé à l'occasion de la foire commerciale du mois de Ramadan à Casablanca, prévoit un plan d'action sur 3 ans (2014-2016) et s'articule notamment sur l'appui aux activités promotionnelles, l'échange d'informations et d'expertises, les études de marché, la formation et l'assistance aux entreprises.

La Mauritanie a particulièrement été active en 2013 en accueillant nombre d'événements multilatéraux, comme développé ci-dessous, mais également en matière de partenariat bilatéral. A titre d'exemple, le pays a renforcé ses relations avec le Soudan pour un transfert d'expertise en matière de transport aérien et dans le domaine des technologies de l'information et de la communication.

## B. Coopération multilatérale

L'économie –particulièrement le projet de Zone de Libre Echange-, la paix et la sécurité, ainsi que les institutions sont les thématiques qui ont fait l'objet de différents conseils ministériels maghrébins et de réunions d'autres mécanismes de coordination dans la sous région.

### Coopération économique

Les travaux de la **14<sup>ème</sup> session du Conseil Interministériel Maghrébin de Transports** ont eu lieu à Nouakchott au mois de mars. La session avait comme objectif de « promouvoir les institutions et jeter les bases pour la réduction du phénomène de l'enclavement entre les pays ». Les pays ont appelé à accélérer leur rythme d'échanges en matière de transport des marchandises et des personnes, du développement du transport aérien ou encore de l'intensification des lignes de transport maritime.

Les travaux de la **8<sup>ème</sup> session du Conseil ministériel maghrébin chargé des finances et de la monnaie** se sont tenus, en mai à Marrakech (Maroc), au niveau des experts. Les points abordés par les experts portent sur la coopération dans le domaine fiscal et dans le secteur douanier ainsi que le dossier de la mise en place de la Banque Maghrébine de l'Investissement et du Commerce Extérieur, notamment les étapes à franchir pour son lancement effectif qui aura lieu un peu plus tard dans l'année.

Au mois de mars, s'est tenue à Nouakchott (Mauritanie) une réunion **du Comité de Suivi de la mise en Œuvre des Recommandations des Conférences Maghrébines sur l'Intégration Economique**. Le Comité a visé « l'éclairage des autorités des pays membres dans la prise de décisions visant à accélérer l'intégration économique au Maghreb ».

En septembre, à New York, les ministres des affaires étrangères des cinq pays du Maghreb ont rencontré le commissaire en charge de l'élargissement et de la politique européenne de voisinage, pour discuter des évolutions dans la sous région et des moyens de renforcer leur coopération. Lors de la réunion, il a été convenu que **la coopération régionale entre l'UE et le Maghreb** devrait s'articuler autour de quatre axes prioritaires :

- le dialogue politique et la coopération dans le domaine de la sécurité ;
- l'agriculture, l'environnement et les ressources en eau (y compris le développement rural, la pêche, la désertification et les changements climatiques) ;
- l'industrie, les infrastructures, le commerce, les investissements et les technologies (y compris le tourisme, l'énergie, l'information et la communication) ;
- le développement humain (y compris la recherche scientifique, le transfert des technologies, la formation professionnelle, l'emploi, la jeunesse, le sport et la circulation des personnes).

### Paix et sécurité

Le Conseil des ministres de l'Intérieur des pays de l'Union du Maghreb Arabe réuni en avril à Rabat, élaboré **une «stratégie sécuritaire maghrébine commune»** en prenant plus d'une vingtaine de résolutions qui s'articulent autour de quatre axes :

- la lutte contre le terrorisme et le crime organisé,
- la lutte contre l'immigration clandestine et la traite des êtres humains,
- la lutte contre le trafic de drogue et des psychotropes, et
- la protection civile.

Le Conseil a retenu le principe de tenue de réunions annuelles des ministres de l'Intérieur, des réunions de coordination et de concertation préalablement à toute rencontre internationale ou régionale.

Les Premiers Ministres algérien, libyen et tunisien se sont réunis en janvier en Libye pour discuter de **la sécurité des frontières** «en luttant contre la circulation des armes et des munitions ainsi que les autres trafics». La frontière tuniso-libyenne est considérée comme un lieu important pour les trafics régionaux, en particulier pour les armes récupérées dans les arsenaux libyens, aux événements politico-militaires de 2011. La Libye avait décidé en décembre de fermer ses frontières avec l'Algérie, le Niger, le Tchad et le Soudan, décrétant la zone militaire fermée, en raison de la détérioration de la sécurité dans la région. Les trois pays maghrébins ont annoncé avoir décidé de créer des points de contrôle communs et de coordonner les patrouilles aux frontières pour assurer la sécurité et lutter contre le trafic d'armes et le crime organisé.

Les ministres de la Jeunesse et des Sports de l'UMA, réunis en Mai à Tunis (Tunisie), sont convenus de mettre en place **une approche commune de prévention contre des phénomènes comme la drogue, le terrorisme et le crime organisé**. Les ministres participants à cette rencontre ayant pour thème "la problématique de la sécurité dans la région", ont dénoncé « la manipulation de la précarité sociale et psychologique des jeunes avant de les mêler dans des affaires criminelles, de violence, de fanatisme et d'immigration clandestine ». Sur le plan sportif, il était question de concevoir des mécanismes efficaces en matière de formation, d'emploi, d'encadrement au sein du tissu associatif, des clubs sportifs, culturels et dans les différentes composantes de la société civile, l'objectif étant d'ancrer auprès des jeunes les valeurs de modération et de pondération.

#### Sécurité alimentaire

La 17<sup>ème</sup> session de **la commission ministérielle maghrébine en charge de la sécurité alimentaire** a tenu ses travaux en février à Tripoli. Cette rencontre s'est penchée sur des sujets liés à la sécurité alimentaire dans les pays du Maghreb et à la mise en place de programmes communs de promotion de production agricole et animale, de gestion optimale des ressources halieutiques et de lutte contre les parasites. L'activation des accords conclus par les pays membres dans les domaines agricole, animal et maritime, la mise en œuvre de programmes communs de lutte contre la désertification, la sécheresse et les changements climatiques sont parmi les thèmes traités lors de cette session.

Les travaux de la réunion de **l'institution maghrébine des céréales et des haricots**, issue de la commission ministérielle spéciale chargée de la sécurité alimentaire ont eu lieu en juin à Nouakchott. Les travaux de la réunion ont examiné les programmes et les projets relatifs à la multiplication des semences adaptés aux conditions climatiques dans le cadre des changements climatiques, à la création d'une banque génétique maghrébine de protection des espèces des semences et des produits de prolifération maghrébines ainsi qu'à la coopération avec les organisations internationales et régionales dans ce domaine.

#### Coopération institutionnelle

La 11<sup>ème</sup> session du **Conseil des ministres de la Santé** de l'UMA a eu lieu à Rabat au mois de janvier. « La prestation des services de santé dans les zones lointaines et celles reculées, l'interférence entre le public et le privé et la politique du médicament dans la région maghrébine constituent les principaux sujets abordés lors de cette rencontre ». Les recommandations de cette 11<sup>ème</sup> session ont essentiellement porté sur la santé maternelle et infantile, la formation professionnelle et la politique du médicament.

Les travaux de la **25<sup>ème</sup> session de l'instance judiciaire de l'Union du Maghreb Arabe** ont eu lieu en avril au siège de cette institution à Nouakchott, « dans le cadre de la coordination de la coopération entre le Secrétariat général et les institutions de l'Union en vue de promouvoir l'action Maghrébine commune ». Plusieurs projets de textes législatifs ont été présentés pour examen avant de les soumettre aux instances ministérielles spécialisées.

Le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique marocain a organisé, au mois de septembre, **la première conférence des ministres en charge de la recherche scientifique des pays du «Dialogue 5+5»**. Cette conférence vise à dynamiser davantage la coopération entre les pays de la région de la Méditerranée occidentale dans le domaine de la recherche scientifique. À cette occasion, les ministres ont procédé à la signature de la «Déclaration de Rabat», un document qui devrait poser les jalons d'une plus grande coopération entre les parties concernées.

Septembre a également vu la tenue d'une réunion, à Bouznika, des Universités du Maghreb autour d'un **projet commun de formation spécialisée** appelée «MasTech» (un Master professionnel en Manufacturing), financé par la Commission européenne dans le cadre du programme Tempus. Le Master, une formation pluridisciplinaire axée sur les métiers industriels, a été conçue et réalisée en concertation avec les industriels du secteur manufacturier, afin d'offrir une formation de qualité permettant une adéquation entre le profil des cadres formés et la demande des secteurs industriels. Cette formation maghrébine devrait être matérialisée lors de la rentrée universitaire 2014-2015.

Toujours en matière de coopération universitaire, Les villes marocaines de Casablanca, Rabat, El Jadida et Kenitra ont abrité en avril **la première édition du Forum universitaire maghrébin des arts** sur le thème de «L'utopie». 500 étudiants de 30 universités marocaines, mais également tunisiennes et algériennes ont proposé plus de 80 projets originaux lors de cet événement. Organisé par le Bureau Maghreb de l'Agence universitaire de la francophonie, ce premier forum cherche à mettre en lumière la richesse et la diversité de la création universitaire maghrébine à travers des concerts, des expositions, des ateliers d'écriture, etc.

**L'Inter-ordre des pharmaciens maghrébins** (IOPM) a tenu en mars à Marrakech, sa réunion annuelle en marge de la 10<sup>e</sup> édition du Salon Officine Expo 2013 consacrée à l'étude du développement des réglementations mutuelles relatives au domaine pharmaceutique. A l'ordre du jour figuraient l'échange d'informations et la création d'une base de données en termes de réglementation et de législation de la profession. Cette institution a pour vocation principale de défendre la déontologie de l'exercice pharmaceutique dans les pays du Maghreb.

Des éditeurs, journalistes et experts maghrébins, en conclave à Hammamet (sud de Tunisie), ont annoncé, en janvier, un projet **de création d'un observatoire maghrébin du journalisme** qui fera, notamment le suivi de la déontologie dans la presse maghrébine et décernera, à cet égard, un prix à la meilleure entreprise médiatique ou au meilleur journaliste. Au terme de leur réunion, les participants ont également adopté un code de déontologie pour les journalistes des pays du Maghreb arabe, qui se veut un ensemble de devoirs et de droits régissant la profession de journaliste, le rapport entre les journalistes et la relation avec le public. La journée du 24 janvier de chaque année a été proclamée «Journée maghrébine pour la déontologie de la presse».

Les travaux du **3<sup>ème</sup> Forum maghrébin des élues et femmes actives** se sont tenus en mai à Laâyoune, avec la participation de délégations représentant des cinq pays maghrébins. Cette rencontre, initiée sous le thème «Les facteurs culturels communs, une plateforme pour la consécration de la tolérance, la réalisation du développement et l'édification de l'unité maghrébine», avait comme ambition de jeter les fondations d'un forum euromaghrébin des femmes leaders pour la paix, la culture et le développement.

### Construction de la Zone de Libre Echange

Vingt-deux ans après l'annonce de sa création en 1991, **la Banque Maghrébine d'Investissement et du Commerce Extérieur (BMICE)** a finalement vu le jour en mai à Marrakech. Son acte constitutif a été signé par les ministres maghrébins des Finances en marge de leur 8ème réunion annuelle, dans un procès verbal consignait les résolutions adoptées à cette occasion. Dotée d'un capital initial appelé de 150 millions de dollars, la BMICE aura son siège à Tunis. La présidence du conseil d'administration sera assurée par un représentant de l'Algérie et la direction générale par un Tunisien, pour un seul mandat de 3 ans pour le premier et de 4 ans pour le second, selon un principe de rotation.

**La 31<sup>ème</sup> session du Conseil des ministres maghrébins des Affaires étrangères**, tenue en mai à Rabat, a appelé au renforcement de la coopération bancaire et à la création d'une zone de libre échange, de libre circulation des personnes, des services et des marchandises. Les pays de l'UMA ont également décidé la création d'un mécanisme de coordination entre les ambassadeurs maghrébins à Bruxelles pour l'intensification de la concertation, l'échange de vues et l'évaluation des positions de l'UE sur cette question.

La coopération sous régionale en 2013 a pâti de la situation d'instabilité politique et sécuritaire qu'ont connu certains pays d'Afrique du Nord. La dynamique de renforcement des relations bilatérales et multilatérales enregistrée en 2012 semble avoir laissé place à une certaine faiblesse qui témoigne des nouvelles priorités nationales portées sur les dynamiques internes.

La relance de la dynamique de coopération et d'intégration régionale fait face à des défis importants au vu des événements récents dans la sous région. Elle présente, cependant, une opportunité considérable pour soutenir une croissance durable et inclusive à même de répondre à ces mêmes défis. La mise en place de la Zone de Libre Echange (ZLE) est un premier jalon à franchir pour promouvoir les échanges et soutenir la croissance économique. Elle constitue de ce fait un facteur de croissance non valorisé étant donné le lien entre croissance économique et commerce international et surtout le potentiel de commerce dans la sous région.



## Chapitre 2

### Analyse du commerce intra-régional

Le chapitre se propose d'analyser l'évolution récente de l'un des éléments qui contribuent à renforcer l'intégration régionale : le commerce intra Afrique du Nord, et d'en dégager les grandes tendances et les enseignements majeurs. Les données analysées portent sur les exportations de 2012 des pays membres de la sous région<sup>2</sup>.

L'accent sera mis sur la nature des produits échangés en distinguant les produits de base, de faible valeur ajoutée, et les articles manufacturés, qui eux bénéficient d'une transformation leur attribuant une plus grande valeur. Cet intérêt d'analyse découle de la nécessité d'une transformation structurelle des économies de la sous région pour assurer leur insertion dans les chaînes de valeurs globales et le décollage industriel de l'Afrique du Nord.

