



Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

Facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités et voie à suivre





Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

Facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités et voie à suivre



Pour commander des exemplaires de *Facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités* et voie à suivre

Veuillez contacter

Section des publications

Commission économique pour l'Afrique

B.P. 3001

Addis-Abeba, Éthiopie

Tél. : +251-11- 544-9900

Télécopie : +251-11-551-4416

Adresse électronique : eca-info@un.org Web : www.uneca.org

© 2021 Commission économique pour l'Afrique Addis-Abeba, Éthiopie

Tous droits réservés

Premier tirage : Mai 2021

La reproduction, en tout ou en partie, de la teneur de cette publication est autorisée. La Commission demande qu'en pareil cas, il soit fait mention de la source et que lui soit communiqué un exemplaire de l'ouvrage où sera reproduit l'extrait cité.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de la Commission économique pour l'Afrique aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

Conception et impression : Groupe de la publication et de l'impression de la CEA, Addis-Abeba, certifié ISO 14001 :2015

Imprimé sur du papier sans chlore

Couverture et photos: shutterstock

Table des matières

Sigles et abréviations	vi
Remerciements	vii
I. Introduction	1
II. Facilitation des échanges, production mondiale, commerce et emploi	3
A. Contexte	3
B. Emploi et facilitation des échanges	5
III. Facilitation des échanges dans le régime commercial international	10
A. Contexte	10
B. Accord relatif à la facilitation des échanges de l'OMC	11
C. Facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux.....	13
IV. Les blocs régionaux et la facilitation des échanges : études de cas	19
A. Facilitation des échanges au sein de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est	19
B. Facilitation du commerce au sein du Marché commun de l'Afrique orientale et australe	25
C. Facilitation des échanges au sein du Marché commun du Sud	28
V. Facilitation des échanges en Afrique du Nord	30
A. Contexte	30
B. Facilitation des échanges en Algérie.....	35
C. Facilitation des échanges en Égypte	40
D. Facilitation des échanges en Libye	44
E. Facilitation des échanges en Mauritanie	44
F. Facilitation des échanges au Maroc	47
G. Facilitation des échanges au Soudan.....	52
H. Facilitation des échanges en Tunisie	55
I. Coopération régionale en matière de facilitation des échanges	60
VI. Conclusions et recommandations stratégiques.....	61
Références bibliographiques	67

Liste des Figures

Figure 1: Commerce mondial exprimé en pourcentage du produit intérieur brut (PIB) mondial.....	3
Figure 2: Mesures dures et mesures douces de facilitation des échanges.....	6
Figure 3: Quels sont les trois facteurs se rapportant aux procédures frontalières que vous souhaiteriez que l'améliore le plus ? (en pourcentages) *	8
Figure 4: Nombre total d'accords commerciaux régionaux et bilatéraux en vigueur.....	13
Figure 5: Mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges par les États membres de l'ASEAN 20	
Figure 6: Mise en œuvre des mesures de l'Accord de facilitation des échanges par les États membres du COMESA	25
Figure 7: Échanges commerciaux par rapport au PIB en Afrique du Nord, 2018.....	31
Figure 8: Exportations totales des pays, 2018 (millions de dollars É-U).....	31
Figure 9: Composition des exportations des pays d'Afrique du Nord, 2017*	32
Figure 10: Part des produits de haute technologie dans les exportations nord-africaines, 2017*	32
Figure 11: Marchés d'exportation pour la région de l'Afrique du Nord, 2017*	32
Figure 12: Mise en œuvre de l'accord de facilitation des échanges par les États d'Afrique du Nord.....	34
Figure 13: Exportations algériennes par groupe de produits, 2017 (millions de dollars É-U)	36
Figure 14: Part des exportations et importations totales algériennes, 2017 (en pourcentages)	36
Figure 15: Exportations algériennes vers les partenaires nord-africains (part de marché et valeur), 2007-2017	37
Figure 16: Importations algériennes en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2017	37
Figure 17: Composition des exportations algériennes par marché, 2017	37
Figure 18: Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes de l'Algérie, 2017	38
Figure 19: Groupe de produits d'exportation de l'Égypte par produit, 2018 (millions de dollars É-U, 2018)	40
Figure 20: Part des importations totales de l'Égypte, 2018 (en pourcentage).....	41
Figure 21: Exportations de l'Égypte vers ses partenaires de l'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2018	41
Figure 22: Importations de l'Égypte en provenance des partenaires de l'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2018.....	41
Figure 23: Composition des exportations égyptiennes par marché, 2017	42
Figure 24: Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes de l'Égypte	42
Figure 25: Exportations de la Libye par groupe de produits, 2008 (millions de dollars É-U)	44
Figure 26: Exportations de la Mauritanie par groupe de produits, 2016 (millions de dollars É-U)	45
Figure 27: Part des exportations et importations totales de la Mauritanie, 2017 (en pourcentages)	45
Figure 28: Importations mauritaniennes en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2011-2017	46
Figure 29: Indice de connectivité bilatérale des navires de la Mauritanie, 2017	46
Figure 30: Exportations marocaines par groupe de produits, 2017 (dollars É-U)	47
Figure 31: Part de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations de l'industrie automobile.....	48
Figure 32: Part des exportations et importations totales du Maroc, 2017 (en pourcentages).....	48
Figure 33: Exportations marocaines vers les partenaires nord-africains (part de marché et valeur), 2008-2017	49
Figure 34: Importations marocaines en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2017	49
Figure 35: Composition des exportations marocaines par marché, 2017	49
Figure 36: Indice de connectivité bilatérale du transport maritime réguliers du Maroc, 2017.....	50
Figure 37: Exportations soudanaises par groupe de produits, 2017 (millions de dollars É-U)	52

Figure 38: Balance commerciale du Soudan (millions de dollars É-U)	53
Figure 39: Part des exportations et importations soudanaises totales, 2017 (en pourcentages)	53
Figure 40: Exportations de la Tunisie par groupe de produits, 2017 (en millions de dollars É-U)	55
Figure 41: Valeur ajoutée extérieure des exportations de matériel électrique (en pourcentages)	56
Figure 42: Part des exportations et des importations totales, 2017 (en pourcentages)	56
Figure 43: Exportations tunisiennes vers les partenaires d'Afrique du Nord (parts de marché et valeur), 2008-2017	57
Figure 44: Importations tunisiennes à partir des partenaires en Afrique du Nord (part de marché et valeur, 008-2017	57
Figure 45: Composition des exportations tunisiennes par marché, 2017	57
Figure 46: Indice de connectivité bilatérale des navires de la Tunisie, 2017	58

Liste des Tableaux

Tableau 1: Programmes de facilitation du commerce mis en place par un certain nombre d'organisations internationales	10
Tableau 2 : Mesures de facilitation du commerce dans les accords commerciaux	11
Tableau 3: Exemples de dispositions relatives à la facilitation des échanges dans l'Accord commercial entre l'Union européenne et le MERCOSUR	14
Tableau 4: Exemples de dispositions en matière de facilitation des échanges dans l'accord établissant la zone de libre-échange continentale africaine	16
Tableau 5: Indice de performance logistique des États de l'ASEAN, 2018 (classement sur 160 pays)..	19
Tableau 6: Principes généraux du Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN	21
Tableau 7: Indice de performance logistique des États membres du COMESA (classement sur 160 pays), 2018	24
Tableau 8 : Classement de l'Afrique du Nord en matière de commerce transfrontalier selon le classement de 2018*	33
Tableau 9: Accords commerciaux des économies d'Afrique du Nord	34
Tableau 10 : Principaux accords et projets de facilitation du commerce en Afrique du Nord	61

Liste des Encadré

Encadré 1: Domaines couverts par l'accord sur la facilitation des échanges	12
--	----

Sigles et abréviations

ALE	Accord de libre-échange
ALGEX	Agence nationale de promotion du commerce extérieur
ANEXAL	Association nationale des exportateurs algériens
ASEAN	Association des Nations d'Asie du Sud-Est
ASYCUDA	Système douanier automatisé
BADR	Base automatisée des douanes en réseau
CACQE	Centre algérien du contrôle de la qualité et de l'emballage
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CCI	Centre du commerce international
CEA	Commission économique pour l'Afrique
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
EgyTrade	<i>Ministerial Steering Council for Egyptian Trade Facilitation</i> (Conseil ministériel directeur pour la facilitation des échanges en Égypte)
IPCSA	<i>International Port Community Systems Association</i> (Association internationale des systèmes portuaires communautaires)
MERCOSUR	Marché commun du Sud
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
PIB	Produit intérieur brut
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SIGAD	Système informatique de gestion et de contrôle des opérations de dédouanement des marchandises
Comtrade de l'ONU	Base de données des Nations Unies sur les statistiques commerciales des produits de base
UN/CEFACT	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
WITS	<i>World Integrated Trade Solution</i>

Remerciements

La présente étude intitulée « *Facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités et voie à suivre* », a été établie à la demande du Bureau sous-régional pour l'Afrique du Nord de la Commission économique pour l'Afrique (CEA).

