



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

Réunion d'experts
Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord

Rabat, Maroc, 25-26 septembre 2014

Note conceptuelle

Contexte

La corrélation positive entre commerce et croissance fait aujourd'hui l'objet d'un consensus entre les auteurs de doctrine (Baldwin 2003 ; Grossman et Helpman 1994)¹. L'ouverture et la facilitation commerciales, qu'elles soient par le biais de réformes nationales, dans le cadre d'accords régionaux ou de négociations multilatérales (OMC), exercent des effets de levier sur l'économie à travers plusieurs canaux de transmission : (i) taille des marchés et rendements d'échelle croissants ; (ii) amélioration de la compétitivité des entreprises et meilleure allocation des ressources ; (iii) transmission des innovations technologiques entre partenaires commerciaux par le biais des IDE ou du fait des contraintes de mise à niveau découlant de la concurrence entre acteurs. La baisse significative des barrières commerciales et des coûts des transactions amorcée depuis 1947 avec la conclusion du GATT s'est ainsi traduite par une forte progression du commerce international, qui est passé de 8% à près de 25% du PIB mondial en 2010 (CEA, 2010)². De même, la croissance de l'Asie de l'Est et du Sud-est des trente dernières années a été pour l'essentiel tirée par la libéralisation du commerce et le choix assumé de ces pays de produire pour le marché mondial.

L'intégration régionale, à travers la théorie des zones de libre échange et des unions douanières, a été reconnue par tous les Etats parties aux accords de l'OMC comme étant un important vecteur d'expansion du commerce mondial (Préambule du mémorandum d'accord sur l'interprétation de l'article XXIV du GATT). La multiplication des accords de libre-échange observée depuis l'entrée en vigueur de l'Acte final de l'Uruguay Round³ (plus de 200) illustre bien la pertinence des processus d'intégration comme cadres stratégiques de développement des échanges et la place de plus en plus grande qu'ils occupent dans le commerce international. Le démantèlement ou la réduction des obstacles au commerce accroît le volume des échanges entre les pays partenaires, et promeut une spécialisation plus poussée des acteurs sur la base de leurs avantages comparatifs. Par ailleurs, l'existence de liens culturels, linguistiques et sociologiques confère à la région ou sous-région considérée les caractéristiques de zones économiques dites « naturelles », dans lesquelles « ...les échanges sont... » - en principe, « ...plus intenses qu'avec le reste du monde, en l'absence de barrières aux échanges ... (Krugman, P ; Geography and Trade ; MIT Press, 1991).

L'espace Afrique du Nord répond pour l'essentiel à ce descriptif de zone économique naturelle. Il dispose en même temps de la plupart des facteurs structurants d'un marché intégré dynamique, avec une population estimée en 2012 à environ 200 millions d'habitants (90 millions pour les cinq pays de l'UMA), un PIB nominal moyen de l'ordre de 4400 dollars par habitant, la continuité de l'espace physique et un niveau appréciable d'infrastructures de transport. Les données empiriques montrent cependant que le commerce entre pays nord-africains reste très en deçà de son potentiel. Autrement dit, l'existence dans la sous-région de la plupart des déterminants d'un marché performant (revenu par habitant, continuité de l'espace physique et proximité, développement des infrastructures, affinités linguistiques et culturelles) n'a pas été une condition suffisante pour situer le commerce inter-états à son niveau optimal. Les échanges intra-régionaux ont certes doublé entre 2007 et 2012, passant en

¹ Baldwin, R., "Openness and Growth: What's the Empirical Relationship?", National Bureau of Economic Research, WP9578, Mars (2003)

Grossman et Helpman ; "Endogenous Innovation in the Theory of Growth", The Journal of Economic Perspectives, Vol. 8; 1994

² CEA, « État de l'intégration régionale en Afrique IV », 2010

³ OMC ; Base de données sur les ACR ; Octobre 2012

valeurs absolues de 4,8 milliards de dollars à près de 10 milliards, et 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 ainsi d'un développement plus rapide des échanges intra régionaux. Cette performance doit toutefois être relativisée, ce commerce n'ayant représenté que 4,8% du total des flux commerciaux 2012 des pays concernés. Ce taux, très en deçà de la moyenne continentale (12%), dénote le caractère encore marginal du commerce intra-Afrique du Nord. Plusieurs facteurs explicatifs concourent à cette situation, avec des effets qui interagissent entre eux. Au nombre de ceux-ci, figurent principalement (i) la fragmentation des économies -corollaire de la persistance des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce intra zone et (ii) l'importance des coûts connexes. Périidy (2005)⁴ a notamment mis en évidence l'incidence des coûts de commerce élevés sur les exportations dans la zone MENA. Ces coûts, qui ont tendance à limiter les opportunités d'exportation, s'expliquent de manière significative à la fois par un déficit d'intégration entre les économies et des défaillances des cadres réglementaires nationaux. Avec l'adoption en décembre 2013 d'un accord sur la facilitation des échanges dit « Accord de Bali », l'OMC a fait de la réduction de ces coûts à la fois un défi et un outil stratégique d'accroissement du commerce mondial.