Pour les besoins du présent rapport, l'analyse s'arrêtera au niveau des sous groupes de produits pour en évaluer l'évolution récente et dégager les grands enseignements.

#### A. Evolution du commerce en Afrique du Nord

##### 1. Le commerce intra-Afrique du Nord en 2012

Le commerce intra Afrique du Nord a connu un bond spectaculaire de plus de 42% en 2012 par rapport à l'année antérieure, passant d'un volume de 7 milliards de dollars à un peu moins de 10 milliards. Cette performance intervient après la chute du commerce intra-régional de près de 3.3% enregistrée suite aux événements survenus dans la sous région en 2011. Ces derniers ont fortement réduit le commerce extérieur des pays de la sous région, y compris le commerce intra-régional. Cette forte évolution positive intervient après une baisse importante du volume des échanges en 2011. En effet, ces derniers ont baissé de plus de 3% en 2011.

---

<sup>2</sup> Les données du chapitre sont tirées, sauf mention contraire, de la base de données de CNUCEDSTAT.

Tableau 1 : Evolution du commerce intra Afrique du Nord entre 2006 et 2012<sup>3</sup>, en milliers de dollars

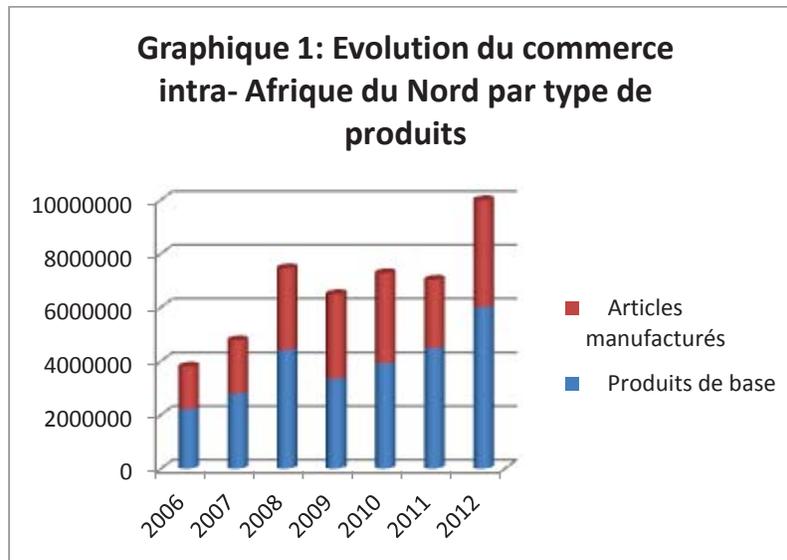
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total tous produits</b>	3794325	4783453	7460008	6503408	7275871	7034407	9998392
Tous les produits distribués	<b>3793157</b>	<b>4775204</b>	<b>7452683</b>	<b>6493168</b>	<b>7266894</b>	<b>7026676</b>	<b>9986928</b>
Produits de base, pierres précieuses et or	<b>2204647</b>	<b>2785860</b>	<b>4409021</b>	<b>3337280</b>	<b>3917382</b>	<b>4475931</b>	<b>5998665</b>
<b>Produits de base</b>	2204647	2785577	4409004	3337195	3911058	4475883	5998634
<b>Produits de base, à l'exclusion des combustibles</b>	722156	850638	1218113	1289258	1587961	1746541	1820834
<b>Produits alimentaires, boissons et tabacs</b>	530734	625979	905702	998218	1250025	1462111	1483318
<b>Matières premières d'origine agricole</b>	517571	609532	890517	975625	1230154	1423112	1435556
<b>Minerais et métaux</b>	477669	574153	847658	915444	1181062	1350180	1354868
<b>Combustibles</b>	13163	16447	15185	22593	19871	38998	47761
<b>Perles, pierres gemmes et similaires et or</b>	32863	40196	59809	71320	87128	63833	83275
Articles manufacturés	<b>158558</b>	<b>184461</b>	<b>252600</b>	<b>219719</b>	<b>250807</b>	<b>220595</b>	<b>254241</b>
<b>Produits chimiques</b>	116358	115674	133166	160740	177874	149137	165433
<b>Machines et matériel de transport</b>	42199	68787	119434	58978	72933	71458	88808
<b>Produits électroniques sauf pièces et composants</b>	1482490	1934939	3190891	2047936	2323097	2729342	4177799
<b>Pièces et compos. produits électriq et électroniq</b>	-	283	16	85	6323	47	30
<b>Articles manufacturés divers</b>	1588510	1989343	3043662	3155887	3349511	2550745	3988263
<b>Fer et acier</b>	419916	542547	792240	704382	881928	734158	1068052
<b>Fibres, filés et tissus textiles, et articles d'habillement</b>	283958	357992	587619	697352	754821	461330	732009

Source : CNUCEDSTAT<sup>4</sup>

L'année 2012 est donc une année d'une forte reprise pour le commerce intra régional en Afrique du Nord. Cette évolution est à l'image de la progression du commerce global de la sous région. En effet, 2011 a vu baisser la valeur des exportations globales de l'Afrique du Nord à plus de 2.5% pour ensuite augmenter l'année suivante à plus de 18.6%.

<sup>3</sup> Les totaux des rubriques et sous rubriques présentées dans le tableau ne correspondent pas systématiquement avec le contenu sélectif et à titre d'illustration de chacune des rubriques et sous rubriques.

<sup>4</sup>[http://CNUCEDstat.CNUCED.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS\\_referer=&sCS\\_ChosenLang=fr](http://CNUCEDstat.CNUCED.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_referer=&sCS_ChosenLang=fr)



Sur la période 2007 - 2012, le commerce intra Afrique du Nord a plus que doublé avec une croissance de 110%, passant de près de 4.8 milliards de dollars en 2007 à près de 10 milliards en 2012. Cette croissance a participé à l'augmentation du commerce global de la sous région, qui a cru de plus d'un quart au cours de la même période. La dynamique comparée des deux flux témoigne d'un développement en faveur du commerce intra Afrique du Nord.

Toutefois, ces bonnes performances de la sous région doivent être relativisées eu égard à la faiblesse intrinsèque du commerce intra-régional pour cette partie du monde. En effet, le commerce intra Afrique du Nord ne représente que 4.8% du commerce global de la sous région. Cette part s'approche de son niveau historique de 2009 après une tendance baissière en 2010 et 2011.

L'Afrique du Nord reste pour l'instant l'une des sous régions du continent les moins intégrées avec moins de 5% des exportations destinées aux pays membres.

Tableau 2 : Commerce intra sous régional des principales CER en Afrique, en 2011

Communautés Economiques Régionales	Part des exportations destinées aux membres
COMESA	8.9
CEDEAO	6.3
Zone Franc	5.1
SADC	9.9
UEMOA	12.1

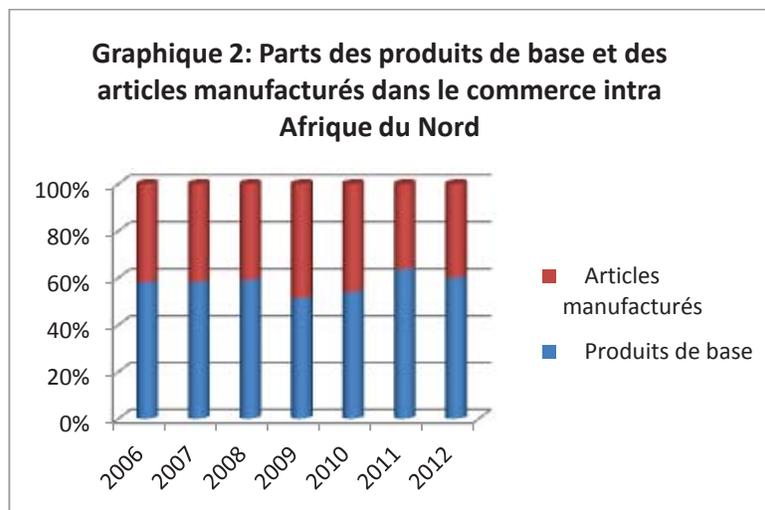
Source : Annuaire Statistique de la CEA, 2013

## 2. La structure du commerce intra-Afrique du Nord : la place des produits manufacturés

L'analyse des groupes de produits échangés au sein de la sous région, classés en produits de base versus articles manufacturés, permet de soulever les remarques suivantes :

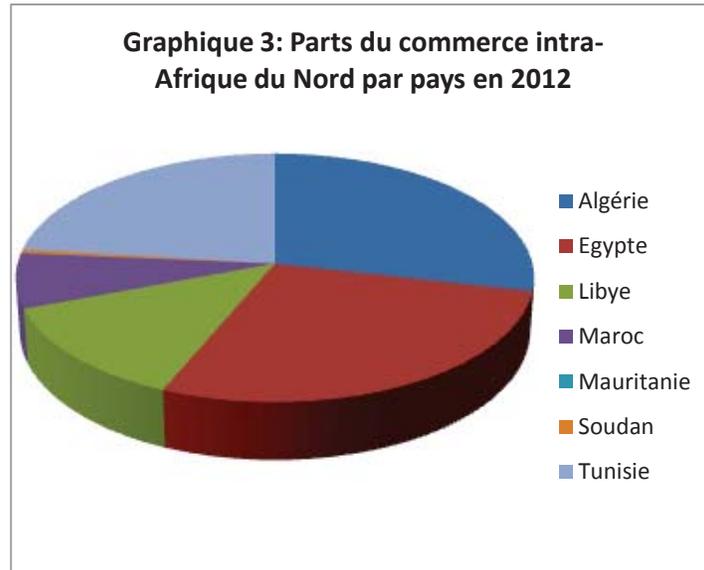
- La structure des exportations intra-Afrique du Nord est dominée par les échanges de produits de base qui constituent 60% du commerce.

- Cette part retrouve son niveau d'il y a 7 ans, en 2006, la nature des échanges n'ayant pas fondamentalement changé en faveur d'articles plus riches en valeur ajoutée.
- La chute du commerce extérieur de la sous région, global mais aussi intra Afrique du Nord, qui fait suite à la crise internationale de 2009 a fortement influencé le rapport entre les deux groupes de produits. En effet, les exportations de produits de base ont chuté de plus de 24% alors que les articles manufacturés ont fait preuve d'une résilience significative puisqu'ils ont progressé la même année de plus de 3.5%.
- Les exportations de la sous région ont à nouveau baissé de plus de 3% en 2011 suite aux événements sociaux et les révoltes. Toutefois l'effet constaté est à l'inverse de celui enregistré en 2009. Si, en effet, la chute des exportations de la sous région suite à la crise internationale a épargné les articles manufacturés, celle liée de 2011 s'explique exclusivement par ces derniers. En effet, les exportations des produits de base ont augmenté de plus de 14% alors que les articles manufacturés ont baissé de près de 24%. En d'autres termes, le ralentissement économique qui fait suite aux événements politiques de la sous région ont fortement réduit la capacité de production industrielle des pays d'Afrique du Nord, ces pays n'ont pu faire face sur le marché international que par l'augmentation de leur offre de produits de base.
- Près de 42 % des échanges commerciaux intra-Afrique du Nord sont des combustibles, principalement du pétrole et du gaz naturel. Cette part est restée relativement constante sur les sept dernières années, à l'exception de la période entre 2009 et 2010, période correspondant au pic de la crise internationale.
- Les autres catégories de produits échangés sur le marché intra- Afrique du Nord progressant à un rythme régulier et constant, c'est bien l'évolution des échanges en combustibles qui détermine la tendance des échanges dans leur totalité.



### 3. La place des pays dans le commerce intra Afrique du Nord

L'Algérie, l'Egypte et la Tunisie dominent le marché interne d'Afrique du Nord avec près de 79% de parts de marché. Les parts individuelles sont respectivement de 29%, 28% et de 23% des exportations en 2012. Les quatre autres pays se partagent les 21% restant. L'offre du Soudan et de la Mauritanie est relativement marginale.



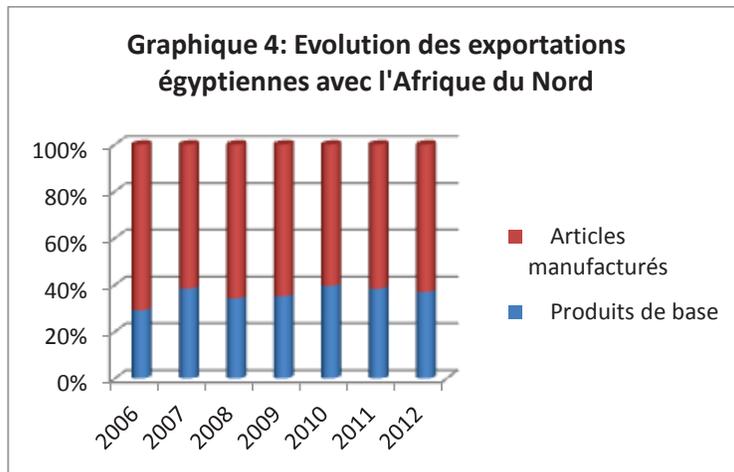
La structure des échanges de chaque pays avec la sous région

#### **L'Algérie**

Sur les 10 milliards de dollars que constitue le marché commercial intra Afrique du Nord en 2012, près de 3 milliards proviennent de l'économie algérienne. L'offre de ce pays sur le marché nord-africain, à l'image de son offre sur le marché mondial, est dominée par ses exportations de combustibles, principalement du gaz naturel. Plus 95% des exportations de l'Algérie vers les autres pays de la sous région est constitué d'hydrocarbures. Son offre d'articles manufacturés est insignifiante et ne dépasse pas les 3%.