Elle a été établie par Shamel Azmeh de l'Université de Manchester et consultant du Bureau sous-régional pour l'Afrique du Nord, avec les contributions et sous la coordination d'Amal Nagah Elbeshbishi du Bureau sous-régional et sous la direction de Lilia Hachem Naas, ancienne directrice du Bureau sous-régional.

L'étude a tiré parti des débats, des conclusions et des recommandations de la réunion du groupe d'experts sur la facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale, organisée par le Bureau sous-régional à Assouan, en Égypte, du 25 au 28 novembre 2019.

I. Introduction

Ces dernières années, la question de la facilitation des échanges s'est imposée comme un élément important des débats sur les échanges multilatéraux, régionaux et bilatéraux. L'importance croissante que revêt cette question témoigne des changements structurels majeurs intervenus dans la production et les échanges mondiaux ces dernières décennies. En particulier, le développement, ces dernières décennies, de chaînes de valeur mondiales comme principal mode d'organisation de la production et des échanges à l'échelle planétaire a créé de nouvelles exigences qui visent à faciliter la circulation des pièces et composants ainsi que des biens finaux au-delà des frontières nationales (Memedovic et autres, 2008 ; Saslavsky et Shepherd, 2012). À la faveur d'un certain nombre d'accords commerciaux multilatéraux, régionaux et bilatéraux qui apportent une plus grande prévisibilité des tarifs et des obstacles non tarifaires, on reconnaît de plus en plus que les procédures douanières, les retards et la bureaucratie constituent des obstacles majeurs à la circulation transfrontière des produits. Pour les entreprises, ces obstacles entraînent souvent des retards importants et des coûts supplémentaires car ils perturbent les activités des chaînes de valeur mondiales et réduisent la capacité des entreprises à participer à ces chaînes qui doivent de plus en plus respecter des délais. L'importance de la prévisibilité et de la rapidité du passage des frontières s'est accrue au sein des chaînes de valeur mondiales, à mesure que les entreprises à la tête de ces chaînes adoptent constamment des modèles de production et de logistique à flux tendu qui privilégient la rapidité, l'agilité et la réduction des stocks.

La facilitation des échanges est devenue, grâce à cette dynamique, un aspect clef des initiatives et des accords régionaux et multilatéraux visant à créer un environnement moins coûteux et plus prévisible pour le passage des frontières. La notion de « facilitation des échanges » couvre un large éventail de mesures qui simplifient et rationalisent la circulation des marchandises à travers les frontières nationales : procédures frontalières et douanières, documentation, infrastructure d'échange de données et procédures de recours, entre autres.

Au niveau multilatéral, après de longs débats entamés au milieu des années 1990, un accord de facilitation des échanges a été conclu à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2013 et est entré en vigueur en 2017. Cet accord comporte un certain nombre de dispositions qui visent à accélérer la circulation des marchandises à travers les frontières et à raffermir la coopération entre les États sur les questions de facilitation des échanges. Ces dernières années, la facilitation des échanges est devenue, outre sa dimension multilatérale, un élément important des accords commerciaux régionaux et bilatéraux, un nombre croissant de ces accords prévoyant désormais des modalités relatives à la facilitation du commerce. Par ailleurs, un certain nombre de blocs régionaux mettent en œuvre des programmes ambitieux de facilitation des échanges dans le but de stimuler l'intégration régionale et les chaînes de valeur régionales.

L'Afrique du Nord n'échappe pas à ces dynamiques économiques plus larges. Certes, les pays y présentent des différences en ce qui concerne leurs structures économiques et leur intégration à l'économie mondiale, mais la région est bien intégrée dans les chaînes de valeur mondiales, des pays comme l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, affichant un niveau élevé d'intégration dans un certain nombre de secteurs, tels que le textile et l'habillement, l'électronique et l'industrie automobile. Les pays de la région sont également signataires d'une série d'accords multilatéraux, régionaux et bilatéraux qui contiennent des dispositions sur la facilitation des échanges. Certaines économies d'Afrique du Nord, notamment le Maroc et la Tunisie, sont très intégrées dans les chaînes de valeur mondiales axées sur l'Union européenne et sont également signataires d'accords de libre-échange avec l'Union européenne. D'autres de cette même région, notamment l'Égypte et le Maroc, ont également conclu des accords commerciaux préférentiels avec les États-Unis d'Amérique. Tous les pays de la région sont également signataires de l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine. En outre, certains, dont le plus avancé est la Tunisie, négocient des accords plus approfondis

avec l'Union européenne dans le cadre de ses accords de libre-échange approfondis et globaux.

Le présent rapport analyse la position de l'Afrique du Nord sur la question de la facilitation des échanges. L'exercice articule trois niveaux d'analyse. Le premier est l'échelon national où les politiques de chaque pays d'Afrique du Nord en matière de facilitation des échanges sont analysées en profondeur. Le deuxième niveau est le niveau régional où l'accent est mis sur les initiatives de facilitation des échanges. Au troisième niveau, ce tableau régional est examiné dans le cadre du développement plus large de la facilitation des échanges et ce faisant, un examen approfondi des évolutions dans ce domaine est mené. Outre les processus multilatéraux, une attention particulière a été accordée à d'autres initiatives régionales dans ce domaine, l'objectif étant de recenser les exemples de meilleures pratiques susceptibles d'être mises en œuvre en Afrique du Nord.

Le rapport s'appuie sur un certain nombre de sources. Les principales politiques de facilitation des échanges ont été analysées et la façon dont la facilitation des échanges est prise en compte

dans les différents accords commerciaux a été examinée. Une analyse détaillée de la facilitation du commerce a été également faite dans un certain nombre de blocs régionaux. Enfin, une analyse pays par pays a été réalisée sur cette question en Afrique du Nord.

Le rapport est structuré comme suit : le chapitre II, qui suit l'introduction, traite de la facilitation du commerce dans le contexte de l'évolution plus générale de la production et des échanges à l'échelon mondial. Le chapitre III donne un aperçu de la facilitation des échanges dans les accords commerciaux multilatéraux, régionaux et bilatéraux. Quant au chapitre IV, il procède à un examen approfondi du programme de facilitation des échanges dans d'autres blocs régionaux, en mettant l'accent sur deux cas, à savoir l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), avec une analyse plus succincte du Marché commun du Sud (MERCOSUR). Le chapitre V examine la situation de la facilitation du commerce en Afrique du Nord aux niveaux régional et national. En guise de conclusion, le chapitre VI examine les implications en matière de politiques.

II. Facilitation des échanges, production mondiale, commerce et emploi

A. Contexte

Au cours des décennies écoulées, l'économie mondiale a subi d'importants changements. L'un de ces changements a été l'expansion du commerce mondial à la suite d'un certain nombre de changements d'orientation économiques et politiques, notamment les processus de libéralisation des échanges au cours des deux dernières décennies du XXe siècle.

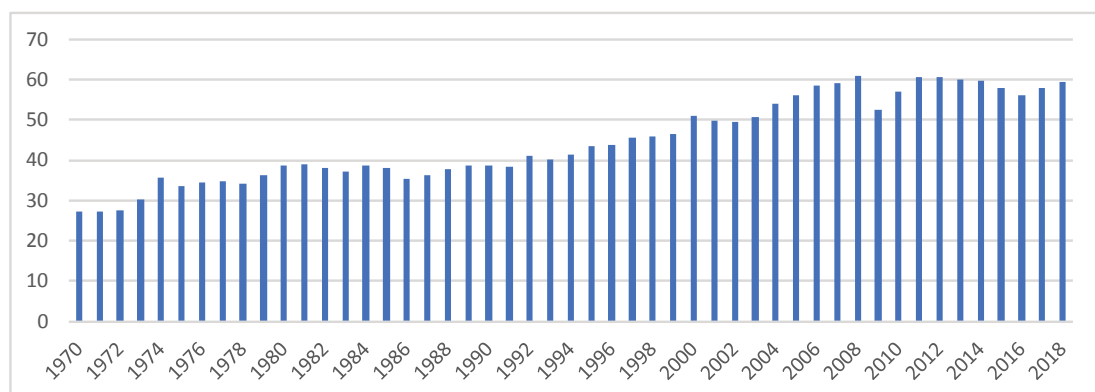
Certes, cette croissance du commerce mondial est tirée par la libéralisation des échanges, mais elle est en grande partie stimulée par les changements importants intervenus dans la production mondiale. En substitution du régime de production verticalement intégré qui a prédominé durant la majeure partie du XXe siècle, les grandes entreprises mondiales ont commencé à adopter, dans les années 1980, des systèmes de sous-traitance et de délocalisation qui se sont soldés par la fragmentation de la production. Au cours des années écoulées, ce système s'est traduit par une croissance accrue des biens intermédiaires, qui varie considérablement d'une région à l'autre (Ando, 2006).