Justification

L'intensification du commerce mondial qui résulte de la baisse des tarifs douaniers et de la suppression progressive des quotas a -entre autres corollaires, une pression de plus en plus forte sur les services publics – les douanes en particulier- et, pour les opérateurs économiques, un accroissement des coûts de transaction et des délais nécessaires au traitement des dossiers aux frontières. Ces coûts comprennent les coûts directs (supports documentaires et autres renseignements à fournir, paiement des droits et taxes d'entrée, conformité aux normes techniques et phytosanitaires, frais de stockage dans les entrepôts douaniers) et des coûts indirects tels que les délais d'attente, la diversité des réglementations entre Etats, ou le manque de coopération entre les services frontaliers. Le temps nécessaire aux formalités douanières et autres démarches administratives, les coûts liés à la qualité des services logistiques et des infrastructures, ou encore le nombre de contrôle sur les axes routiers sont quelques uns de ces coûts « cachés » des échanges transfrontaliers, coûts qui constituent autant de pertes d'opportunités commerciales et facteurs d'augmentation du prix du produit final payé par le consommateur.

Selon des enquêtes réalisées par l'OCDE (2005)⁵, les seuls coûts indirects peuvent représenter 2 à 15% de la valeur des produits échangés. Leurs effets réels sur les prix des marchandises et sur l'efficacité des transactions, exprimée en termes de retards et de manque de fiabilité dans les procédures de dédouanement, seront fonction de la nature des produits échangés, ceux qui sont périssables ou qui ont une durée de vie limitée pouvant induire des coûts additionnels de conservation, sans préjudice d'avaries irréversibles. Le manque de prévisibilité sur les délais d'attente et les coûts réels du transport inter-états peut ainsi être un facteur d'éviction d'un marché et de découragement pour les investisseurs. Les mêmes enquêtes ont révélé par ailleurs que les pays en développement bénéficieraient dans une plus grande proportion des mesures de facilitation du commerce, avec 65% des gains mondiaux, en comparaison avec les

⁴ Périidy .N, "Toward a Pan-Arab free trade area: Assessing trade potential effects of The Agadir Agreement", The Developing Economies, 2005

⁵ OCDE ; Coûts et avantages de la facilitation des échanges ; Novembre 2005

pays de l'OCDE. Ceci est expliqué à la fois (i) par les marges d'amélioration des performances des systèmes administratifs des pays en développement et (ii) par la nature de leurs exportations, constituées en grande partie de produits de base et surtout de produits agroalimentaires, très sensibles aux effets négatifs d'une gestion inefficace des formalités aux frontières.

Le rapport d'évaluation de l'intégration en Afrique de la CEA -ARIA V montre que le scénario d'une ZLE continentale⁶ associée à une amélioration de la facilitation du commerce devrait porter les échanges intra-africains à 21,9% à l'horizon 2022 contre 10,2% en 2010 avec, pour l'Afrique du Nord en particulier, un développement plus substantiel du commerce des produits manufacturés. La facilitation du commerce couvre à la fois la réduction des délais et la simplification des normes, procédures et formalités requises pour le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit. Elle inclut le développement des infrastructures et les opérations de logistique y afférentes, la gestion des frontières mais également -dans une optique plus générale, le climat des affaires, la lutte contre la corruption et la réduction de la bureaucratie. En termes d'effets sur l'économie, la réduction des coûts indirects des transactions commerciales internationales peut s'apparenter à une réduction des tarifs douaniers. La facilitation du commerce est bénéfique aux entreprises, aux Etats et aux consommateurs. Les entreprises gagnent en productivité et en compétitivité puisqu'elles peuvent améliorer leurs conditions/délais de livraison des produits, les gouvernements, grâce à des procédures plus efficaces aux frontières, améliorent les recettes publiques par le traitement de plus de flux commerciaux et la lutte contre la fraude, et les consommateurs disposent de plus de choix de produits et à un meilleur prix, du fait de la réduction des frais liés à l'immobilisation des produits aux frontières.