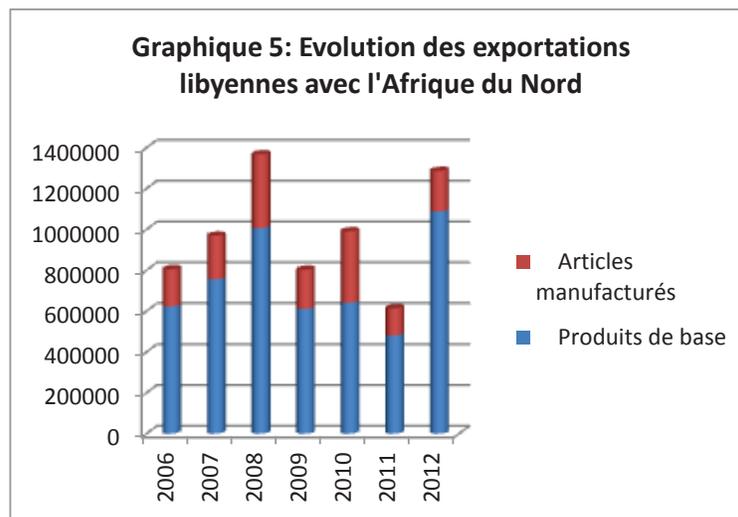
#### **L'Egypte**

La part de l'Egypte est aussi de l'ordre de 3 milliards. Cependant l'offre de ce pays est fondamentalement à l'opposé de celle l'économie algérienne, puisque près de 63% des exportations égyptiennes sont constituées d'articles manufacturés contre seulement 8% pour les combustibles. La tendance est par ailleurs en situation de reprise en faveur du secteur industriel après la nette baisse enregistrée en 2010 suite aux événements qui ont fait suite au changement de régime et à l'instabilité politique qu'a connu le pays.



### Libye

La Libye s'accapare 13% de parts du marché intra Afrique du Nord. Là aussi, les combustibles représentent une part considérable avec près de 83%. Seuls 15% des exportations libyennes vers les autres pays de la sous région sont des articles manufacturés, dont la moitié est constituée de produits chimiques et l'autre moitié est tirée du fer et acier traité.



### Maroc

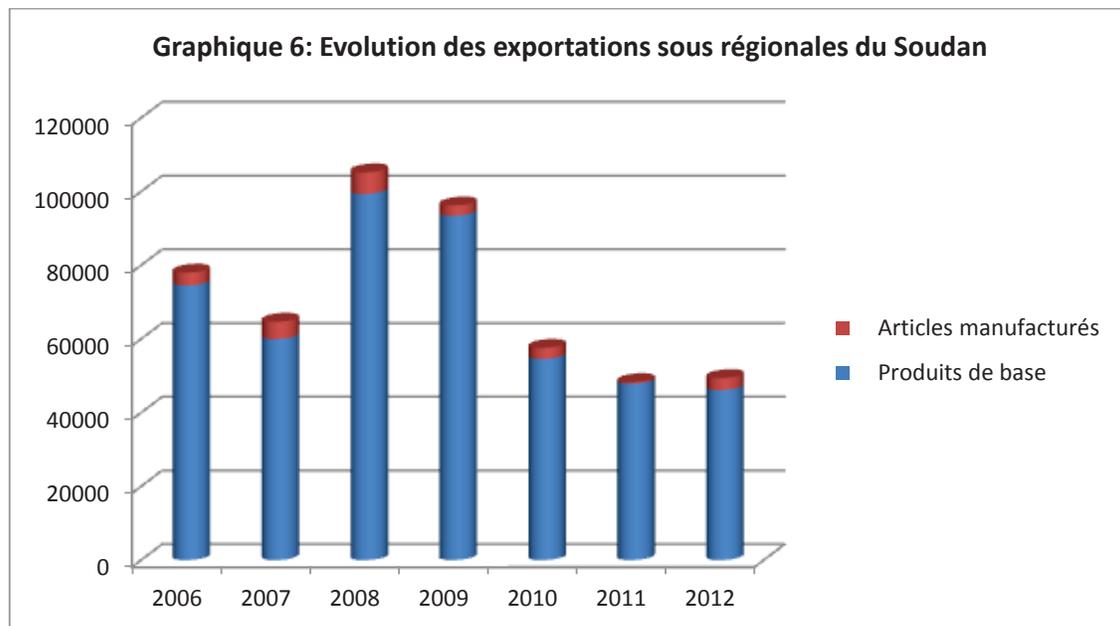
Le Maroc commerce relativement très peu avec ses voisins d'Afrique du Nord, puisque le pays ne contribue qu'à hauteur de 7% de parts de marché. A l'image de l'Egypte, l'offre du royaume est dominée par les exportations d'articles manufacturés qui constituent 63% du total.

### Mauritanie

La part des exportations mauritaniennes est relativement insignifiante, avec moins de 6 millions de dollars, et dominée principalement par les produits alimentaires à hauteur de 87%.

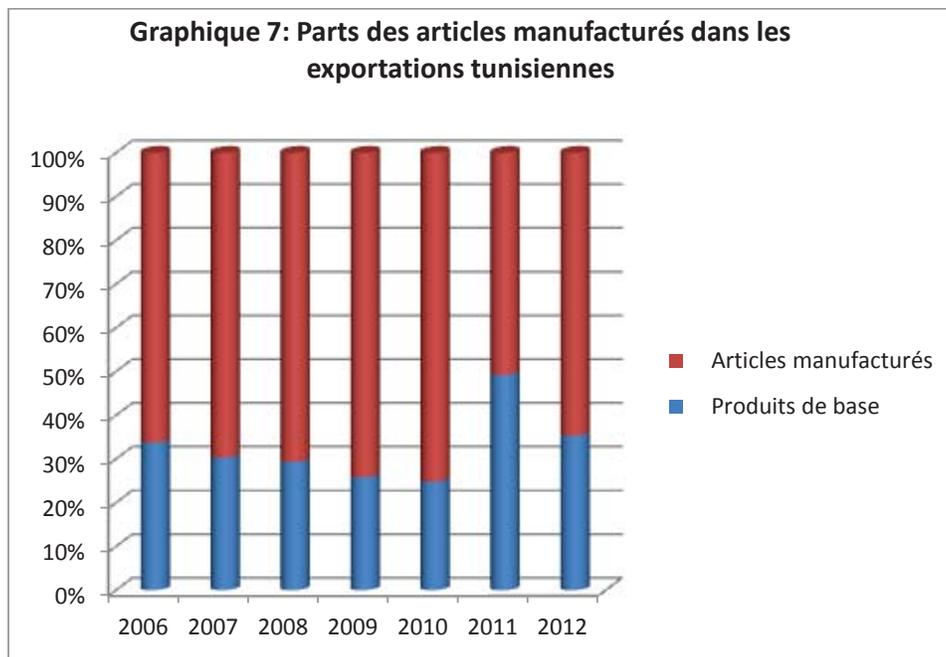
#### Soudan

L'offre du Soudan est près de 50 millions de dollars en 2012. Cela représente moins de 0.5% du marché nord-africain. Là aussi, les produits alimentaires sont prédominants avec une part de 94% de s exportations du pays vers le marché sous régional. La partition du pays intervenue en 2011 ne semble pas avoir modifié fondamentalement son offre sous régionale.



#### Tunisie

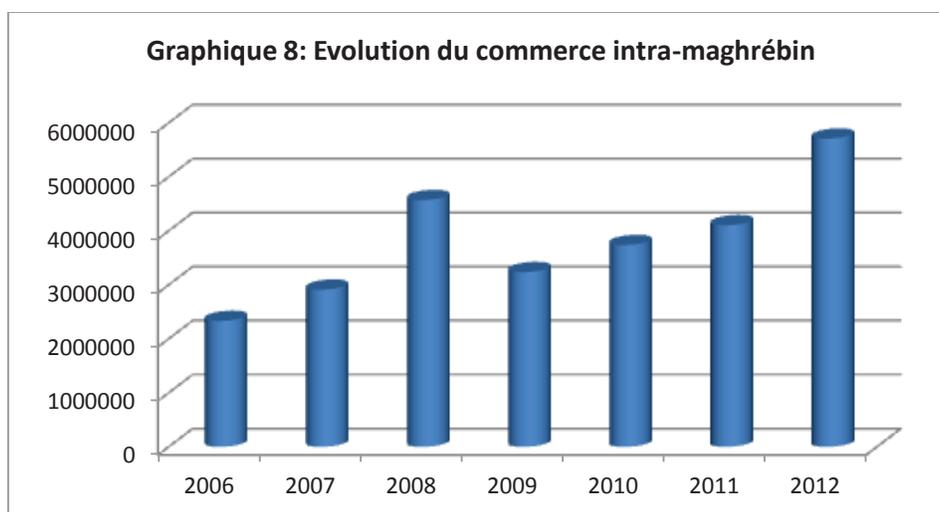
La Tunisie détient près de 23% de parts du marché nord-africain et la structure de son offre est dominée par les articles manufacturés à hauteur de 65%, en nette reprise après la chute enregistrée en 2011.



## B. Evolution du commerce au sein de l'Union du Maghreb Arabe

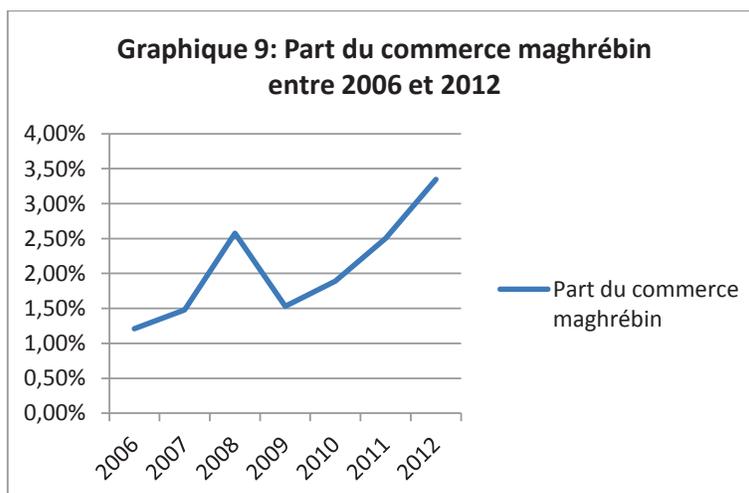
Le commerce intra-maghrébin est en forte croissance en 2012 par rapport à l'année antérieure, puisqu'il a crû de plus de 39%. Il s'agit de la deuxième meilleure performance annuelle des sept dernières années. Seule l'année 2008 avait enregistré une meilleure croissance.

### 1. Volume des échanges intra-maghrébins



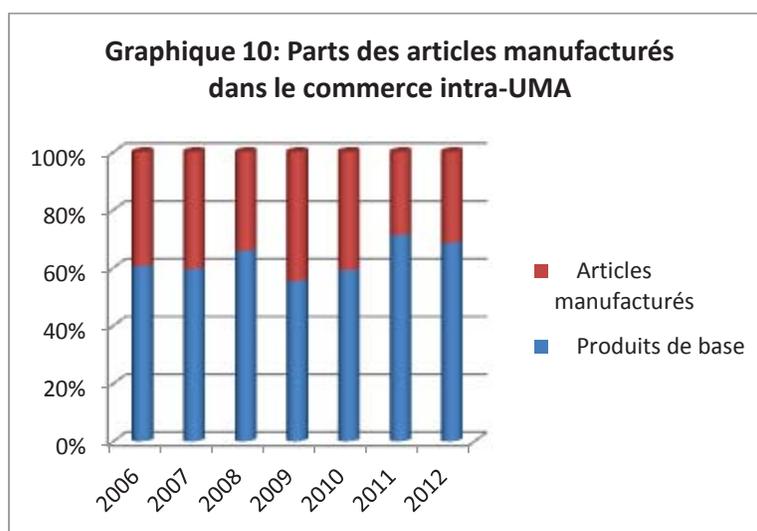
La baisse enregistrée après 2008 s'explique par les effets de la crise internationale sur les économies de la sous région. La relative faible reprise, depuis cette date, tend à être justifiée par l'impact du ralentissement économique qu'a connu la région après les événements sociopolitiques de 2011.

Toutefois, et à l'image de ce qu'a été avancé sur la relative faiblesse du commerce intra-Afrique du Nord, le groupement économique de l'Union du Maghreb Arabe commerce très peu à l'intérieur de ses frontières. Seul 3,35% des exportations des pays membres de l'UMA sont destinées au marché maghrébin, ce qui représente une part extrêmement faible eu égard aux performances enregistrées par les autres Communautés Economiques Régionales du continent africain. L'évolution de ces dernières années est cependant positive. A l'exception de la chute enregistrée en 2009, la part du commerce maghrébin dans les exportations globales est en hausse régulière.



## 2. Nature des produits échangés

La transformation structurelle des économies de l'Union du Maghreb Arabe passe par une modification de sa structure économique, essentiellement productrice de produits de base non ou très peu transformés à une économie industrielle portée sur des produits de plus grande valeur ajoutée. Le développement de la production et la commercialisation d'articles manufacturés sont à ce titre des conditions fondamentales pour le décollage économique voulu par les pays maghrébains.