Ces macrodynamiques sont l'expression d'une évolution importante des relations engendrées par la production mondiale, en particulier la multiplication de réseaux de production fragmentés qui

lient les activités de production dans différentes régions du monde. Contrairement aux modèles de production antérieurs, dans lesquels une part plus importante des activités se déroulait à l'intérieur des frontières nationales d'un état, de nombreux produits et services sont, de nos jours, de plus en plus réalisés dans des réseaux transfrontaliers cloisonnés. Ces réseaux relient les sites, les entreprises et les travailleurs de ces localités au sein de réseaux dynamiques qui évoluent constamment.

Ces dernières années, les réseaux de production sont désignés sous le vocable de chaînes de valeur mondiales, dont les incidences sur les économies et les politiques économiques nationales ont fait l'objet d'une analyse de plus en plus large. Des efforts sont entrepris pour nous permettre de mieux décrire de manière statistique les échanges au sein des chaînes de valeur mondiales et les données fragmentaires disponibles montrent que ces chaînes de valeur représentent actuellement une proportion très élevée du commerce mondial (Banque mondiale et Organisation mondiale du commerce, 2019). Par conséquent, ces chaînes jouent un rôle important dans les résultats économiques et sociaux de différentes régions du monde grâce à des mécanismes tels que la gouvernance des chaînes de valeur, leur répartition de la valeur au sein de ces chaînes et les possibilités de moder-

Figure 1: Commerce mondial exprimé en pourcentage du produit intérieur brut (PIB) mondial



Source : Banque mondiale, Indicateurs du développement dans le monde, 2019.

nisation et de développement technologique par le truchement des dites chaînes.

Malgré ces changements, il est inexact de penser que les frontières nationales ont perdu leur rôle clef dans la régulation de l'économie mondiale (Azmeah, 2019). Les États disposent toujours de moyens et d'instruments politiques importants pour contrôler l'accès au marché et le passage des marchandises par leurs frontières. En outre, les frontières nationales demeurent les principaux endroits où l'on exécute les différentes règles et les différents cadres réglementaires, où l'on change les devises et où sont appliquées les normes sanitaires. De plus, dans la majorité des pays, les frontières nationales demeurent d'importants points de friction pour le franchissement, les procédures et les retards potentiels.

Puisque que la capacité à organiser des réseaux de production transfrontières est au cœur de la production dans les chaînes de valeur mondiales, le problème important qu'affrontent les entreprises de production dans les différentes régions du monde est de surmonter les différences nationales. Par conséquent, ce modèle de production suppose de nouvelles exigences en termes non seulement d'harmonisation réglementaire, mais également de facilitation du franchissement efficace et prévisible des frontières nationales par différentes pièces et composantes ainsi que par les biens finaux.

S'agissant de l'efficacité, la production par le biais de chaînes de valeur mondiales nécessitait la réduction générale des coûts du franchissement des frontières grâce à l'abaissement des barrières tarifaires et non tarifaires. Au cours des décennies écoulées, cet abaissement s'est matérialisé grâce à un certain nombre d'outils, dont la libéralisation unilatérale des échanges par les États, l'élargissement des régimes commerciaux multilatéraux par le biais de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et la prolifération des accords commerciaux régionaux et bilatéraux. Cette situation a entraîné une baisse substantielle des coûts commerciaux, y compris tous les frais encourus par un utilisateur final pour acheminer un bien, autres que le coût marginal de production du bien lui-même, dont les coûts de transport, particulièrement les obstacles politiques, les coûts d'information et les coûts liés

à l'utilisation de monnaies différentes (Anderson et Van Wincoop, 2004 ; Arvis et autres, 2016). Les coûts commerciaux demeurent toutefois importants et la facilitation des échanges est considérée comme un moyen de réduire davantage ces coûts. Même avec des droits de douane moins élevés, les retards dans la livraison des intrants importés pourraient peser lourdement sur la production. Les obstacles bureaucratiques qui entraînent des coûts commerciaux élevés ont été estimés entre 2 et 15 % de la valeur des biens échangés (Zaki, 2014). On a constaté que les retards ont une incidence négative importante sur le commerce (Djankov et al., 2010). Ainsi, en Afrique subsaharienne, les coûts de transport élevés, les retards et l'incertitude des transports intérieurs sont considérés comme des obstacles importants pour les pays enclavés (Christ et Ferrantino, 2011).

Outre la baisse du coût du franchissement des frontières, l'amélioration de la prévisibilité des processus de franchissement des frontières est une condition essentielle au fonctionnement des chaînes de valeur mondiales. Ces dernières années, l'importance de ces aspects pour le fonctionnement de ces chaînes s'est accrue du fait de l'adoption par un nombre croissant d'entreprises de modèles plus rapides de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ces modèles sont de plus en plus axés sur la livraison « juste à temps » des pièces et des composants et sur la réduction des investissements dans les stocks. En conséquence, la capacité à franchir les frontières en temps voulu et de façon prévisible est devenue une exigence clef pour le fonctionnement des chaînes de valeur mondiales afin de favoriser la fluidité de la circulation des pièces et des composants.

Du fait de cette dynamique, la facilitation des échanges est devenue un enjeu stratégique important sur la scène du commerce international. Des études ont montré que la facilitation des échanges est particulièrement importante pour les échanges axés sur les filières mondiales (Saslavsky et Shepherd, 2012). Au sens large, la facilitation des échanges peut se définir comme l'ensemble des mesures politiques permettant de réduire les coûts commerciaux (Hoekman et Shepherd, 2015). L'importance de cette question a été soulignée par un certain nombre d'études indiquant que les coûts commerciaux pourraient avoir des retombées

plus importantes que les droits de douane (Martinez-Zarzoso et Márquez-Ramos, 2008). Un certain nombre d'études ont tenté de mesurer l'incidence de la facilitation des échanges sur les résultats commerciaux et économiques. Dans l'ensemble, ces études ont démontré l'incidence positive de la facilitation du commerce sur l'accroissement des échanges, le commerce intrarégional et interrégional et la diversification des exportations (Dennis et Shepherd, 2011 ; Persson, 2013 ; Zaki, 2014 ; Beverelli et autres, 2015). Un certain nombre de ces études ont également montré que cet effet positif est plus important dans les pays en développement où les coûts commerciaux sont généralement plus élevés.

Malgré les effets globalement positifs de la facilitation des échanges, les chercheurs et les décideurs politiques ont également fait part de leurs inquiétudes quant à ses effets négatifs éventuels. Selon Hoekman et Shepherd (2015), certaines de ces préoccupations ont trait à la répartition des retombées positives des échanges. Ils avancent l'argument selon lequel les grandes entreprises des économies avancées sont suffisamment puissantes pour accaparer une grande partie des retombées positives éventuelles de la facilitation du commerce. Un rapport établi par le Centre Sud à Genève affirme que, contrairement aux pays développés, les pays en développement devront encourir des dépenses importantes pour mettre en œuvre les mesures de facilitation des échanges et que ces mesures auront une plus grande incidence sur les importations des pays en développement que sur leurs exportations (South Centre, 2011). D'autres publications ont souligné que les effets du programme de facilitation des échanges sur la promotion des exportations seront probablement limités en l'absence d'autres politiques qui permettraient aux entreprises d'être compétitives sur le marché de l'exportation (Banga, 2014 ; Flentø et Ponte, 2017).

B. Emploi et facilitation des échanges

Peu de travaux de recherche ont été menés sur les effets de la facilitation des échanges sur l'emploi, toutefois des études approfondies ont été réalisées sur le lien entre l'emploi et les échanges en général. Ces écrits se sont penchés sur l'incidence des

échanges sur l'emploi, les salaires et les conditions de travail. Un large éventail de recherches universitaires a examiné les gains tirés de l'exportation dans le but de mesurer les avantages économiques des exportations non seulement à l'échelon macro, mais aussi au niveau de l'entreprise. L'exportation ouvre un marché plus vaste où les prix unitaires sont souvent élevés. Par conséquent, les entreprises exportatrices peuvent en principe produire davantage, ce qui leur permet d'embaucher un plus grand nombre de travailleurs et de leur offrir des salaires plus élevés, qui reflètent les prix plus élevés dont bénéficient leurs produits sur le marché (Brambilla et autres, 2016). En général, la productivité des entreprises exportatrices est également plus élevée que celle des entreprises non exportatrices, ce qui pourrait entraîner une amélioration de la productivité dans l'ensemble de l'économie grâce à l'apprentissage, aux liens et à la diffusion des technologies. En examinant les données de 61 pays en développement et à faible revenu, Depetris Chauvin et Porto (2017) ont trouvé des éléments permettant d'étayer l'existence d'une prime salariale et recensé quatre facteurs qui sont à l'origine de cette prime : les entreprises exportatrices embauchent plus de travailleurs qualifiés, utilisent des machines plus élaborées, achètent des intrants matériels de meilleure qualité et sont plus productives que les entreprises non exportatrices.