L'Afrique du Nord dispose d'un niveau appréciable d'infrastructures de transport, routières et portuaires en particulier. La route transafricaine Le Caire-Dakar est bitumée à 99% (13.195 km) et les liaisons routières entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sont presque entièrement aux normes d'autoroute. De même, l'importance du trafic maritime transméditerranéen a généré un impact positif sur le développement et la modernisation du réseau portuaire, avec la réalisation de plusieurs grands terminaux à conteneurs dont Tanger Med (Maroc), DjenDjen (Algérie) et Enfidah (Tunisie). Beaucoup d'efforts restent cependant à faire dans la sous-région pour que les services de logistique et le traitement des marchandises aux frontières soient au niveau des standards internationaux, en termes de coût et d'efficacité. Selon la BAD⁷, les formalités d'exportation en Afrique du Nord requièrent en moyenne 23 jours et 7 documents administratifs, contre 10,5 jours et 4 documents dans les pays de l'OCDE. Pour les importations, les délais vont de 17 jours au Maroc à 42 en Mauritanie, contre 12,6 pour les pays de l'UE. Le taux moyen de marchandises faisant l'objet d'inspections physiques est de 50%, contre une moyenne de 10% dans les pays développés. L'indice consolidé de performance logistique 2007 - 2014 de la Banque mondiale qui mesure dans une échelle de 1 à 5 l'efficacité des infrastructures commerciales, de transport et des services connexes (organisation des expéditions, suivi et traçabilité des consignations...), montre un faible niveau de compétitivité de la sous-région, les pays d'Afrique du Nord étant classés entre le 62^e (Maroc) et le 157^e (Soudan) rang mondial⁸, et la plupart de leurs indicateurs d'efficacité se situant en deçà de 3.

⁶ CEA, ARIAV, "Vers une zone de libre échange continentale" ; 2012 ;

⁷ BAD ; Libérer le potentiel de l'Afrique du Nord grâce à l'intégration régionale ; Juin 2012

⁸ Logistic Performance Index ; Trade logistics in the global economy ; World Bank ; 2014

Tableau 1 : Logistic Performance Index ; Classement consolidé 2007-2014 / 166 pays

	LPI Rank	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeless
Algérie	111	95	113	112	125	122	112
Egypte	63	64	61	77	58	62	82
Libye	132	122	144	137	136	100	132
Maroc	62	73	48	61	73	71	63
Mauritanie	145	146	105	151	141	138	136
Soudan	157	158	159	157	140	150	160
Tunisie	74	94	81	62	88	82	64

Source: Connecting To Compete – Trade Logistics in the Global Economy; World Bank; 2014

Aux mêmes fins, l'Indice de Facilitation du Commerce du Forum Economique Mondial mesure le degré selon lequel les différentes économies créent des institutions, des politiques et des services facilitant la libre circulation des marchandises à travers les frontières et jusqu'à destination. Sur les 132 pays évalués en 2012, seule la Tunisie figure dans la première moitié du classement, les autres pays se situant entre le 64^o et le 125^o rang mondial.

Tableau 2: Indice de facilitation du commerce ; Classement 2012 / 132 pays

Pays	Indice général /132 Pays	Sous indice Accès au marché	Sous indice Administration des frontières	Sous indice Infrastructure de transport et communications	Sous indice Environnement des affaires
Tunisie	44	53	44	53	37
Maroc	64	107	51	57	55
Egypte	90	113	76	60	93
Algérie	120	127	108	93	120
Mauritanie	125	118	115	126	121

Source: Forum Economique Mondial; The Global Enabling Report 2012

En dépit des interrogations qui pourraient être soulevées quant à la fiabilité et la pertinence des variables et données utilisées, ces évaluations laissent paraître l'existence d'un nombre élevé de déficits de performance, et autant de marges potentielles de gains d'efficacité et d'amélioration de la compétitivité pour les produits d'exportation nord-africains. Tous les pays de la sous-région accusent -à des degrés divers- des retards, notamment sur la qualité des services logistiques, les prestations des administrations frontalières, la traçabilité et les délais de livraison des expéditions. L'analyse des différents sous-indices déclinés dans les deux tableaux permet également de constater l'absence d'un domaine d'avantages comparatifs avérés par rapport au reste du monde, et des écarts importants entre les pays, relativement aux domaines et niveaux de performance. La BAD⁹ souligne par ailleurs que les performances logistiques de l'Afrique du Nord sont -pour l'essentiel, déterminées par les « ...pratiques et les services d'appui au commerce avec l'Union Européenne, qui ne répondent pas

⁹ BAD; *op. cit.* p. 130

nécessairement aux besoins spéciaux concernant l'intégration du transport routier, du transit et des contrôles aux frontières au sein de la région ».