Force est de constater qu'au lieu de prendre une place de plus en plus importante dans le commerce intra-maghrébin, les articles manufacturés, dans leur ensemble perdent d'importance dans cette

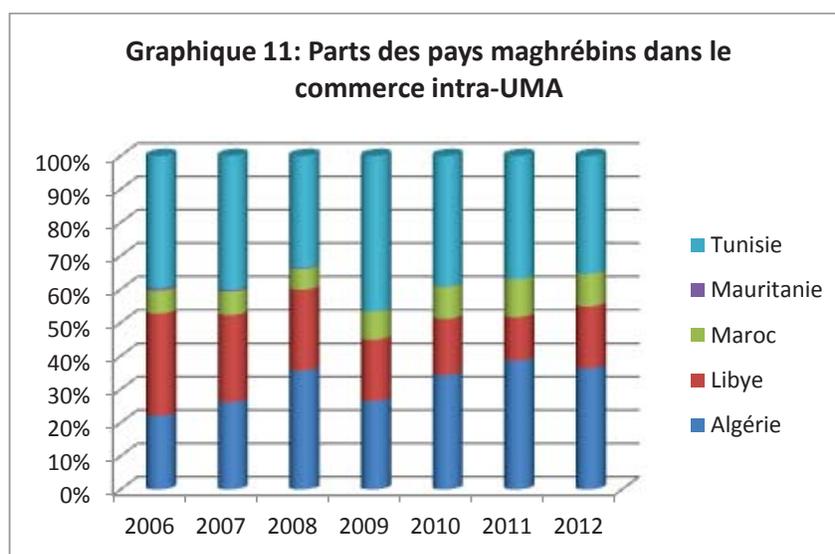
évolution au profit des produits de base. En 2012, ils ne représentent que 31.34% du commerce au sein de l'UMA alors que ce taux était de 44.69% en 2009. L'évolution positive des exportations échangées sur le marché maghrébin semble profiter essentiellement aux produits de base.

Si le commerce maghrébin est, en 2012, à plus de 68% à base de produits primaires à faible valeur ajoutée, plus de 76% de ces derniers viennent des exportations de combustible. Autrement dit, plus de la moitié des exportations des pays de l'UMA (52.7%) vers les pays membres est constituée des combustibles, pétrole et gaz naturel. Les articles manufacturés de haute technologies et à compétences élevées ne représentent quant à eux que 8.5% du total du commerce maghrébin.

### 3. Les dynamiques nationales dans le commerce intra-maghrébin

La nature des produits échangés sur le marché maghrébin appelle à identifier les principaux pays animateurs de ce marché. Qui sont-ils et qu'échangent-ils comme produits, sont les questions auxquelles s'attèle cette sous partie du chapitre.

Comme attendu, les pays producteurs de combustibles dominent le marché de l'UMA. L'Algérie et la Libye, dont les hydrocarbures et le gaz naturel représentent respectivement 95% et 91% de leur offre sur le marché maghrébin en 2012, dominent avec près de 55% des échanges intra-maghrébins.



Comme signalé plus haut, 52.7% des échanges intra-maghrébins en 2012 sont constitués de pétrole et de gaz naturel.

Les exportations marocaines vers les autres pays membres de l'UMA représentent près de 10% du marché maghrébin. Ce taux reste relativement faible étant donné le poids économique de ce pays au sein de l'UMA. Près de 62% des exportations marocaines est tiré des articles manufacturés, dont les produits de haute technologie et à compétences élevées constituent près de 25%.

La part de marché de la Mauritanie a été divisée par dix entre 2006 et 2012, passant d'un non-significatif 0.69% à une quasi absence en 2012, avec 0.06%, dont une prédominance des produits alimentaires.

Le leader traditionnel du commerce intra-maghrébin, la Tunisie, a perdu sa première place depuis 2011 au profit de son voisin algérien. En effet, La Tunisie a historiquement dominé les échanges commerciaux au sein de l'UMA, avec une part de marché moyenne de près de 40%. Les événements politiques de 2011 et l'instabilité institutionnelle qui a suivi ont, entre autres, fortement réduit son dynamisme économique au sein de l'Union.

Si le commerce intra-maghrébin pâtit d'une faiblesse historique, ne dépassant pas les 3,35% du commerce extérieur de ces pays, ces derniers n'ont cessé, comme signalé dans le chapitre précédent, d'appeler de leurs vœux à la dynamisation de leurs échanges commerciaux, notamment par la facilitation du commerce qui inclut un ensemble de mesures dont l'objectif est la promotion des échanges et dont un état des lieux est analysé dans les chapitres suivants, en complément au rapport ARIA VI de la CEA, consacré à cette thématique.

## Chapitre 3

### Rôle de la facilitation du commerce

La progression des échanges commerciaux dans le monde mais également au niveau intra Afrique du Nord, comme présenté dans le chapitre précédent met une pression importante sur les autorités publiques impliquées dans la gestion des frontières, pour une plus grande fluidité des flux et une efficacité des mesures de protection du consommateur décidées par les différents pays.

Le temps nécessaire aux démarches administratives, les coûts liés à la logistique et aux infrastructures, les formalités douanières sont quelques uns des coûts « cachés » liés aux échanges commerciaux transfrontaliers et qui constituent autant de perte d'opportunités commerciales. Ces coûts sont traduits inéluctablement par une augmentation du prix du produit final payé par le consommateur.

La réduction des coûts liés aux échanges commerciaux peut s'apparenter, en termes d'effets sur les économies nationales, à l'impact produit par une réduction des tarifs douaniers. En effet, la facilitation du commerce, à travers la promotion des échanges qu'elle produit, augmente le bien être des pays impliqués à travers l'élargissement de l'offre de biens et services mais également par une baisse des prix au profit des consommateurs.

#### A. Définition de la facilitation du commerce

L'OMC, qui a charge le pilotage des négociations internationales du cycle de Doha pour le développement et dont la facilitation du commerce est une composante importante du Programme, définit cette dernière comme « la simplification et l'harmonisation des procédures de commerce international ». Il s'agit des « activités, pratiques et formalités liées à la collecte, à la présentation, à la communication et au traitement des informations requises pour les échanges internationaux de marchandises ».

Au-delà de la définition adoptée, la facilitation du commerce implique toutes les mesures prises par les pays pour favoriser les échanges commerciaux transfrontaliers. Elle inclut le développement des infrastructures et les opérations de logistiques y afférentes, la gestion des frontières mais également dans une optique générale, le climat des affaires, la lutte contre la corruption et la réduction de la bureaucratie. L'évaluation des progrès enregistrés par les pays d'Afrique du Nord en la matière et sur la base d'indice et indicateurs conçus par différents organismes internationaux, est présentée dans le chapitre suivant pour juger des obstacles franchis par ces pays et définir Des champs d'action futurs.

Les axes de discussion présents dans le cycle de Doha liés à la facilitation portent pour l'essentiel sur la gestion des frontières et les formalités de transport, puisqu'ils se concentrent sur la liberté de transit, les formalités liés aux échanges commerciaux et sur la transparence des réglementations commerciales.

## **Résultats de la Conférence ministérielle de Bali sur la facilitation du commerce**

Les 159 pays membres de l'organisation mondiale du commerce, réunis à la Conférence ministérielle qui s'est tenue à Bali (Indonésie) du 4 au 7 décembre 2013, ont conclu un accord. L'accord de Bali représente moins de 10% du vaste programme de réformes lancé à Doha mais l'enjeu était l'avenir même de l'OMC, et du multilatéralisme en général, en cas d'échec de la ministérielle. En effet avant Bali, aucune des quatre réunions ministérielles qui ont suivi le lancement du programme n'a abouti à une entente globale.

Le « paquet » de Bali, qui est une sélection de questions de négociations plus larges du Cycle de Doha, concerne trois volets : l'agriculture (avec un engagement à réduire les subventions à l'export), l'aide au développement (prévoyant une exemption accrue des droits de douane aux produits provenant des pays les moins avancés) et la facilitation des échanges.

Le paquet de Bali reste modeste même s'il est considéré comme le premier accord d'envergure entre les membres de l'OMC depuis sa création en 1995. Le plus important pour les flux de commerce mondial est la partie de la facilitation du commerce, qui vise à réduire la bureaucratie et à accélérer les passages en douane et les autorisations portuaires.

### **La facilitation du commerce**

La décision portant sur la facilitation du commerce est un accord multilatéral visant à simplifier les procédures douanières en réduisant les coûts et en améliorant leur vitesse et efficacité. Il s'agit d'un accord juridiquement contraignant et est l'une des plus grandes réformes de l'OMC depuis sa création en 1995. Les objectifs sont : d'accélérer les procédures douanières ; de rendre les échanges plus rapides et moins chers ; d'assurer la clarté, l'efficacité et la transparence, de réduire la bureaucratie et la corruption, et d'utiliser les progrès technologiques. Il contient également des dispositions sur les marchandises en transit, une question particulièrement d'intérêt pour les pays sans littoral qui cherchent à commercer par les ports des pays voisins.

Une partie de l'accord implique une assistance pour le développement et les pays les moins avancés à mettre à jour leurs infrastructures, à la formation des fonctionnaires des douanes, ou pour tout autre coût associé à la mise en œuvre de l'accord.

Les avantages pour l'économie mondiale sont estimés entre 400 et 1000 milliards de dollars, en réduisant les coûts du commerce entre 10 % et 15 %, en augmentant les flux commerciaux et le recouvrement des recettes et en créant un environnement d'affaires stable et plus attractif pour les IDE.

## **B. L'importance de la facilitation du commerce**

La croissance exponentielle des échanges commerciaux mondiaux, liés à la réduction des droits de douane et des autres obstacles aux échanges se traduit par une augmentation sans précédent historique des flux aux frontières. Ces flux concernent les produits échangés mais sont également de nature humaine, financière nécessaires au bon déroulement des transactions commerciales.

Cet afflux régulier et croissant aux postes de frontières produit une charge de travail nouvelle pour les autorités publiques qui n'ont pas toujours su ou pu s'adapter et modifier leurs arsenaux administratif et financier pour mieux accompagner cette libéralisation des échanges. Les formalités douanières, les

mesures de contrôle et de protection et les activités des agences gouvernementales impliquées dans la gestion des frontières se retrouvent face à cet afflux croissant la plupart du temps sans ressources supplémentaires. Le passage aux frontières, calculé par le temps d'attente, devient problématique et cause pour le moins la perte d'opportunités commerciales.

Ces dernières décennies ont également vu se modifier les modes de production à deux niveaux, avec un fort impact sur les échanges commerciaux. Le premier concerne la production à flux tendu qui consiste à adopter une chaîne de production où l'intégration des intrants est adaptée de manière tendue et « juste à temps », alors que le deuxième concerne la géo localisation et l'éparpillement des sites de production intervenant sur le même produit final.

L'immobilisation aux frontières de marchandises pour des raisons liées aux formalités administratives est un obstacle au développement d'industries adoptant le mode de production « juste à temps ». Cette immobilisation constitue un frein au développement de ces secteurs industriels qui sont très souvent liés à des industries de haute compétence nécessitant une livraison continue des intrants.

La libéralisation des échanges s'est également accompagnée par une délocalisation de la production des pays industriels vers les pays en développement pour tirer profit d'un meilleur coût de production. La recherche des coûts de production bas a produit dans certains secteurs industriels un éparpillement des sites intervenant sur la même ligne de production. La production de ces biens nécessite la contribution d'une gestion de frontières adéquate et efficiente pour réduire les délais et promouvoir les échanges.

Les changements survenus ces dernières décennies dans les cycles de production mondiale et dans les échanges internationaux appellent à une adaptation rapide des autorités publiques et une mise à jour régulière des procédures de gestion des frontières. Ce changement devrait avoir comme objectif principal la facilitation du commerce transfrontalier.

### **C. Les bénéfices tirés de la facilitation du commerce**

La facilitation du commerce est bénéfique aux entreprises, aux gouvernements mais aussi aux consommateurs. Les entreprises gagnent en productivité et en compétitivité puisqu'elles peuvent améliorer leur livraison des produits aux clients, les gouvernements, grâce à des procédures plus efficaces aux frontières, améliorent leurs recettes publiques par le traitement de plus de flux commerciaux et la lutte contre la fraude, alors que les consommateurs disposent de plus de choix de produits et à un meilleur prix, puisque ces derniers n'auront plus à payer les frais liés à l'immobilisation des produits aux frontières.

Des analyses de l'OCDE en 2005 montrent que les pays en développement bénéficieraient dans une plus grande mesure des mesures de facilitation de commerce en comparaison avec les pays de l'OCDE. 65% des gains mondiaux à tirer seraient destinés à l'amélioration du bien être de ces pays alors que le groupement de l'OCDE ne gagnerait que les 35% restant. Ceci est expliqué par la nature des produits exportés par les pays en développement, constitués en grande partie de produits de base et surtout de produits agroalimentaires, très sensibles aux effets négatifs d'une mauvaise gestion des frontières. La deuxième explication tient au fait que ces pays sont ceux qui pâtissent d'un système administratif moins efficace et qu'une amélioration relative produirait de meilleurs gains en termes de promotion des échanges.

Selon ces mêmes analyses, les pays du Moyen Orient et Afrique du Nord accapareraient 11% des gains attendus au niveau mondial de la facilitation du commerce, alors que le reste du Continent en gagnerait 7%.

Par ailleurs, une étude de la CEA sur l'Accord de Libre Echange Continental montre que la facilitation du commerce favorise plus le développement des échanges de produits manufacturés, notamment en Afrique du Nord, par rapport au reste des échanges. Une plus grande facilité de mouvement des intrants devrait accélérer la diversification et la sophistication des économies et faciliter une meilleure intégration aux chaînes de valeurs globales, ainsi que la création de chaînes de valeurs régionales.

La facilitation du commerce joue également un rôle important pour l'attractivité des pays et notamment pour les Investissements Directs Etrangers (IDE). La compétitivité améliorée des échanges et l'accroissement des échanges créent un environnement créatif qui favorise la dynamique d'investissements.

Enfin, les autorités publiques améliorent leurs recettes publiques tirées de la croissance des échanges à leurs frontières. Cela revêt une importance cruciale notamment pour les pays en développement qui dépendent particulièrement de la taxation du commerce extérieur pour financer leur budget. Les gouvernements tirent également profit de la simplification des procédures aux frontières et gagnent en efficacité en luttant contre la corruption et la bureaucratie.

#### **D. Le coût de la facilitation du commerce**

La mise en place de mesures de facilitation du commerce a une conséquence en termes de coût. C'est une préoccupation pour les pays en développement que ces derniers ont soulevé dans le cadre des négociations au sein de l'OMC. Les pays africains ont notamment appelé à la solidarité internationale pour « une assistance financière et technique accrue propre à réduire le fossé qui existe entre pays développés et pays en développement s'agissant des ressources technologiques et humaines »<sup>5</sup>.