L'ampleur de ce que l'on pourrait appeler la « prime à l'exportation » concernant l'emploi et les salaires a fait l'objet de débat dans les ouvrages spécialisés. Certaines études ont montré que les entreprises exportatrices versaient effectivement des salaires plus élevés que celles qui n'exportaient pas (Alvarez et Lopez, 2005 ; Van Biesebroeck, 2005). D'autres études soutiennent, en revanche, que cette prime diminue lorsque l'on prend en compte un certain nombre de caractéristiques de l'entreprise et de l'usine (Schank, Schnabel et Wagner, 2007). Au nombre des facteurs qui ont une incidence sur la prime salariale figurent le type d'employé selon la profession (cadre de direction ou travailleurs), de l'expérience et du niveau d'instruction (Kong et autres, 2018). En outre, un certain nombre d'études ont examiné la prime salariale par rapport aux marchés d'exportation. En étudiant les données de six économies d'Afrique subsaharienne, Milner et Tandy (2007) ont constaté que la prime à l'exportation varie en fonction du marché d'exportation.

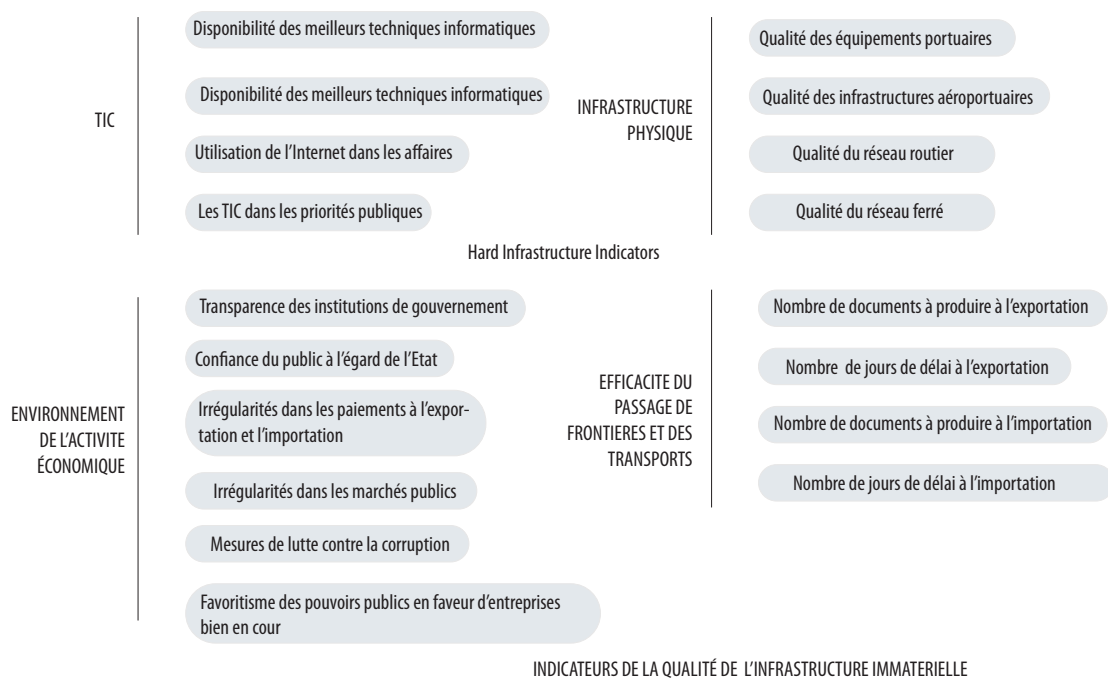
En s'appuyant sur des données de panel transnationales, Brambilla et Porto (2015) ont constaté que les industries qui exportent des produits vers des pays à haut revenu versent de meilleurs salaires et que cette situation s'explique par le fait que les exportateurs vers ces destinations produisent des biens de meilleure qualité et parce qu'ils ont recours à des travailleurs plus qualifiés.

Même si les études susmentionnées examinent essentiellement l'incidence des exportations sur l'emploi et les salaires, il convient de préciser que l'augmentation des importations contribue également à l'expansion des échanges. D'autres études ont examiné de façon plus large, l'incidence de la libéralisation du commerce sur le marché du travail, en se focalisant sur un certain nombre d'aspects, dont l'emploi, les salaires, les formalités, l'inégalité des salaires et la participation des femmes à la vie active (voir par exemple Bosch et al., 2012 ; Kucera et Roncolato, 2011 ; Gaddis et Pieters, 2017 ; Dix-Carneiro, 2014 ; Helpman et Itskhoki, 2015 ; Menezes-Filho et Muendler, 2011). Il n'est nullement question de procéder à la recension de tous ces écrits dans le présent rapport, mais il est important de noter que les arguments avancés à l'appui de ces questions ne sont généralement pas concluants, car différentes études présentent des

résultats différents pour différents pays et différentes périodes. Une telle différence est prévisible dans la mesure où elle reflète les différents résultats économiques issus de l'expérience de la libéralisation des échanges telle qu'elle est vécue dans différents pays au regard de la structure de l'économie et de l'essor et du déclin de certains secteurs. La majorité de ces études a toutefois montré que le commerce et la libéralisation des échanges sont un facteur important qui influe sur la dynamique du marché du travail.

En conséquence, la facilitation des échanges a, du fait de ses effets sur le commerce, des incidences sur l'emploi, les salaires et d'autres résultats sur le marché du travail. Toutefois, les effets de la facilitation des échanges sur l'emploi et les salaires varieront du fait des conséquences de la baisse des coûts commerciaux sur les échanges (exportations et importations). Sur le plan conceptuel, si la facilitation des échanges se traduit par une augmentation des exportations et des importations au fur et à mesure que le coût des échanges baisse, on peut s'interroger sur ses effets éventuels sur l'emploi et les salaires. La réponse à cette question dépend de l'incidence particulière sur les exportations et les importations. Comme cela a été mentionné précédemment, les mesures de facilitation

Figure 2: Mesures dures et mesures douces de facilitation des échanges



Source : Portugal-Perez et Wilson, 2012.

des échanges, à elles seules, ne se traduisent pas nécessairement par une augmentation rapide des exportations à moins qu'elles ne soient accompagnées de politiques qui renforcent les capacités d'exportation des entreprises. Néanmoins, comme le montrent les données empiriques examinées dans la section précédente, les mesures de facilitation des échanges entraînent effectivement une augmentation des exportations. Les données recueillies au niveau des entreprises indiquent des effets similaires (Shepherd, 2013). Ces exportations supplémentaires sont le fait d'entreprises qui exportent actuellement, mais aussi de celles qui ne le font pas pour le moment. La facilitation des échanges devrait entraîner une augmentation des exportations des deux groupes, mais le degré d'augmentation pourrait être différent. Ainsi, les obstacles bureaucratiques aux échanges pourraient être plus coûteux pour les petites et moyennes entreprises que pour les grandes en raison de leurs économies d'échelle. Dans de tels cas, la réduction du coût des procédures d'exportation est susceptible d'entraîner une augmentation du nombre de petites et moyennes entreprises qui exportent. Cette évolution pourrait avoir un effet important sur l'emploi, en particulier dans les pays en développement où ces entreprises jouent un rôle important dans l'économie. Suite à l'examen de l'incidence de la facilitation des échanges sur les entreprises, Li et Wilson (2009) ont constaté que, dans le cas de l'Asie, l'amélioration des indicateurs de facilitation des échanges accroît non seulement la probabilité que les petites et moyennes entreprises exportent, mais également leur propension à exporter. L'analyse des données des entreprises en Afrique aboutit à un constat similaire (Hoekstra, 2013). L'exposition aux marchés mondiaux par le biais des exportations va de pair avec des salaires plus élevés et la création d'un plus grand nombre d'emplois (Wagner, 2012). Par conséquent, la facilitation des échanges est susceptible d'avoir des effets positifs sur les salaires et les emplois dans les petites et moyennes industries en raison de la capacité accrue de ces dernières à exporter vers les marchés étrangers.