Dans le domaine du transport maritime en particulier, les pays nord-africains accusent un retard très significatif, exception faite de l'Égypte qui -avec le Canal de Suez, a historiquement bénéficié d'un bon classement en matière de connectivité au transport mondial et du Maroc qui a vu son indice de connectivité maritime s'améliorer à partir de 2008 avec l'effet du Port Tanger Med. L'expérience de Tanger Med et son succès pour l'attraction de flux mondiaux de porte-conteneurs pourrait constituer -entre autres-, un exemple de « best practice » pour la sous région, en termes de possibilités de gains en compétitivité et en connectivité mondiale. Toutefois, comme pour le Canal de Suez, ce type de réalisation nécessite la conditionnalité initiale d'un positionnement géographique stratégique, des investissements financiers lourds et d'importantes infrastructures accompagnantes (réseaux routier et ferroviaire...etc.). Ces conditions n'étant pas réunies dans tous les pays de la sous région, une plus grande intégration des infrastructures nationales au sein d'un réseau nord-africain incluant les services portuaires permettrait des gains significatifs en termes de facilitation du commerce, à travers l'amélioration des performances logistiques et une meilleure connectivité au transport terrestre inter-états et au transport maritime mondial.

Les pays nord-africains doivent s'investir davantage dans cette perspective. La facilitation des échanges est et doit rester autant un levier stratégique des politiques nationales de développement du commerce extérieur, qu'un outil d'accompagnement des accords de libre-échange existants ou en projet dans la sous-région (Agadir, GAFTA, accords bilatéraux, projet ZLE UMA). L'élimination des barrières tarifaires et non tarifaires doit aller de pair avec la simplification des procédures douanières et la réduction des coûts et des délais du transport inter-états induits par le nombre encore élevé des documents administratifs requis, la multiplicité et ou la durée des contrôles routiers et aux frontières. Un plan d'action régional devrait être formulé à cette fin, et mis en œuvre de manière simultanée avec –ou avant- le démarrage de la zone de libre-échange UMA. Il inclurait notamment une mise à niveau avec les normes des conventions internationales sur le transport routier et maritime, l'harmonisation des nomenclatures tarifaires, l'adoption d'un modèle unique et uniforme de déclaration en douane, le développement des guichets uniques et la dématérialisation des formalités aux frontières, l'harmonisation des charges à l'essieu et des dimensions des véhicules de transport inter-états de marchandises, une chaîne régionale de caution pour les marchandises en transit, la coopération entre administrations nationales des douanes, y compris par la mise en place de postes frontières intégrés ou juxtaposés et l'échange de données électroniques C2C et B2C. Un tel plan s'inscrirait à la fois dans l'objectif de développement du commerce intra-régional poursuivi dans les cadres de coopération existants (UMA, CEN-SAD, Agadir, GAFTA) et dans une approche concertée pour la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges conclu en décembre 2013 à Bali (Indonésie) dans le cadre de l'OMC.

De par sa mission d'appui à « *la facilitation de la coopération, de l'intégration et du développement économiques au niveau sous-régional* », le Bureau pour l'Afrique du Nord de la CEA a vocation d'accompagner ses pays membres et leurs institutions de coopération dans leurs efforts de renforcement des capacités de « formulation de plans et politiques reposant sur des données factuelles ... », en vue de la transformation structurelle et de l'intégration économique de la sous-région. Aussi, le programme d'activités 2014 du Bureau prévoit entre autres, l'organisation d'une réunion ad-hoc d'experts sur le thème « **Transport international et facilitation du commerce en Afrique du Nord** ».

Objectifs

L'objectif général de la réunion est d'aider à l'accélération du processus d'intégration régionale, dans sa dimension 'développement du commerce intra-Afrique du Nord'. L'objectif spécifique sera de proposer, sur la base d'une étude préliminaire, une esquisse de plan régional de facilitation du commerce et en particulier du transport-transit inter-états dans l'espace nord-africain. Il s'agira notamment de formuler, à partir d'un diagnostic des principaux gaps ou domaines de retard identifiés, un cadre commun d'action pour (i) relever le niveau de performance des administrations frontalières et la qualité des services logistiques, et (ii) accompagner durablement les initiatives de développement des échanges et d'intégration économique existantes dans la sous-région.

Les experts discuteront pour amélioration et validation les principales conclusions et recommandations du document de travail. Les résultats de la réunion et l'étude préliminaire seront consolidés dans une publication destinée aux principales parties prenantes : administrations nationales, organismes nationaux d'encadrement des professionnels du transport-transit inter-états, Secrétariat général de l'UMA, Union Maghrébine des Employeurs, partenaires extérieurs intervenant sur les thématiques du transport international et de la facilitation du commerce.

Participation

La réunion connaîtra la participation d'experts nationaux et internationaux en douane, transport - transit international, commerce extérieur, intégration régionale, TIC, du secteur privé, et de la société civile.

Date et lieu de la réunion

La réunion se tiendra à Rabat (Maroc) du 25 au 26 septembre 2014.

Langues de travail

La réunion se tiendra en français, en arabe et en anglais.

Documentation

La documentation de la réunion comprendra le document de travail élaboré par le Bureau et les communications des participants.