Le coût de la facilitation du commerce peut constituer un obstacle, notamment pour les pays les moins avancés, pour la mise en œuvre de mesures en faveur de l'accroissement du commerce et de l'intégration régionale. L'un des principaux obstacles tient au fait qu'il est très difficile de quantifier ce coût et de connaître en avance l'ampleur des réformes nécessaires avant de bénéficier des avantages de la facilitation du commerce.

Les coûts liés à la facilitation du commerce peuvent être groupés en 4 grands types que sont les coûts de l'infrastructure ; les coûts en ressources humaines ; les coûts de la réglementation et la législation ; et la baisse éventuelle des recettes provenant des taxes et prélèvements.

Le poste des coûts de l'infrastructure se présente le plus souvent comme le plus onéreux des mesures qui peuvent être prises pour la facilitation des échanges. Si en effet la conception des équipements et infrastructures doit répondre aux exigences du processus de réforme, ce qui engendrerait des coûts importants, il est néanmoins important de signaler que l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication peut améliorer l'efficacité de l'infrastructure existante sans en créer de nouvelles. Il existe donc un potentiel important de gain en efficacité tout en évitant des coûts importants.

---

<sup>5</sup> Position des Ministres du Commerce africains en septembre 2001, à Abuja, en préparation de la 4<sup>ème</sup> Conférence ministérielle de l'OMC.

La mise à niveau des ressources humaines est cruciale pour la réussite des mesures techniques et législatives en faveur du commerce. La formation du personnel existant et/ou le recrutement de nouveaux agents sont les deux instruments de cette mise à niveau. Chacun de ces deux instruments a ses avantages et inconvénients. Si la formation du personnel en place est relativement moins coûteuse, elle nécessite un temps d'assimilation et d'adaptation aux nouvelles pratiques et méthodes opérationnelles. Faire appel à un personnel qualifié, s'il permet de disposer rapidement d'une équipe opérationnelle, engendre des coûts importants.

Les réformes réglementaires et législatives que les mesures de facilitation du commerce engendrent, nécessitent la participation d'un arsenal institutionnel plus ou moins important. Ceci implique un coût en temps mais également en expertise.

Enfin, certaines taxes et prélèvements, qu'ils soient liés aux démarches administratives ou au passage des frontières, peuvent être revus à la baisse ou même annulés pour encourager le commerce et la fluidité des échanges.

Par ailleurs, certaines mesures peuvent engendrer des coûts d'exploitation qui vont au-delà des coûts initiaux d'installation. L'établissement de guichet unique en est un exemple. Ce type de mesure est perçu comme le plus onéreux et prend plus de temps dans l'application puisqu'elle nécessite 3 à 5 ans pour être opérationnelle. D'une façon générale, les coûts d'exploitation sont considérés comme bien inférieurs aux coûts de démarrage, sauf pour les mesures comme la publication en ligne et la création des comités de facilitation des échanges.<sup>6</sup>

Afin d'apprécier le degré de mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce par les pays d'Afrique du Nord, le chapitre suivant présente un diagnostic sur la base d'une sélection non exhaustive d'indices et indicateurs produits par des organisations internationales.

---

<sup>6</sup> CEA, Facilitation des échanges dans une perspective africaine, 2013

## Chapitre 4

### Analyse des avancées en matière de facilitation de commerce

Ce chapitre présente les évolutions nationales des pays de la sous région selon une sélection d'indices et d'indicateurs élaborés par des organismes internationaux portant sur les aspects centraux liés à la facilitation du commerce, comme les logistiques, le climat des affaires, la connectivité et la lutte contre la corruption.

#### A. Progrès et défis des pays d'Afrique du Nord en matière de facilitation du commerce

##### 1. Indice de Performance Logistique de la Banque Mondiale

La logistique joue un rôle important dans la dynamique des échanges internes et transfrontaliers. La présente sous partie traite des efforts récents de l'Afrique du Nord en la matière sur la base de l'Indice de Performance Logistique de la banque Mondiale.

L'Indice est construit pour l'analyse de l'efficacité des six composantes suivantes :

- La douane et la gestion des frontières
- Le commerce et les infrastructures de transport
- Le prix des envois maritimes
- Les services logistiques
- Le contrôle et suivi des envois
- Le respect des délais et conditions des envois.

Deux principales catégories sont tirées de l'indice :

- Les domaines de régulation
- La performance de la chaîne d'approvisionnement

L'indice est construit sur la base d'enquêtes, questionnaires et entretiens qui traduisent l'appréciation des professionnels en logistique vis-à-vis des différentes composantes. Il permet de comparer les pays et de suivre l'évolution dans le temps des différentes économies

Tableau 3: Classement des pays de l'Afrique du Nord par rapport à l'Indice de Performance Logistique

Pays	Classement/155	Valeur de l'Indice	% de la meilleure performance
Tunisie	41	3.17	69.4
Maroc	50	3.03	65.0
Egypte	57	2.98	63.3
Algérie	125	2.41	45.3
Mauritanie	127	2.40	44.7
Libye	137	2.28	41.0
Soudan	148	2.10	35.3

Source : Banque Mondiale, IPL 2012

Les trois pays relativement plus industrialisés de la sous région ont des performances significatives en matière de performance logistique. La Tunisie, le Maroc et l'Egypte sont en tête du classement de la sous région. Les deux pays maghrébins se placent parmi les 50 meilleures économies du monde et réalisent près ou plus de deux tiers de points de pourcentage de la meilleure performance mondiale.

L'Algérie, la Mauritanie, la Libye et le Soudan ferment la marche avec un retard significatif sur les trois pays tête de liste, puisque l'écart entre le troisième et le quatrième est de 68 places. Le Soudan est particulièrement sous performant puisque le pays figure dans les 10 dernières places du classement.

Le rapport 2012 de la Banque Mondiale offre un regard sur l'évolution des performances de certains pays sur une moyenne période, cinq ans en l'occurrence. A ce niveau, deux pays de la sous région se distinguent par leurs progrès, à savoir le Maroc et l'Egypte qui font partie des dix meilleures évolutions de performance mondiale entre 2007 et 2012.

Le Maroc est passé de la 113<sup>ème</sup> place en 2007 à la cinquantième en 2012. La performance du pays est le résultat de l'implémentation de la Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique, stratégie basée sur un programme de partenariat public-privé sur la période de 2010-2015 et qui tire profit de la proximité du pays à l'Union Européenne. La stratégie qui aspire à réduire le coût logistique du pays de 20 à 15% à échéance, combine une réforme de la gestion de ses frontières avec un investissement physique important, notamment dans le port Tanger Med. Cet investissement a naturellement permis au pays d'améliorer sa connectivité comme cela est salué par l'Indice de Connectivité des Transports Maritimes de CNUCED (Voir plus bas).

L'Egypte est quant à elle passée de la 97<sup>ème</sup> place à la 57<sup>ème</sup> grâce à la qualité de ses infrastructures et à l'efficacité des envois internationaux. Là aussi, le Canal de Suez permet au pays de booster le niveau de sa connectivité maritime à l'économie globale.

Tableau 4: Performance des pays d'Afrique du Nord selon les composantes de l'Indice de Performance Logistique 2012 (sur 155 pays)

Pays	Indice général	Douanes	Infrastructures	Transport maritime	Qualité et Compétence logistiques	Suivi et traçabilité	Ponctualité
Tunisie	41	33	54	65	40	40	35
Maroc	50	65	39	46	59	58	53
Egypte	57	69	45	51	50	66	64
Algérie	125	117	139	89	145	114	116
Mauritanie	127	102	113	112	125	135	139
Libye	137	135	152	99	128	123	145
Soudan	148	131	140	150	121	150	151

Source: Banque Mondiale, IPL 2012

L'analyse des performances des pays de l'Afrique du Nord au niveau des différents indicateurs composants l'Indice permet de signaler la divergence des domaines de performances relatives des uns et des autres. En d'autres termes, la sous région n'a pas un avantage comparatif sur le monde dans un domaine spécifique ou un autre et les performances des pays sont disparates entre les différents domaines couverts par l'Indice de la Banque Mondiale.

En comparaison avec le score général respectif, des performances sectorielles sont à signaler : la Tunisie et la Mauritanie enregistrent leurs meilleurs scores dans le domaine de la gestion de douane alors qu'elles sont relativement en retard dans le domaine du transport maritime pour la Tunisie et en ponctualité pour la Mauritanie. Le transport maritime est le domaine où les voisins algérien et libyens enregistrent leurs meilleures performances. Le Maroc et l'Égypte quant à eux réalisent leurs meilleurs scores dans le domaine des infrastructures alors que le Soudan est relativement performant en matière de qualité et compétence logistiques.

Dans l'autre sens, La Mauritanie et le Soudan sont épinglés pour la ponctualité de leurs services logistiques alors que le Maroc et l'Égypte enregistrent un retard relatif dans la mise à niveau de leurs services douaniers. La Tunisie, l'Algérie et la Libye ont quant à eux des efforts à fournir respectivement dans le transport maritime, la qualité et compétence logistiques et les infrastructures.

## **2. Indice du Climat des Affaires « Doing Business » de la Banque Mondiale**

La transparence du cadre législatif et réglementaire et son application sont des conditions centrales pour la facilitation du commerce, comme présenté plus haut. Cette sous partie approchera cette condition à travers l'analyse des performances des pays de la sous région selon l'indice du climat des affaires.

*Doing Business* cherche à « évaluer d'un point de vue objectif les réglementations qui encadrent les entreprises locales. Le projet s'intéresse en priorité aux petites et moyennes entreprises situées dans la plus grande métropole d'affaires du pays ».

S'appuyant sur des études de cas types, le rapport propose des indicateurs quantitatifs sur la réglementation qui s'applique aux entreprises à différentes étapes de leur cycle de vie.

Les résultats de chaque économie peuvent être comparés non seulement à ceux de 184 autres économies, mais également dans le temps. Ces données mettent en évidence les principales entraves à l'activité économique telles qu'elles ont été rapportées par les entrepreneurs de plus de 100 économies et concernent en autres, des aspects centraux de la facilitation du commerce.

*Doing Business* s'intéresse à plusieurs dimensions importantes du cadre réglementaire s'appliquant aux entreprises locales, notamment la création d'entreprises, l'obtention de permis de construire, le raccordement à l'électricité, le transfert de propriété, l'obtention de crédit, la protection des investisseurs, le paiement des taxes et impôts, le commerce transfrontalier, l'exécution des contrats et le règlement de l'insolvabilité.

*Doing Business* part du principe fondamental que l'activité économique, notamment pour le développement du secteur privé, a besoin de règles claires et cohérentes sur lesquelles s'appuyer : des règles qui établissent et clarifient les droits de propriété et qui facilitent la résolution des différends.

Bien que la République arabe d'Égypte soit le pays qui ait le plus progressé de la région Moyen-Orient — Afrique du Nord depuis 2005, son amélioration est pour l'essentiel intervenue avant 2009. Au cours des quatre dernières années, aucune amélioration visible n'a été constatée dans les domaines observés par *Doing Business*.

Au niveau sous régional, les économies d'Afrique du Nord ont accordé moins d'attention à la réforme de la réglementation des affaires l'année dernière qu'au cours de toutes les années antérieures couvertes par *Doing Business*, et seuls 11 % de ces économies ont mis en place au moins 2 réformes de la réglementation.

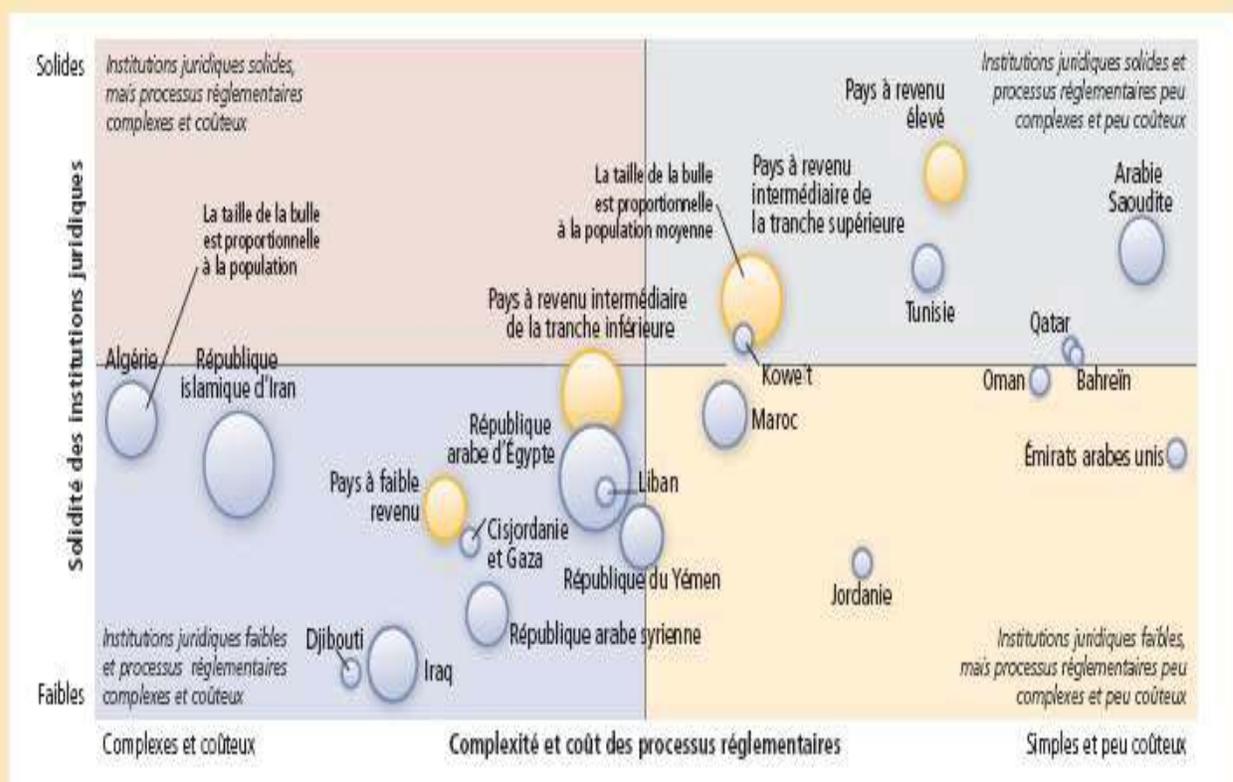
Les éditions antérieures de *Doing Business* ont souligné les efforts substantiels entrepris par les gouvernements d'Afrique du Nord afin d'améliorer la réglementation des affaires pour les entrepreneurs locaux. Cette dynamique réformatrice a baissé après les événements de 2011 et laissé place à très peu d'initiatives pour améliorer le climat des affaires. En effet, certains pays se sont engagés dans un processus complexe de transition vers des formes de gouvernement plus démocratiques et ont reporté les réformes sectorielles à plus tard.