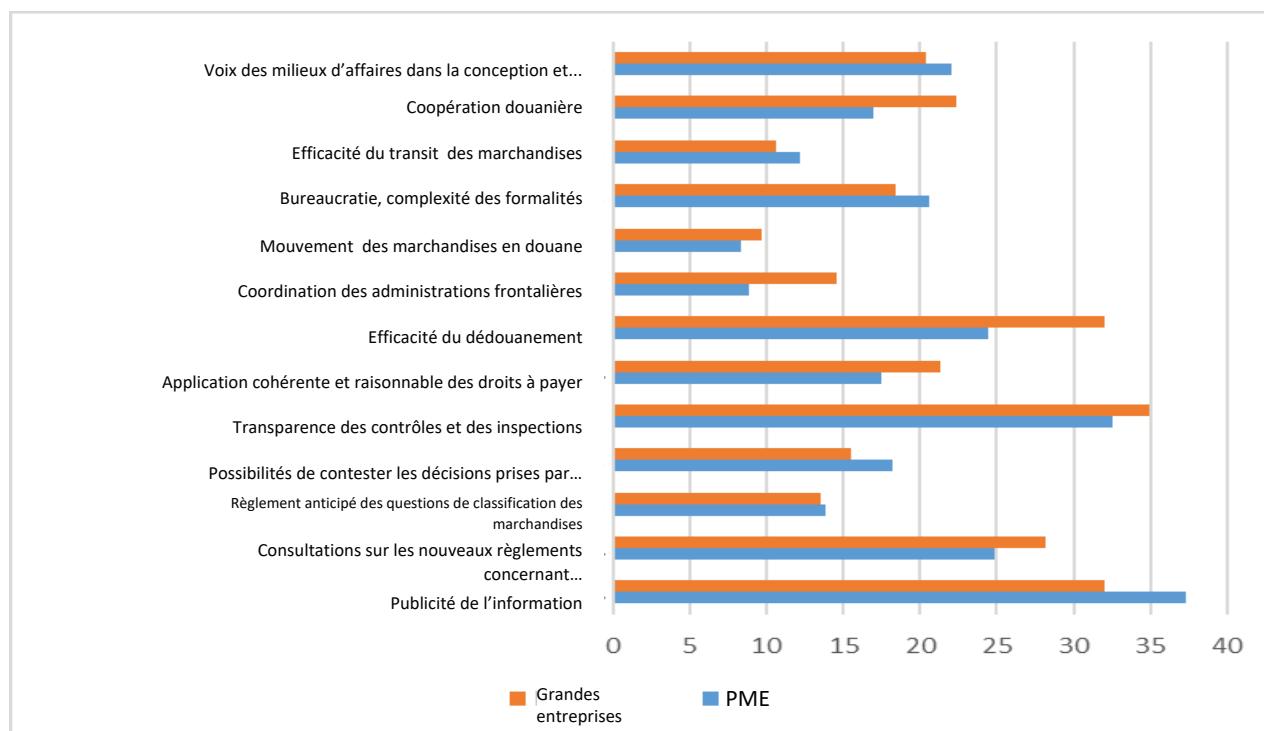
Toutefois, l'accroissement des exportations ne représente qu'un effet de la facilitation des échanges. L'augmentation des importations est une autre conséquence de la facilitation des échanges. Comme mentionné ci-dessus, cette augmentation

a été l'une des préoccupations exprimées par de nombreux pays en développement dans les débats sur la prise en compte de la facilitation du commerce dans le système commercial international. Contrairement aux exportations dont l'accroissement pourraient entraîner une hausse de l'emploi et des salaires, la hausse des importations pourrait se solder par une concurrence accrue pour les entreprises nationales, notamment pour les petites et moyennes entreprises.

Si l'analyse faite ci-dessus reste pertinente, il est toutefois nécessaire d'analyser le lien qui existe entre les importations et les exportations plutôt que l'effet sur chacune d'elles pris séparément. Ce lien est devenu plus complexe dans l'économie actuelle du fait de l'expansion du commerce par le biais des chaînes de valeur mondiales. Du fait de l'importance accrue de ces chaînes de valeur, les capacités d'importation et d'exportation sont de plus en plus liées car les intrants importés deviennent une part importante des exportations. C'est particulièrement le cas dans certains secteurs à forte intensité de main-d'œuvre, où la capacité d'importer certains composants technologiquement avancés constitue un élément essentiel de la faculté à attirer des activités de fabrication et d'assemblage à forte intensité de main-d'œuvre. L'examen de 15 secteurs économiques sis dans dix régions (dont cinq régions en développement d'Afrique et d'Asie), Kowalski et al. (2015) fait état de l'existence d'une corrélation positive entre une proportion plus élevée de produits intermédiaires dans les importations et la compétitivité des exportations mondiales. Ainsi, des mesures de facilitation des échanges, tant à l'importation qu'à l'exportation, peuvent être importantes pour certains pays en développement qui cherchent à diversifier leurs exportations et à s'intégrer aux chaînes de valeur mondiales de l'industrie manufacturière.

Il importe également de faire la distinction entre les différents types de mesures de facilitation des échanges en fonction de leur incidence sur le commerce et ensuite sur l'emploi et les salaires. Il convient également de tenir compte des différences entre les ressources nécessaires pour mettre en application des mesures contraignantes ou non contraignantes. En général, les mesures de facilitation des échanges peuvent être divisées en mesures douces et en mesures dures. Les mesures

Figure 3: Quels sont les trois facteurs se rapportant aux procédures frontalières que vous souhaiteriez que l'améliore le plus ? (en pourcentages) *



Source : Enquête de suivi de l'ITC (2015).

* Le graphique sur une étude portant sur 418 petites et moyennes entreprises et 103 grandes entreprises. Sont considérées comme petites et moyennes entreprises, les entreprises de 250 employés.

dures se focalisent sur des questions d'infrastructure telles que l'amélioration des routes, des chemins de fer et des infrastructures portuaires, tandis que les mesures douces portent essentiellement sur des aspects tels que la simplification des procédures et la transparence. Les mesures dures ont généralement tendance à être plus coûteuses du point de vue des investissements et plus longues sur le plan de la mise en œuvre, tandis que les mesures douces tendent à être moins coûteuses et plus rapides à mettre en œuvre.

Dans ce cadre, il importe de déterminer les mesures les plus utiles qu'il convient de prendre pour promouvoir les exportations non seulement des pays en développement, mais également des entreprises de ces pays qui contribuent à des avantages sociaux plus larges au titre du développement inclusif. Il n'existe pas encore de preuves concluantes, mais certaines études ont tenté de mesurer l'im-

pact des différentes politiques de facilitation des échanges en fonction du revenu et de la taille des entreprises. En se penchant sur la facilitation douce des échanges, Moisé et Sorescu (2013) ont élaboré 16 indicateurs de facilitation des échanges et ont évalué l'incidence des politiques dans chaque domaine¹. Les résultats ont montré que les domaines d'action qui ont la plus grande incidence sur les volumes et les coûts commerciaux (pour les importations et les exportations) sont : la disponibilité d'informations relatives au commerce, la simplification et l'harmonisation des documents, la rationalisation des procédures et l'utilisation de systèmes automatisés.

S'agissant des entreprises, Li et Wilson (2009) ont constaté que, dans le cas des entreprises asiatiques, le renforcement de la prévisibilité en matière de politiques et l'amélioration des services de technologie de l'information sont les mesures les plus

¹ Ces indicateurs sont: la disponibilité des informations ; la participation de la communauté commerciale ; les décisions anticipées ; les procédures de recours ; les droits et taxes ; les formalités (les documents) ; les formalités et l'automatisation ; les formalités et les procédures ; la coopération interne et externe ; authentification par les consulats) ; la gouvernance et l'impartialité ; les droits et les taxes de transit ; les formalités de transit ; les garanties de transit ; les accords de transit et la coopération.

efficaces grâce auxquelles les petites et moyennes entreprises peuvent accroître les échanges commerciaux. Ces auteurs ont également noté que les petites et moyennes entreprises réagissent moins bien à l'amélioration des infrastructures de transport que les grandes entreprises. Plusieurs enquêtes ont tenté d'analyser l'importance des différentes mesures de facilitation des échanges pour les petites et moyennes entreprises. Dans une enquête menée par le Centre du commerce international (CCI) auprès des entreprises des pays en dé-

veloppement, les petites et moyennes entreprises ont mis en exergue des facteurs tels que l'accès aux informations et la participation à la conception et à la mise en œuvre de ces procédures. Certaines mesures pourraient également être préjudiciables pour ces entreprises. Ainsi, le calcul des honoraires et des frais en fonction du service rendu entraîne une augmentation des coûts pour cette catégorie d'entreprises, alors que le calcul fonction de l'importance de l'opération menée permet de réduire ces coûts.

III. Facilitation des échanges dans le régime commercial international

A. Contexte

Certes, la facilitation des échanges est de plus en plus au cœur du régime commercial international, mais bon nombre des questions abordées dans le cadre de cette facilitation ont déjà été débattues dans d'autres instances internationales et demeurent des thèmes importants pour d'autres organismes internationaux. Ces instances sont des organisations telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le Centre des Nations unies pour la facilitation des échanges et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et la Banque mondiale. Ces organismes ont, pendant longtemps, établi un certain nombre de rapports, d'études, de recommandations et des pratiques optimales se rapportant aux différents aspects de la facilitation des échanges. Le tableau 1 présente des exemples de ces rapports.