De plus, la région souffre d'une crise de confiance et d'une déficience de la gouvernance : les entreprises ne font pas confiance aux pouvoirs publics et les pouvoirs publics ne font pas confiance aux entreprises. Les responsables d'entreprise de la région placent la corruption, les pratiques anticoncurrentielles et l'incertitude de la réglementation en haut de la liste de leurs difficultés. En même temps, 60 % des fonctionnaires interviewés dans l'ensemble de la région perçoivent le secteur privé comme corrompu.

Les banques, également, connaissent une défiance vis-à-vis des opérateurs privés puisqu'elles citent le manque de transparence des entreprises comme l'un des principaux obstacles à l'extension du crédit pour les petites et moyennes entreprises.

Le rapport de 2012 considère l'accès aux informations élémentaires comme une priorité pour les pays d'Afrique du Nord, notamment en ce qui concerne les informations sur les tarifs et taxations.

## Classement moyen relatif à des indicateurs *Doing Business* par économie et groupe de revenu sur le plan mondial



Remarque : L'expression « solidité des institutions juridiques » se réfère au classement moyen relatif à l'obtention des prêts, à la protection des investisseurs, à l'exécution des contrats et aux solutions de règlement de l'insolvabilité. L'expression « complexité et coût des procédures réglementaires » se réfère au classement moyen relatif à la création d'entreprises, à l'obtention des permis de construire, au raccordement à l'électricité, au transfert de propriété, au paiement des taxes et impôts, et au commerce transfrontalier. La taille de la bulle est proportionnelle à la population de chaque économie. Les bulles en gris représentent les moyennes des économies dans chaque groupe de revenu, hormis pour les économies du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

Source : base de données de *Doing Business*.

Tableau 5 : Classement des pays d'Afrique du Nord selon l'Indice du Climat des Affaires

Pays	Nombre de réformes	Classement/189 pays
Tunisie	0	51
Maroc	3	87
Egypte	0	128
Soudan	0	149
Algérie	0	153
Mauritanie	1	173
Libye	0	187

Source : Banque Mondiale, *Doing Business* 2014

La Tunisie est en tête du classement de la sous région, se plaçant à 51<sup>ème</sup> place mondiale, suivi du Maroc à 87<sup>ème</sup>, l'Égypte à 128<sup>ème</sup>, le Soudan 128<sup>ème</sup> surclasse l'Algérie 149<sup>ème</sup> qui est suivie par la Mauritanie 173<sup>ème</sup> et enfin arrive la Libye<sup>7</sup> en 187<sup>ème</sup> place sur les 189 pays que compte le rapport.

Seuls l'Égypte et le Maroc font partie des cinquante pays ayant le plus avancé en matière d'amélioration de la réglementation des PME. L'Égypte fait partie des dix économies ayant le plus réduit l'écart avec la frontière depuis 2005, alors que le Maroc est classé 28<sup>ème</sup> de la liste.

<sup>7</sup>La Libye fait partie des quatre pays ayant été ajoutés pour la première fois à la liste des pays couverts par le rapport de cette année.

Toutefois certains pays de la sous région sont salués pour leurs efforts pour la mise en place de réglementations spécifiques jugées comme « bonne pratique ». La Mauritanie est citée par le rapport DB 2014 comme pays ayant mis en œuvre une bonne pratique en matière de facilitation du commerce transfrontalier et spécifiquement pour avoir mis en place des mesures de contrôle et d'inspection basés sur les risques.

La décision du Maroc, parmi d'autres pays, de ne pas exiger un capital minimal pour la création d'entreprises est saluée comme une bonne pratique par le rapport.

La Tunisie est citée comme ayant mis en œuvre de bonnes pratiques pour la facilitation du crédit en ayant facilité la diffusion de l'information sur les crédits et pour ses efforts en matière de facilitation du recouvrement fiscal à travers la déclaration et le paiement électronique.

L'Egypte est citée comme ayant mis en place une bonne pratique en matière de protection des investissements.

Les efforts d'amélioration de la réglementation entourant les affaires des PME en Afrique du Nord créent une dynamique réformatrice favorable au développement des échanges commerciaux. La nouvelle donne politique sous régionale offre une opportunité historique pour conduire ces pays vers un Etat de droit où les règles sont transparentes, claires et mieux appliquées.

### **3. Indice de Facilitation du Commerce du Forum Economique Mondial**

L'Indice de Facilitation du Commerce du Forum Economique Mondial mesure le degré selon lequel les différentes économies ont créé des institutions, des politiques et des services facilitant la libre circulation des marchandises à travers les frontières et jusqu'à destination. La structure de l'indice reflète les principaux catalyseurs du commerce, en les divisant en quatre thématiques représentées par les quatre sous-indices A, B, C et D:

A. Le sous-indice d'accès au marché évalue la mesure de l'attractivité du cadre réglementaire du pays pour les biens étrangers et le degré de facilitation d'exportation de ses propres biens. Il se décline par le biais du pilier 1: l'accès au marché domestique et à l'étranger

B. Le sous-indice de l'administration des frontières évalue la mesure dans laquelle l'administration à la frontière facilite l'entrée et la sortie des marchandises à travers les piliers suivants 2: l'efficacité de l'administration des douanes ; 3: l'efficacité des procédures d'import-export ; et 4: la transparence de l'administration de la frontière

C. Le sous-indice de l'infrastructure de transport et des communications prend en compte si le pays a mis en place les infrastructures nécessaires pour faciliter la circulation des marchandises dans le pays et à travers la frontière à travers les piliers 5 : Disponibilité et qualité des infrastructures de transport ; 6 : Disponibilité et qualité des services de transport ; et 7 : Disponibilité et utilisation des TIC

D. Le sous-indice de l'environnement des affaires se penche sur la qualité de la gouvernance ainsi que le cadre réglementaire et la situation sécuritaire impactant les activités d'import-export à travers les piliers 8 : L'environnement réglementaire ; et 9 : La sécurité physique

Les données bases de ces différents piliers sont tirées de l'enquête annuelle du Forum Economique Mondial, enquête qui collecte les appréciations d'acteurs privés des pays concernés. Ci-dessous le classement des pays d'Afrique du Nord, référenciés, en fonction des différents sous indices.

Tableau 6 : Classement des pays d'Afrique du Nord sur les 132 pays que compte le rapport 2012

<b>Pays</b>	<b>Indice général</b>	<b>Sous indice Accès au marché</b>	<b>Sous indice Administration des frontières</b>	<b>Sous indice Infrastructure de transport et communications</b>	<b>Sous indice Environnement des affaires</b>
<b>Tunisie</b>	44	53	44	53	37
<b>Maroc</b>	64	107	51	57	55
<b>Egypte</b>	90	113	76	60	93
<b>Algérie</b>	120	127	108	93	120
<b>Mauritanie</b>	125	118	115	126	121

Source : Forum Economique Global, The Global Enabling Report 2012

A l'image de l'indice Doing Business, le classement des pays de la sous région sur la base de l'indice du Forum Economique Mondial donne le trio de tête ; la Tunisie (44<sup>ème</sup> place), le Maroc (64<sup>ème</sup>) et l'Egypte (90<sup>ème</sup>). L'organisme ne disposant pas de données sur la Libye et le Soudan, se sont l'Algérie (120<sup>ème</sup>) et la Mauritanie (125<sup>ème</sup>) qui ferment la marche.

En comparant les performances individuelles des pays de la sous région entre les différents piliers, il est à noter qu'un retard relatif en infrastructure de transport et communications affecte la position de la Mauritanie. Le développement des infrastructures reste un défi important pour le pays pour améliorer sa connectivité aux marchés sous régionaux et mondiaux, l'exemple du retard de contribution de la Mauritanie à l'Autoroute Transmaghrébine est significatif. Le pays a inauguré en 2005 une route nationale reliant sa frontière nord avec Nouakchott, jusqu'à cette date aucune route n'existait.

L'accès aux marchés, domestique et étranger, regroupent les quatre pays référenciés par l'Indice comme domaine prioritaire d'action pour la promotion des échanges commerciaux. En effet, l'Indice fournit une présentation des obstacles les plus significatifs aux exportations selon l'appréciation des opérateurs privés. Il est intéressant de signaler que les deux pays de la sous région les mieux classés, la Tunisie et le Maroc, placent l'identification d'acheteurs et de marchés potentiels à la tête de leur préoccupation, suivi du coût élevé et retard du transport international. Le premier obstacle cité laisse une place prépondérante à l'action publique pour la promotion des exportations nationales. L'organisation de foires internationales et le développement des activités extérieures de promotion de la production nationale sont des axes de travail à privilégier.

Les opérateurs égyptiens place ce type de contrainte en troisième position avec un fort pourcentage (13.8% des enquêtés, le premier obstacle classé reçoit un pourcentage de 15.6%).

L'Algérie et la Mauritanie donne une importance relative à la difficulté d'accéder aux financements liés au commerce.

En ce qui concerne les importations, les barrières tarifaires et non tarifaires sont citées comme l'obstacle principal aux achats de produits extérieurs dans les cinq pays.

#### 4. Indice de connectivité des transports maritimes réguliers de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED)

L'Indice de connectivité des transports maritimes de la CNUCED capture dans quelle mesure les pays sont connectés aux réseaux mondiaux. Il est calculé sur la base de cinq composantes du secteur du transport maritime : a) le nombre de navires; b) la capacité de charge de conteneurs de ces navires; c) le tonnage maximal des navires; d) le nombre de services; et e) le nombre de compagnies qui exploitent des porte-conteneurs à partir et en direction des ports d'un pays. Les données, en l'occurrence, sont tirées de Containerisation International Online. Cet indice est obtenu de la manière suivante: pour chacun des cinq éléments, la valeur d'un pays est divisée par la valeur maximale de cet élément en 2004, et pour chaque pays on calcule la moyenne des cinq éléments. Cette moyenne, à son tour, est divisée par la moyenne maximale de 2004 et multipliée par 100. L'indice ainsi obtenu affecte la valeur 100 au pays qui affiche l'indice moyen des cinq éléments le plus élevé en 2004.

Tableau 7 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, annuel, 2004-2013

ANNEE	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Algérie	10	9,72	8,7	7,86	7,75	8,37	31,45	31,06	7,8	6,91
Égypte	42,86	49,23	50,01	45,37	52,53	51,99	47,55	51,15	57,39	57,48
Libye	5,25	5,17	4,71	6,59	5,36	9,43	5,38	6,59	7,51	7,29
Mauritanie	5,36	5,99	6,25	7,9	7,93	7,5	5,61	5,62	8,2	6,53
Maroc	9,39	8,68	8,54	9,02	29,79	38,4	49,36	55,13	55,09	55,53
Soudan									12,75	8,42
Tunisie	8,76	7,62	7,04	7,23	6,95	6,52	6,46	6,33	6,35	5,59

Source : CNUCED, CNUCEDSTAT, 2013

L'Égypte, avec le Canal de Suez a historiquement dominé le classement des pays de la sous région en matière de connectivité au transport maritime mondial. L'effet du Port Tanger Med est clairement visible sur la performance du Maroc qui a vu son indice s'améliorer à partir de 2008.

Les autres pays de la sous région pâtissent d'un retard significatif en la matière. L'expérience du port Tanger Med et son succès pour l'attraction de flux mondiaux de porte-conteneurs, pourrait à première vue constituer un exemple pour la sous région de la capacité de gagner en connectivité mondiale.

Naturellement, ce type d'investissement nécessite la conditionnalité initiale d'un positionnement géographique adéquat, un engagement financier important et des infrastructures accompagnantes (réseau routier et ferroviaire...etc.) importantes. Ces conditions ne sont pas réunies dans tous les pays de la sous région et par conséquent, il est peu probable pour ces pays de gagner significativement en facilitation du commerce à travers l'amélioration de leur connectivité au transport maritime mondial. Toutefois, l'intégration des infrastructures nationales au sein d'un réseau nord-africain, comme c'est le cas de l'Autoroute Transmaghrébine, incluant les services portuaires permettra à la sous région dans son ensemble d'améliorer individuellement et collectivement son accès aux marchés mondiaux.

#### 5. Indice du rapport de Compétitivité Globale du Forum Economique Mondial

L'insertion dans l'économie globale des pays d'Afrique du Nord et la volonté de s'engager dans les chaînes de valeurs globales et sous régionales nécessitent la production de biens et services compétitifs, capables de faire face à la concurrence qu'elle soit mondiale ou sous régionale. La compétitivité des économies est une condition *sinequanone* pour le commerce international.

Le rapport présente les résultats de l'indice de compétitivité Globale (GCI). Le GCI est basé sur 12 piliers de compétitivité, dressant un tableau complet du paysage de la compétitivité dans les pays à travers le monde. Le rapport ne dispose pas des données sur la compétitivité du Soudan.

Tableau 8 : Classement des pays d'Afrique du Nord selon l'indice de compétitivité du Forum Economique Mondial

Pays	Indice 2013-2014		Indice 2012-2013	
	Classement/ 148 pays	Valeur	Classement	Valeur
<b>Maroc</b>	77	4.11	70	-7
<b>Tunisie</b>	83	4.06	n/a	n/a
<b>Algérie</b>	100	3.79	110	10
<b>Libye</b>	108	3.73	113	5
<b>Egypte</b>	118	3.63	107	-11
<b>Mauritanie</b>	141	3.19	134	-7

Source : Forum Economique Mondial, Rapport sur la Compétitivité Globale 2013-2014

La sous-région est plutôt mal classée selon l'Indice de Compétitivité du Forum Economique Mondial. En effet, sur les 148 pays que compte ce classement, les pays d'Afrique du Nord se place entre la 77<sup>ème</sup> et 141<sup>ème</sup> place. S'inscrivant pour la plupart dans une dynamique de régression par rapport au classement de l'année antérieure. L'instabilité politique et la situation sécuritaire semblent peser lourdement sur la dynamique de réformes auxquelles le Forum appelle de ses vœux et qui constituent la base statistique de son indice de compétitivité.

Le trait est particulièrement marqué dans le cas égyptien. Le pays a perdu 11 places en une année, passant de 107<sup>ème</sup> à la 118<sup>ème</sup> place. Le pays a perdu 24 places du classement entre 2011 et 2013. La poursuite de la transition politique, qui fait suite aux changements de régime intervenus en 2011 et 2013, a un effet négatif sur les appréciations des participants à l'enquête du Forum. En effet, l'instabilité des politiques arrive en tête des facteurs problématiques cités par ces derniers comme obstacle aux affaires, avec 22% des votants. Selon le rapport, le pays devrait prendre des mesures pour une meilleure gestion des fondamentaux macroéconomiques qui ont souffert de la situation politique. Gérer les équilibres généraux et lutter contre l'inflation devraient constituer la priorité des autorités égyptiennes pour stabiliser le pays et enclencher par la suite les réformes structurelles nécessaires.

Le marché de l'emploi en constitue une priorité selon le rapport. Le sous indice de l'efficacité du marché de l'emploi place l'Egypte à la 146<sup>ème</sup> place sur 148 pays<sup>8</sup>. L'effort national en innovation est également mis en évidence pour son manque d'efficacité.

La Tunisie classée à la 83<sup>ème</sup> place, connaît une situation similaire. L'instabilité des politiques y est également citée comme obstacle principal aux affaires dans le pays (plus de 16% des interviewés). Même si la situation relative du marché de l'emploi n'est pas aussi alarmante comme pour les pays signalés en bas de page, le marché de l'emploi n'en constitue pas moins un problème important à résoudre. Le secteur pâtit, en comparaison aux autres dimensions couvertes par l'Indice, d'un retard relatif important.

Les autres pays de la sous région partagent un socle de facteurs problématiques pour leur compétitivité. La bureaucratie des gouvernements est épinglée par les interviewés, et arrive en tête des

<sup>8</sup> L'Afrique du Nord est particulièrement mal classée par le sous indice de l'efficacité du marché de l'emploi, puisque trois pays, l'Algérie, l'Egypte et la Mauritanie, se placent dans les cinq dernières places du classement, respectivement 147<sup>ème</sup>, 146<sup>ème</sup> et 143<sup>ème</sup> place.

préoccupations au Maroc, en Algérie et en Libye. Elle est également en deuxième position en Tunisie et à la quatrième position en Mauritanie. Les réformes administratives, la réduction de la bureaucratie des affaires, l'assouplissement des procédures liées à la création d'entreprises et aux investissements sont autant de paramètres ayant un impact direct sur le niveau de compétitivité des économies de la sous région.

L'accès au financement est également un obstacle majeur signalé par le rapport. Ce dernier entrave sensiblement le climat des affaires et constitue une priorité dans plusieurs pays de la sous région.

Parmi les obstacles qui limitent la création d'entreprises et le climat des affaires en général, le rapport du Forum Economique Mondial remarque la place importante que revêt la corruption. Cette dernière est très souvent citée comme facteur limitant la compétitivité des pays de la sous région. L'Indice de Perception de la Corruption construit par Transparency International fournit plus de détails sur le sujet.

## 6. Indice de Perception de la Corruption de Transparency International

L'efficacité des services administratifs intervenant sur toute la chaîne d'approvisionnement est centrale pour la fluidité des échanges. La corruption, comme signalé dans le chapitre, constitue un défi pour la facilitation du commerce, particulièrement pour les pays en développement. Cette partie du chapitre se base sur l'Indice de Perception de la Corruption établi par Transparency pour évaluer les progrès réalisés par les pays de la sous régions et déterminer les champs d'action prioritaires. L'Indice classe les pays en fonction du degré perçu de corruption de leur secteur public. C'est un indice composite, une combinaison d'enquêtes et d'évaluations de la corruption, recueillies par une variété d'institutions.

Tableau 9 : Classement des pays d'Afrique du Nord selon l'Indice de Perception de la Corruption de Transparency

Pays	Classement /176 pays et territoires	Valeur
Tunisie	75	41
Maroc	88	37
Algérie	105	34
Egypte	118	32
Mauritanie	123	31
Libye	160	21
Soudan	173	13

Source: Transparency International, Indice de Perception de la Corruption 2012

Les pays de la sous région sont généralement en retard en matière de bonne gestion des affaires collectives. La perception de la corruption du secteur public, faite par les opérateurs économiques, y est plutôt alarmante et témoigne du peu de confiance du monde des affaires dans l'Etat régulateur et garant des droits. Ceci confirme les constats avancés par l'indice sur la Compétitivité élaboré par le Forum Economique Mondial et présenté plus haut.

Sur une valeur entre 100 et 0, 100 étant une valeur hautement « propre » et 0 hautement « corrompu », les pays de la sous région ont des valeurs entre 41 (Tunisie) et 13 (Soudan). Ce qui les classe tous en deuxième partie du classement général.

Au-delà de la conception de réglementations claires, l'application de ces dernières est cruciale pour la promotion des échanges. La lutte contre la corruption en Afrique du Nord se confirme comme un axe de travail à privilégier pour assainir l'environnement des affaires et faciliter le commerce transfrontalier.

## 7. Initiative de la CEA pour la mesure de l'intégration en Afrique

### Concept et Méthodologie

En référence aux recommandations de la Conférence des ministres africains des finances, de la planification et du développement économique et de la Conférence des ministres africains en charge de l'intégration, dans leurs sessions de 2013, appelant les institutions régionales à améliorer leurs outils de suivi et évaluation des efforts d'intégration en Afrique, la CEA a décidé de développer un indice de l'intégration régionale. Un comité a été mis en place pour réfléchir sur la forme que devra prendre l'indice et proposer une feuille de route pour sa construction.

L'indice prendra comme référence la vision africaine sur les priorités de l'intégration régionale, circonscrite dans le traité d'Abuja et tiendra compte du Programme Minimum d'Intégration, développé par l'Union Africaine et des secteurs non inclus dans ce dernier, mais qui font objet de différents programmes continentaux, tels que l'énergie et les infrastructures. L'Indice tiendra compte également des objectifs d'intégration répertoriés dans le Plan d'action global pour stimuler le commerce intra-africain (BIAT) et dans la feuille de route pour la mise en œuvre de la Zone Continentale de Libre Echange (ZCLE).

Pour tenir compte des accords sous régionaux, le projet permettra de développer un indice spécifique pour les Communautés Economiques Régionales (CER) qui comparera les pays dans chacun des huit CER en termes de progrès réalisés vers les objectifs convenus au niveau sous régional.

#### Principes directeurs pour l'identification des indicateurs

Trois principes fondamentaux ont été identifiés pour guider le choix des indicateurs et la structuration de l'indice.

(i) Distinction entre les mesures d'intégration institutionnelle et l'intégration réelle des pays. Il a été décidé de créer deux indices séparés, l'un mesurant les efforts d'intégration institutionnelle, et l'autre, les efforts de l'intégration réelle des pays. En conséquence, chaque pays aura quatre scores dont deux pour l'indice au niveau continental (1 pour les efforts d'intégration institutionnelle et 1 pour l'intégration réelle) et deux pour l'indice au niveau de la CER.

(ii) Des critères de sélection uniformes pour les indicateurs. Les indicateurs de l'indice d'intégration régionale en Afrique seront choisis en fonction de quatre critères: la base théorique, la pertinence, la comparabilité et la disponibilité des données de qualité. En outre, les indicateurs devront être comparables entre les pays dans le temps pour indiquer les changements survenus dans le processus d'intégration régionale.

(iii) Disponibilité des données. Lorsque les données d'un indicateur particulier ne sont pas disponibles, cet indicateur aura une variable muette qui a la même valeur pour tous les pays. Ce qui permettrait de comparer les indices entre pays.

#### Méthodes de collecte des données

La production de l'indice nécessitera un exercice annuel de collecte de données. Il est important de pouvoir collecter le même type de données sur une base régulière. Le manque de cohérence dans la collecte de données recueillies d'une année à une autre limitera la comparabilité de l'indice et aura un impact négatif sur sa pertinence. Le mécanisme de collecte devra éviter la duplication des flux de données déjà existantes et une augmentation de la charge de réponse des pays. Un mécanisme de validation des données devra également être mis en place dans le but de donner une crédibilité à l'indice. Le mécanisme de collecte et de validation des données sera décidé en tenant compte des exigences de l'indicateur.

La mesure de l'intégration régionale développée par la CEA constituera un élément important de l'effort de la Commission pour produire des données et travaux fiables et nécessaires pour la promotion de politiques publiques adéquates. L'indicateur de l'Intégration régionale fera donc partie

de l'arsenal des produits statistiques que le bureau sous régional pour l'Afrique du Nord produire dans le cadre des Profils de Pays<sup>9</sup>.

### Quelles variables pour la pertinence d'une mesure de l'intégration régionale en Afrique du Nord ?

Sans préjuger des résultats des consultations qui auront lieu pour la définition de l'Indice au niveau continental, mais également sous régional, la réflexion spécifique à l'Afrique du Nord devrait prendre en compte les paramètres identifiants la particularité sous régionale en mettant en valeur les défis, processus et les intérêts des pays membres. Le choix des variables à inclure dans l'élaboration de l'indice est à ce titre crucial.

En effet, l'interconnexion des infrastructures de transport et d'énergie, le commerce intra régional, la mobilité des travailleurs, les échanges d'étudiants et la levée des visas sont autant d'éléments à prendre en compte pour mettre en valeur les avancées obtenues et définir les défis à surmonter pour une meilleure intégration dans la sous région.

Le bureau de la CEA pour l'Afrique du Nord appelle les pays membres à participer à cet effort collectif par la définition des variables devant composer l'indice et prendre les décisions nécessaires faciliter la collecte de données et la diffusion des résultats.

## **B. Feuille de route sous régionale pour la facilitation du commerce**

### **1. Appel à considérer la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble**

La chaîne d'approvisionnement intègre tous les processus, mesures et opérations garantissant la bonne conduite de la transaction commerciale du point de départ à l'arrivée, y compris la qualité de la livraison. L'efficacité de la chaîne d'approvisionnement est mesurée par son élément le plus faible. En effet, toute faiblesse d'un maillon de la chaîne impacte négativement l'appréciation générale du processus. Ceci appelle des implications importantes pour les pouvoirs publics en matière de facilitation du commerce.

Les trois piliers regroupant les principales mesures de facilitation de Commerce, que sont la modernisation des douanes, l'amélioration des infrastructures et l'élimination des barrières non douanières, cachent une panoplie de programmes et mesures qui ont un poids important dans la réussite de la transaction commerciale. La prise en compte de ces programmes et mesures dans une perspective globale de facilitation du commerce en considérant toute la chaîne dans son intégralité est indispensable pour accroître les flux commerciaux et améliorer l'intégration régionale.

Ainsi au-delà des trois piliers cités plus haut, les mesures touchant la réglementation des affaires, la gouvernance des institutions nationales, le respect des droits, la transparence et la lutte contre la corruption, la sécurité des biens et personnes, les services logistiques...etc. interviennent toutes pour la facilitation du commerce. Les interventions ciblées des Etats dans un maillon plus qu'un autre ne peuvent atteindre les effets escomptés que si elles sont accompagnées d'une recherche de solution pour les autres goulots d'étranglement déjà existants ou apparaissant suite à l'action des autorités.

---

<sup>9</sup> [www.uneca.org/sro-na](http://www.uneca.org/sro-na) pour plus de détails.

## 2. Actions sectorielles (Douanes, infrastructures, transport,...etc.)

L'adoption d'une approche intégrant toute la chaîne d'approvisionnement permettra aux pays de l'Afrique du Nord de tenir en ligne de mire l'efficacité des mesures particulières prises et leur impact sur les échanges commerciaux. Les améliorations en matière de transports, de gestion des frontières ou encore d'harmonisation des politiques s'inscriront dans une logique d'ensemble d'efficacité et d'efficacité.

Eu égard aux résultats des pays de la sous région par rapport à différents indices et indicateurs liés à la facilitation du commerce, présentés plus haut, une attention particulière des pays devrait être conduite vers les axes transversaux suivants :

- La construction d'une stabilité politique et la résorption des défis sécuritaires
- Une réglementation claire et transparente
- La simplification des procédures administratives
- La lutte contre la corruption
- L'amélioration de l'accès aux financements
- L'utilisation des technologies de l'information et de la communication

L'application de ces principes de bonne gestion aux différents éléments constituant la chaîne d'approvisionnement permettra aux pays de gagner sensiblement en matière d'efficacité des processus et d'accroître les échanges commerciaux dans la sous région.