Toutefois, la facilitation des échanges devient de plus en plus un élément important du régime commercial. Cette prise en compte croissante de la facilitation des échanges dans le régime commercial s'est traduite par la signature et la mise en œuvre continue de l'Accord sur la facilitation des échanges à l'OMC et par la prise en compte croissante des mesures de facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux. S'agissant des dispositions, le tableau 2 donne un aperçu des différentes mesures qui sont intégrées dans les accords commerciaux.

Il est vrai que ces dispositions varient d'un accord à l'autre, mais l'Accord sur la facilitation des échanges est devenu, en raison de son caractère multilatéral, une référence en la matière. Cet accord fait l'objet d'un examen plus détaillé qui est suivi d'une analyse de la facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux.

Tableau 1: Programmes de facilitation du commerce mis en place par un certain nombre d'organisations internationales

Organisation	Initiatives en matière de facilitation du commerce
OMC	Accord sur la facilitation des échanges
OMD	Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) ; Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises ; Programme des opérateurs économiques agréés ; Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD)
OCDE	Indicateurs de facilitation des échanges
CEFACT-ONU	Recommandations relatives à la facilitation des échanges
CNUCED	Automated System for Customs Data (ASYCUDA); training material; technical assistance
Banque mondiale	Trade Facilitation Support Programme; Logistics Performance Index; Trade and Transport Facilitation Audit

Source : Compilation faite par l'auteur.

Tableau 2 : Mesures de facilitation du commerce dans les accords commerciaux

Domaine	Mesures de facilitation des échanges
Transparence et prévisibilité	Publication des lois et règlements
	Publication sur Internet (facultatif ou obligatoire)
	Publication en ligne (obligatoire)
	Points d'information
	Coopération ou discussion avec le monde des affaires
	Publication préalable
	Consultation préalable
	Décision anticipée (origine des marchandises, classement tarifaire, évaluation en douane, etc.)
	Procédures de recours
	Procédures de recours administratif
Disciplines en matière de redevances et impositions	Des procédures douanières uniformes, impartiales et transparentes
	Suppression ou limitation d'une redevance ou d'un droit
	Interdiction de l'obligation de transaction consulaire
	Sanctions administratives
Release and clearance of goods	Traitement avant l'arrivée
	Séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douane
	Mainlevée des marchandises aux points d'entrée sans transfert vers d'autres installations
	Gestion des risques
	Audit à posteriori
	Mainlevée des marchandises dans les 48 heures suivant leur arrivée
	Opérateurs économiques autorisés
	Procédures accélérées distinctes pour les envois express
	Procédures douanières simplifiées
	Examen périodique des procédures douanières
Formalités et exigences en matière de documentation	Utilisation des normes internationales pour les procédures douanières
	Utilisation des technologies de l'information
	Utilisation de normes internationales relatives aux applications des technologies de l'information
	Utilisation du modèle de données de l'OMD
	Guichet unique
	Interdiction des inspections avant expédition
Transit et admission temporaire	Interdiction de recourir obligatoirement à des courtiers en douane
	Liberté de transit
	Facilitation des procédures de transit
	Admission temporaire
Coopération entre les services douaniers et frontaliers	Notification des lois et règlements douaniers, ou de leurs modifications
	Échange d'informations sur les pratiques exemplaires ou les techniques douanières
	Échange d'informations pour l'assistance administrative mutuelle en matière douanière
	Assistance technique et renforcement des capacités
	Coopération en matière d'intégration régionale
	Coopération dans les enceintes internationales
	Coopération des services frontaliers

Source : Yasui (2014).

B. Accord relatif à la facilitation des échanges de l'OMC

L'Accord de facilitation des échanges a été signé à l'OMC en 2013, à l'issue de longs débats et négociations qui ont débuté au milieu des années 1990. Cet accord porte sur un certain nombre de domaines, comme le montre l'encadré 1.

Mise en œuvre de l'accord relatif à la facilitation des échanges

L'Accord relatif à la facilitation des échanges a fixé différents calendriers de mise en œuvre en fonction des pays. Les pays développés se sont engagés à mettre pleinement en œuvre ledit accord dès son entrée en vigueur (2017), tandis que les pays en développement et les pays les moins avancés ont bénéficié d'un délai plus long ou d'un soutien au renforcement des capacités, ou les deux, dans le but de mettre en œuvre les diverses mesures. Pour

Encadré 1: Domaines couverts par l'accord sur la facilitation des échanges

Mainlevée et dédouanement des marchandises

Un certain nombre de dispositions, figurant ci-après, visent à faciliter les mouvements transfrontaliers des marchandises.

- Les membres devront :
- Adopter des procédures permettant de présenter les documents relatifs à l'importation, les manifestes ainsi que d'autres informations requises pour le traitement avant l'arrivée des marchandises ;
- Permettre le dépôt préalable des documents sous forme électronique pour le traitement avant l'arrivée ;
- Permettre le paiement par voie électronique des droits, taxes, redevances et autres charges ;
- Adopter, sous certaines conditions, des procédures permettant la mainlevée des marchandises avant la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et charges ;
- Être incités à publier périodiquement et régulièrement leur délai moyen de mainlevée des marchandises ;
- Adopter des procédures qui permettent la mainlevée accélérée des envois entrés par les installations de fret aérien.
- Adopter des procédures pour permettre la réexpédition de denrées périssables dans les plus brefs délais.
- Prévoir des mesures supplémentaires de facilitation des échanges pour les opérateurs qui répondent à des critères spécifiés (opérateurs agréés)

Disponibilité des renseignements sur les règles et les procédures

Dans le but d'améliorer la clarté et la prévisibilité des passages des frontières, certaines dispositions, énumérées ci-après, portent sur la publication et l'échange d'informations sur les procédures frontalières et douanières :

- Les membres devront publier des renseignements de manière non discriminatoire et facilement accessible sur différentes questions telles que :
 - Les procédures d'importation, d'exportation et de transit (y compris les procédures portuaires, aéroportuaires et autres points d'entrée) ;
 - Les taux des droits appliqués et taxes imposés à l'importation ou à l'exportation ;
 - Les règles régissant la classification ou l'évaluation des produits à des fins douanières ;
 - Des Lois, réglementations et décisions administratives relatives aux règles d'origine ;
 - Des restrictions ou prohibitions à l'importation, à l'exportation ou en transit ;
 - Des procédures de recours ou de réexamen, entre autres.
- Les membres devront fournir des informations en ligne sur leurs procédures d'importation, d'exportation, de transit et de recours et mettre à disposition les formulaires et documents requis pour l'importation, l'exportation et le transit.
- - Les membres devront établir ou maintenir des points d'information pour répondre aux demandes de renseignements des gouvernements, des commerçants et d'autres parties

Automatisation et services électroniques

L'Accord relatif à la facilitation des échanges comporte des dispositions qui obligent les membres à fournir des moyens pour le traitement électronique des procédures à la frontière, notamment :

- le paiement par voie électronique ;
- l'accès en ligne aux documents et aux formulaires ;
- l'envoi de documents par voie électronique, si possible ;
- l'accès aux informations par voie électronique.

L'Accord relatif à la facilitation des échanges comprend un certain nombre de dispositions portant sur le mode d'imposition des droits et pénalités. Ces dispositions sont les suivantes :

- Les membres devront publier des informations sur les droits et redevances et prévoir un délai suffisant entre la modification des droits ou l'introduction de nouveaux droits et leur entrée en vigueur ; les membres doivent examiner leurs droits en vue de réduire le nombre de droits imposés.
- Les redevances et les frais de traitement douanier doivent se limiter au coût approximatif des services rendus lors de l'opération d'importation ou d'exportation spécifique en question ou en relation avec celle-ci.
- Les mesures visant à sanctionner les infractions aux lois, règlements et procédures douanières.

Procédures et normes harmonisées

L'Accord de facilitation des échanges prévoit un certain nombre de mesures qui visent à harmoniser les procédures inter-états afin de minimiser les coûts de transaction et d'améliorer la prévisibilité, notamment :

- La coopération entre les organismes frontaliers et les services de douane des pays membres voisins sur des aspects tels que les jours et les heures de travail, l'harmonisation des procédures, le partage des installations et la mise en place de contrôles communs.
- L'incitation des États membres à adopter des normes internationales en matière de procédures d'importation, d'exportation et de transit.
- La mise en place d'un guichet unique où seront traitées les documents et autres formalités liées à l'exportation, l'importation et le transit.
- L'instauration de mesures visant à améliorer les mouvements des marchandises en transit.

Consultations et recours

L'Accord sur la facilitation des échanges contient des dispositions qui prévoient des possibilités de consultation sur les règles proposées qui entravent le mouvement des marchandises. L'Accord engage également les membres à prévoir un droit de recours concernant les décisions douanières. Source: WTO 2017.

Source : OMC 2017.

bénéficier de ce délai supplémentaire et de l'appui susmentionnés, les États membres ont dû scinder, en trois catégories, les différentes mesures prévues dans l'Accord :

- Catégorie A : les mesures qui seront mises en œuvre en 2017 (ou 2018 pour les pays les moins avancés)
- Catégorie B : les mesures pour lesquelles un délai de mise en œuvre supplémentaire est nécessaire.
- Catégorie C : les mesures pour lesquelles l'État membre concerné a besoin de plus de temps et d'un soutien sous forme de renforcement des capacités pour les mettre en œuvre

Selon l'OMC, en juillet 2019, le taux global de mise en œuvre s'établissait à 62,5 % - à 100 % pour les pays développés, à 62,4 % pour les pays en développement et à 25 % pour les pays les moins avancés.

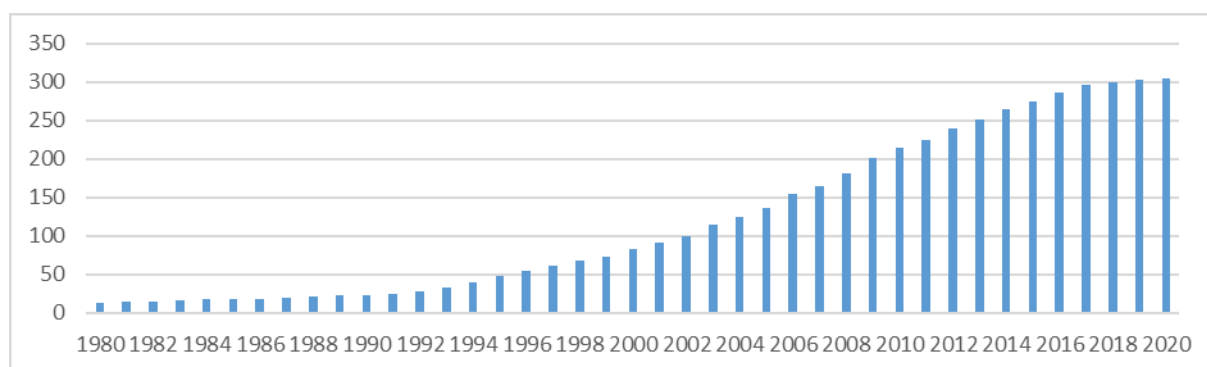
C. Facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux

Les accords commerciaux régionaux et bilatéraux ont pris une importance considérable au cours de ces dernières années. Outre leur accroissement rapide en nombre, leur contenu s'est étoffé du fait de l'augmentation du nombre de questions abordées et prises en compte dans les traités connexes. En

conséquence, les accords régionaux et bilatéraux constituent non seulement des cadres de plus en plus importants de réglementation des flux des biens, des services, des capitaux et de la propriété intellectuelle, mais également un mécanisme visant à promouvoir l'harmonisation des réglementations entre les États.

La facilitation des échanges fait partie de ce paysage qui comprend un nombre plus important d'accords régionaux et bilatéraux, assortis de mesures connexes. Bien que les accords commerciaux régionaux et bilatéraux soient de nature discriminatoire, les mesures qui les composent sont – et c'est l'une de leurs caractéristiques - généralement applicables à tous les partenaires commerciaux et pas uniquement à ceux qui sont parties prenantes auxdits accords (CNUCED, 2011). Au nombre des exemples de mesures dont peuvent tirer parti tous les partenaires commerciaux, figurent les dispositions relatives à la transparence et aux échanges d'informations, l'adoption de normes internationales et du commerce sans papier (ibid.). Malgré l'adoption croissante de la facilitation des échanges dans les accords régionaux et bilatéraux, il n'y a guère de cohérence dans la façon dont la facilitation des échanges est définie et dans ce qui est considéré comme une facilitation des échanges dans ces accords. Ainsi, certains accords considèrent que des questions telles que les obstacles techniques aux échanges font partie de la facilitation des échanges, alors que d'autres pensent le contraire (OMC, 2014). Malgré ces incohérences, la portée et la complexité des dispositions relatives à la facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux se sont accrues, ces dernières années (ibid.).

Figure 4: Nombre total d'accords commerciaux régionaux et bilatéraux en vigueur



Source : Base de données des accords commerciaux régionaux de l'OMC, 2020.

Tableau 3: Exemples de dispositions relatives à la facilitation des échanges dans l'Accord commercial entre l'Union européenne et le MERCOSUR

Domaines	Dispositions
Transparence et prévisibilité	<p>Des consultations doivent être menées avec les représentants du commerce sur les propositions législatives et les procédures générales relatives aux questions douanières et commerciales.</p> <p>Il convient de publier, sous une forme facilement accessible, la nouvelle législation ainsi que les procédures générales relatives aux douanes et à la facilitation des échanges, en utilisant des moyens électroniques.</p> <p>Il convient de créer, un ou plusieurs points d'information.</p> <p>Il faut assurer une reconnaissance mutuelle des programmes de partenariat commercial et des contrôles douaniers, y compris les mesures équivalentes de facilitation des échanges.</p> <p>Il faudrait œuvrer de concert en vue de réduire davantage les délais de mainlevée et de libérer les marchandises sans retard excessif, en particulier les denrées périssables.</p> <p>Les parties doivent publier une décision anticipée définissant le traitement à réserver aux marchandises concernées (classement tarifaire et origine de la marchandise).</p> <p>Il faut permettre l'accès par voie électronique aux documents, aux paiements et aux opérations.</p>
Disciplines concernant les redevances et impositions.	<p>Des sanctions infligées en cas de violation des réglementations douanières ou procédurales doivent être proportionnées et non discriminatoires.</p> <p>Lorsqu'une sanction est prononcée, une explication écrite doit être fournie à la personne (ou aux personnes) à laquelle (auxquelles) la sanction est infligée ; cette explication doit préciser la nature de l'infraction et de la loi, le règlement ou la procédure en vertu duquel le montant ou la fourchette de sanctions pour l'infraction a été prescrit.</p>
Mainlevée et dédouanement des marchandises	<p>Les marchandises doivent faire l'objet d'une mainlevée dans un délai n'excédant pas celui qui est nécessaire pour garantir le respect des lois et des formalités douanières ou autres ; des efforts doivent être entrepris pour réduire davantage les délais de la mainlevée.</p> <p>Il faut soumettre et traiter à l'avance et par voie électronique la documentation avant l'arrivée des marchandises.</p> <p>Les marchandises doivent être dédouanées avant la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et charges, à condition que toutes les autres exigences réglementaires soient respectées.</p> <p>La priorité doit être accordée aux denrées périssables lors de la préparation et de la réalisation de tout examen et il faut prévoir le dédouanement des denrées périssables en dehors des heures ouvrables.</p> <p>Il faut prévoir, à l'intention des opérateurs économiques agréés, un programme de partenariat pour la facilitation des échanges.</p>
Formalités et exigences en matière de documentation	<p>Il faut procéder à des vérifications après dédouanement.</p> <p>Il faut créer un guichet unique.</p> <p>Il ne faut pas imposer le recours aux courtiers en douane.</p>
Transit et admission temporaire	<p>Il faut autoriser l'admission temporaire en exonération de droits et de taxes et sans application de restrictions économiques à l'importation, de certaines marchandises, dont les produits destinés aux expositions, aux foires et aux manifestations ; les marchandises à but humanitaire ; les articles destinés à une opération commerciale, mais dont l'importation ne constitue pas en soi une opération commerciale; les biens importés dans le cadre d'une opération de fabrication (telles que les plaques, dessins, les moules, les plans et les modèles, destinés à être utilisés au cours d'un processus de fabrication) ou en substitution à un moyen de production.</p> <p>La liberté de transit doit être garantie sur leur territoire en empruntant les voies les plus commodes pour le transit.</p> <p>Le régime de transport sous douane doit permettre le transit de marchandises sans paiement de droits de douane ou autres charges, sous réserve de la fourniture des garanties appropriées.</p>
Coopération entre les services de douanes et les organismes frontaliers	<p>Il convient d'échanger des informations sur la législation douanière et commerciale, notamment en ce qui concerne la simplification et la modernisation des procédures douanières, le respect des droits de propriété intellectuelle par les services douaniers, les instruments et les normes internationaux applicables dans le domaine des douanes, la libre circulation des marchandises et l'intégration régionale, la facilitation des mouvements de transit et de transbordement, les relations avec le monde des affaires, ainsi que la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et la gestion des risques.</p>

Source : Compilation faite par l'auteur en se fondant sur le texte de l'accord.