La plupart des pays d'Afrique du Nord sont passés ces dernières années par un processus d'ajustement et d'équilibrage budgétaires qui font suite aux mesures prises comme réponses aux doléances des mouvements de contestation politique et sociale depuis 2011. En effet, les décisions prises au lendemain des révoltes, qu'elles soient de soutien aux prix de produits de première nécessité ou d'interventions sur le marché de l'emploi par l'embauche dans la fonction publique, ont eu un impact sur les équilibres généraux et ont dépassé les capacités des pays à y faire face de manière structurelle. De plus, le contexte de crise internationale n'a pas favorisé une reprise en main rapide.

La situation d'instabilité politique et de défis sécuritaires, vécue par plusieurs pays de la sous région et résultante de ces révoltes, réduit les investissements, limite le tourisme et crée un climat de méfiance dans le monde des affaires. Cette situation constitue une urgence à laquelle ces pays doivent répondre en priorité pour restaurer le dynamisme de l'activité économique et commerciale. L'Egypte, la Libye et la Tunisie, comme avancé plus haut dans ce chapitre, font face à des défis importants dans le domaine, défis qui les ont fait reculer de plusieurs places dans les classements mondiaux en relation avec la facilitation du commerce.

La sécurité des biens et services est également à prendre en compte lors du traitement du phénomène du terrorisme. Les événements de cette année au site pétrolier d'In Amenas, au sud de l'Algérie, ainsi que la situation sécuritaire du Sahel, est là pour rappeler.

La stabilité politique doit être accompagnée par la conception d'un cadre réglementaire clair et transparent. Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de définir les lois et règles qui régissent les transactions commerciales, qu'elles soient internes ou dépassant les frontières. Cet environnement réglementaire sain, permet de créer une confiance renouvelée dans les institutions et favorise l'augmentation du commerce.

L'élan des pays de la sous région pour le lancement de plusieurs chantiers réglementaires signalé par le rapport Doing Business de cette année, date principalement d'avant les révoltes et mouvements sociaux qu'a connu la région dernièrement. Très peu de progrès en la matière a été enregistré par les pays de la sous région depuis 2009.

Si les changements politiques de ces dernières années ont réduit l'élan réformateur des pays d'Afrique du Nord, avec leurs imprévisions et leurs contraintes socio-économiques, ces changements fournissent paradoxalement une opportunité historique pour profiter de cette nouvelle dynamique politique et réviser le cadre réglementaire relatif aux affaires et particulièrement aux réglementations liées à la facilitation du commerce.

La sous région pâtit particulièrement de la faiblesse d'accès à l'information dans plusieurs domaines, y compris pour connaître les réglementations en vigueur. Dans cet esprit de libéralisation politique créée par les événements survenus, la facilitation de l'accès à l'information sur le cadre réglementaire relatif au commerce devrait être une priorité.

L'enquête annuelle du Forum Economique Mondial révèle que l'inefficience de la bureaucratie gouvernementale constitue un facteur problématique entravant les affaires. Cette enquête, basée sur les perceptions d'opérateurs économiques privés, partage le constat de la nécessité d'approfondir les efforts de réformes administratives lancées dans plusieurs pays de la sous région. Les procédures administratives doivent être claires, simples et au bénéfice du développement des échanges commerciaux.

La gestion des frontières fait partie intégrante des domaines à couvrir par cette simplification des procédures administratives. Elle doit couvrir toutes les démarches administratives liées aux échanges commerciaux, depuis la promotion des investissements, la création d'entreprises et les opérations y afférentes, le droit d'établissement et autres, la fiscalité, jusqu'aux opérations d'import-export, en passant par les démarches judiciaires et administratives.

La simplification des procédures doit également faire partie d'un effort de réforme administrative globale intégrant entre autres, l'intégration des technologies d'information et de communication, notamment avec l'informatisation des démarches, mais également la lutte contre la corruption.

Comme présenté plus haut dans le chapitre, le rapport de Transparency International, signale le retard des pays de la sous région en matière de lutte contre la corruption. Cette situation est confirmée par le rapport Doing Business de la Banque Mondiale mais également les rapports du Forum Economique Mondial portant sur la Compétitivité et sur la facilitation du commerce.

Transparency International révèle que presque tous les pays d'Afrique du Nord sont placés dans la dernière moitié du classement de 2012. Cette forte corruption du secteur public, telle que perçue par les opérateurs économiques, constitue pour le moins une déviation des ressources qui peuvent être mieux drainées vers la création de richesse et l'amélioration des échanges commerciaux.

Les réformes administratives doivent également exploiter au mieux les avancées régulières en matière de technologies de l'information et de la communication qui réduisent les délais et améliorent la qualité des interventions. L'intégration de l'informatique, l'automatisation des procédures, l'utilisation d'Internet y compris pour les paiements. Bien évidemment, ceci devrait accompagner une relecture de tout l'arsenal administratif pour une actualisation et une révision à même d'en dépolvériser les démarches.

La protection des données et la sécurité des transactions est une problématique à intégrer dans toute démarche d'intégration de ces nouvelles technologies dans la réforme administrative.

L'une des principales entraves au développement économiques des pays de la sous région est le difficile accès aux fonds nécessaires pour les investissements. Un tel constat est confirmé par les rapports du Forum Economique Mondial, où l'accès au financement est bien classé dans la liste des obstacles aux affaires en général et au commerce en particulier. Il est en tête de liste en Mauritanie, recueillant plus de 23% de votes, en deuxième position en Algérie, en troisième place au Maroc et en Tunisie, et en quatrième place en Egypte.

Les autorités gouvernementales sont appelées à intervenir pour faciliter l'accès aux ressources financières nécessaires pour l'activité économique. Le rôle du secteur bancaire comme pourvoyeur de fonds et sa relation avec les opérateurs économiques, qu'ils soient privés ou publics, les nouvelles sources de financement, et la question des garanties et risques doivent être examinés par les pays d'Afrique du Nord pour fluidifier davantage les transactions et promouvoir un secteur financier actif au service de la transaction commerciale.

En adoptant une approche de propositions basée sur l'efficacité de toute la chaîne d'approvisionnement et en attaquant les déviations et faiblesses qui peuvent entraver les transactions commerciales, les pays d'Afrique du Nord apporteraient une réponse d'ensemble à la problématique de la facilitation du commerce. Les six domaines d'intervention transversaux cités plus haut illustrent par des exemples concrets les types d'opération qui ne sont pas propres aux transactions commerciales mais qui jouent un rôle essentiel pour la promotion du commerce.

Les interventions pour la modernisation de la gestion des frontières, l'amélioration des infrastructures et l'élimination des barrières non tarifaires ont quant à elles un impact direct sur la facilitation du commerce. Toutefois, celles-ci ne peuvent avoir l'effet escompté que si, là aussi, toute la chaîne d'approvisionnement est prise en compte pour faire en sorte que son efficacité est transcendante à tous ses maillons.

La modernisation de la gestion des frontières : La modernisation de la gestion des frontières requiert, au-delà de l'efficacité de la gestion des autorités douanières, la coopération et collaboration des différentes agences gouvernementales impliquées dans la gestion des frontières (vétérinaires, sanitaires, sécuritaires...etc). L'efficacité de l'autorité douanière ne peut favoriser la transaction commerciale que si les autres agences se mettent à niveau de cette efficacité. En effet, si les services douaniers requièrent trois heures pour accorder leur autorisation et que les autres agences gouvernementales nécessitent deux jours, alors le temps de passage des frontières serait de deux jours et l'amélioration des services douaniers n'aurait aucun impact sur la facilitation du commerce.

La collaboration des services gouvernementaux impliqués dans la gestion des frontières est la pièce maîtresse pour en améliorer l'efficacité et favoriser le commerce entre les pays d'Afrique du Nord. Les Systèmes Intégrés de Gestion des Frontières, les Systèmes Communs d'Inspection et les Systèmes de Guichet Uniques sont autant de systèmes de collaboration inter-agences pour assurer une meilleure fluidité des flux commerciaux aux frontières.

L'Union du Maghreb Arabe semble en retard sur l'ensemble de ces systèmes. La Tunisie a mis en place un Guichet Unique pour faciliter l'intégration des procédures, mais ce n'est que récemment, fin 2010, que le pays y a intégré les procédures maritimes.

Les autorités marocaines ont mis en place un système semblable avec la mise en place d'un Guichet Unique. L'Algérie accuse un retard, vu que ses procédures d'autorisation douanières s'enclenchent après et non en parallèle aux procédures des autres services.

L'amélioration des infrastructures : Les infrastructures jouent un rôle essentiel pour la promotion des échanges et l'intégration régionale. Pour éviter les coûts importants engendrés par de nouveaux investissements en infrastructures, l'utilisation optimale des réseaux existants devrait permettre aux pays d'Afrique du Nord de gagner en échanges commerciaux. L'exemple de 'One Stop Border Posts', où deux pays coordonnent pour mettre en place un seul poste à leur frontière commune, est une initiative à promouvoir dans la sous-région. Des exemples de réussite en la matière qui peuvent favoriser l'échange d'expériences sont à exploiter auprès des pays africains ayant mis en place de telles mesures. Le Kenya et la Tanzanie, ainsi que le Rwanda et l'Ouganda sont des exemples concrets.

L'Autoroute Trans-maghrébine qui devrait relier la capitale mauritanienne (Nouakchott) à la capitale libyenne (Tripoli) ne devrait apporter le dynamisme espéré aux échanges commerciaux maghrébins que si la frontière maroco-algérienne est ouverte et que la gestion des flux aux frontières bénéficie des programmes et mesures non seulement d'harmonisation mais également de coordination, nationale et inter-pays, citées plus haut.

L'élimination des barrières non tarifaires : Les barrières non tarifaires répondent à la nécessité de protection du consommateur, de protection de la vie et de garantie de revenus fiscaux, et remplissent à ce titre un rôle légitime. Il n'existe pas de mesures standards pour l'élimination des effets néfastes au commerce de ces barrières. Toutefois, un mélange équilibré de mesures incitatives positives et autres négatives est à chercher pour favoriser la conformité volontaire des opérateurs.

## Conclusion

L'année 2013 n'a pas enregistré une dynamique particulière dans les activités de coopération en Afrique du Nord. Il s'agissait là même d'une année relativement calme où très peu d'activités officielles ont pris lieu. Si le Sommet de l'UMA a à un moment été envisagé au cours de cette année, il n'a finalement pas eu lieu et l'espoir est reporté à l'année prochaine.

Les échanges intra-Afrique du Nord, quant à eux, ont fortement progressé en 2012 (+42%) pour atteindre près de 10 milliards de dollars d'exportations. Il s'agit là d'une progression spectaculaire et qui s'inscrit dans une redynamisation économique de ces pays après les effets de la crise économique internationale et surtout suite aux événements liés aux révoltes et changements de régimes qu'a connus la sous région depuis 2011.

Cette progression intervient naturellement après un tassement relatif de puis 2008 et aurait pu être encore plus élevée si les pays avaient mis en place des mesures efficaces pour la promotion des échanges. Elle doit toutefois être relativisée, les échanges intra-régionaux restant encore en deçà de 5% du commerce global de l'Afrique du Nord. Par ailleurs, force est de constater que les pays de la sous région ont globalement régressé sur les indices et indicateurs sélectionnés dans ce rapport et qui mesurent le degré de facilitation du commerce. Les événements de 2011 semblent avoir pesé lourdement sur la dynamique des réformes nécessaires pour la promotion des échanges extérieurs et spécialement le commerce intra Afrique du Nord.

La progression constatée ne devrait pas cacher non plus le trait principal de la nature des produits échangés portant essentiellement sur les produits de base. Ces derniers représentent près de 60% des exportations intra nord africaines et sont à 42% soit du pétrole soit du gaz naturel. Ces taux sont encore plus importants pour l'Union du Maghreb Arabe, puisque ce groupement a un commerce interne composé à plus de 68% de produits primaires, et dont 53% des exportations intra-communautaires sont des combustibles. La dynamique reste négative pour l'UMA, puisque la tendance récente est encore en faveur de plus d'échanges en produits de base.

Là aussi, la facilitation du commerce semble jouer un rôle important. Une étude de la CEA portant sur l'Accord de Libre Echange Continentale montre que la facilitation du commerce favorise plus les échanges des articles manufacturés. La transformation structurelle voulue par les pays de l'Afrique du Nord passe également par la facilitation du commerce.

Par ailleurs, l'importance de disposer de données et indicateurs fiables et pertinents et leur rôle dans la conception de politiques publiques efficaces n'est plus à démontrer. Consciente des lacunes rencontrées par les pays du continent, la CEA lance un grand chantier pour la promotion de statistiques et la mise à niveau des institutions nationales qui ont en la charge. L'indicateur de l'Intégration régionale, encours de préparation par la Commission, constitue un grand pas dans cette direction et offrira un outil important à la disposition des pays pour orienter leurs efforts d'intégration.

## Bibliographie

Banque Africaine du Développement, “Libérer le potentiel de l’Afrique du Nord grâce à l’Intégration Régionale”, 2012

Banque Mondiale, Doing business, 11ème édition, 2014

Banque Mondiale, «RegionalEconomicIntegration in the Middle East and North Africa », 2013

Banque Mondiale, « Trade and Transport Facilitation Assessment », 2010

CEA-AN, «Conditions économiques et sociales», 2012

CEA, « État de l’intégration régionale en Afrique VI », 2013

CEA, “Vers une zone de libre échange continentale”, 2012

CEA, « Facilitation des échanges dans une perspective africaine », 2013

CEA, « Rapport économique », 2012

CEA-Banque Africaine de Développement-Union Africaine, « Annuaire statistique », 2011

CNUCED, « Facilitation du commerce dans les accords commerciaux régionaux », 2012

OCDE, « Coûts et avantages de la facilitation des échanges », 2005