Dans l'ensemble, les chapitres sur la facilitation des échanges dans les accords régionaux et bilatéraux sont calqués sur le modèle de l'Accord sur la facilitation des échanges. L'Union européenne et les États-Unis font figure de précurseur en matière de prise en compte de la facilitation des échanges dans leurs accords commerciaux régionaux et bilatéraux, d'abord dans le cadre de la coopération douanière, puis de manière croissante dans les chapitres consacrés aux formalités douanières et à la facilitation du commerce.

En ce qui concerne l'Union européenne, peu d'attention a été accordée aux questions liées à la facilitation des échanges dans les premiers accords de libre-échange européens signés avec des partenaires du Sud. Toutefois, au cours de la décennie écoulée, la facilitation des échanges a commencé à être prise en compte de façon systémique dans les accords commerciaux qui lient les européens et les pays en développement. Dans les précédents accords, les dispositions relatives à la facilitation des échanges figuraient souvent dans des articles ou des chapitres consacrés à la douane. Ainsi, l'article 55 de l'accord d'association entre l'Union européenne et l'Égypte, qui est en vigueur depuis 2004, appelle à une coopération douanière entre les deux partenaires afin de simplifier les contrôles et les procédures relatifs au dédouanement des marchandises et d'adopter un document administratif unique ainsi qu'un système permettant d'établir un lien entre les régimes de transit entre l'Union européenne et l'Égypte. Dans les accords récents (tels que ceux signés avec le Mexique, le Vietnam et le MERCOSUR²), les dispositions relatives à la facilitation des échanges sont énumérées dans des chapitres spécifiques sur les douanes et la facilitation des échanges. D'une manière générale, et malgré quelques différences, ces chapitres épousent le cadre de l'accord sur la facilitation des échanges en ce qui concerne leur portée et profondeur, en mettant l'accent sur la coopération douanière et l'échange d'informations, la circulation des marchandises et l'harmonisation.

Certains des premiers accords de libre-échange signés par l'Union européenne qui ne prévoyaient pas de mesures de facilitation des échanges sont

en cours de révision dans le cadre de l'établissement d'accords de libre-échange approfondis et complets. Les accords de cette nouvelle génération comprennent des mesures douanières et de simplification des échanges. Comme peu de pays d'Afrique du Nord ont pris part à l'élaboration du programme d'accords de libre-échange approfondis et complets, cette question sera examinée plus en détail au chapitre 5 ci-après.

Dans bon nombre de nouveaux accords de libre-échange auxquels ils sont partis prenantes, les États-Unis introduisent également des chapitres sur l'administration douanière ou bien sur l'administration douanière et la facilitation des échanges, qui traitent de ces questions. Comme dans le cas de l'Union européenne, ces chapitres viennent après le cadre général de l'accord sur la facilitation des échanges, même si dans certains domaines, les accords signés par les États-Unis contiennent des engagements plus spécifiques que ceux de l'accord ou des accords de l'Union européenne (par exemple, en spécifiant la mainlevée des marchandises dans les 48 heures qui suivent leur arrivée)

Alors que l'Union européenne a poursuivi sa politique de signature d'accords commerciaux bilatéraux au cours de ces dernières années, les États-Unis ont davantage mis l'accent sur les accords régionaux, l'Accord de partenariat transpacifique étant le produit emblématique de cette évolution³. Le chapitre 5 de l'Accord de partenariat transpacifique aborde la question de l'administration douanières et de la facilitation des échanges. Même si ce chapitre s'inspire largement de la mouture précédente en ce qui concerne les engagements, il comporte quelques innovations. Ainsi, le texte de l'accord impose une discipline plus stricte en matière de sanctions douanières et engage les membres à coopérer sur des questions telles que la fraude douanière et la contrebande.

L'accord de libre-échange signé récemment entre les États-Unis, le Canada et le Mexique comporte un chapitre important sur l'administration douanière et la facilitation des échanges. Dans les 24 pages consacrées à cette question (contre 10 pour le chapitre correspondant dans l'Accord de

2. Voir le tableau 3 pour un résumé des dispositions relatives à la facilitation des échanges dans l'Accord commercial entre l'Union européenne et le MERCOSUR.

3. Les États-Unis se sont par la suite retirés du partenariat transpacifique, qui est en train d'être ratifié par les autres membres.

Tableau 4: Exemples de dispositions en matière de facilitation des échanges dans l'accord établissant la zone de libre-échange continentale africaine

Domaines	Dispositions
Transparence et prévisibilité	Les parties doivent publier, sous une forme aisément accessible, les règles, règlements et procédures relatives aux formalités douanières et au commerce.
	Les parties doivent disposer d'un ou de plusieurs points d'information.
	Les parties doivent rendre une décision anticipée qui définit le traitement qu'il convient d'accorder aux produits concernés (classement tarifaire et origine du produit) et sont incitées à rendre des décisions anticipées dans d'autres domaines.
	Les parties sont encouragées à évaluer et à publier périodiquement et de manière cohérente leur délai moyen de mainlevée des marchandises.
	Les parties doivent appliquer des procédures d'importation, d'exportation et de transit uniformes et avoir les mêmes exigences en matière de documentation pour la mainlevée des marchandises sur l'ensemble de leur territoire.
Disciplines relatives aux frais et aux charges	Les parties doivent examiner périodiquement et veiller à ce que les procédures d'importation, d'exportation et de transit ainsi que les exigences en matière de documentation soient adoptées et appliquées en vue d'une prompte mainlevée des marchandises et de manière à réduire le temps ainsi que le coût de la mise en conformité avec ces procédures.
	Les parties doivent adopter des procédures permettant de régler par voie électronique les droits, les taxes, les redevances et les frais encourus à l'importation et à l'exportation.
	Les parties doivent veiller à ce que les droits et redevances autres que les droits de douane soient limités au coût approximatif des services rendus et ne constituent pas une protection indirecte des produits nationaux ou une imposition des importations, des exportations ou des marchandises en transit à des fins fiscales.
	Les parties doivent publier une liste des droits et des redevances et aucun droit ou redevance ne doit être appliqué tant que des renseignements à leur sujet n'auront pas été publiés.
Mainlevée et dédouanement des marchandises	Les parties doivent adopter des procédures qui autorisent la présentation des documents d'importation et des autres informations requises, notamment les manifestes, pour commencer le traitement avant l'arrivée des marchandises.
	Les parties doivent prévoir le dépôt préalable de documents sous forme électronique en vue de leur traitement avant l'arrivée desdits documents.
	Les parties doivent adopter des procédures permettant la mainlevée des marchandises avant la détermination finale des droits de douane, taxes, redevances et impositions.
	Les parties doivent adopter un système de gestion des risques pour le contrôle douanier.
	Les parties doivent procéder à une vérification après dédouanement.
	Les parties doivent fournir des opérateurs supplémentaires de mesures de facilitation des échanges qui répondent à des critères précis (opérateurs agréés)
	Les parties doivent adopter des procédures permettant la mainlevée accélérée, au moins des marchandises entrées via les installations de fret aérien, pour les personnes qui sollicitent un tel traitement.
	Les parties doivent prévoir la mainlevée des marchandises périssables dans les plus brefs délais et, dans des circonstances exceptionnelles, en dehors des heures d'ouverture de la douane.
Formalités et exigences en matière de documentation	Les parties doivent s'efforcer d'appliquer des normes et des éléments internationaux pour l'actualisation des données relatives à l'importation, à l'exportation et au transit.
	Les parties s'efforceront d'établir et d'exploiter un guichet unique.
	Les parties doivent accepter les copies papier ou électroniques des documents requis pour l'importation, l'exportation ou le transit de marchandises à travers leur territoire
À partir de l'entrée en vigueur du présent accord, les membres n'introduiront plus le recours obligatoire à des courtiers en douane.	
Les parties sont encouragées à veiller à ce que les autorités douanières appliquent des normes internationales, en particulier celles adoptées par l'OMD ; développent ou adoptent l'interconnectivité des systèmes informatisés de dédouanement et d'information en collaboration avec les parties prenantes ; et favorisent l'échange de données avec les parties prenantes.	

Transit et admission temporaire	Les parties doivent garantir la liberté de transit sur leur territoire.
Coopération entre les services de douanes et les organismes chargé du contrôle aux frontières	<p>Les parties doivent coopérer, selon des modalités mutuellement convenues, avec les parties avec lesquelles elles ont une frontière commune, en vue de coordonner les procédures aux points de passage des frontières pour faciliter le commerce transfrontalier, y compris l'harmonisation des jours et des heures de travail, l'harmonisation des procédures et des formalités, la mise en place et le partage d'installations communes, des contrôles conjoints et l'établissement d'un guichet pour le contrôle à la frontière.</p> <p>Les parties doivent échanger des informations sur les questions relatives aux douanes, en particulier sur les modifications de la législation douanière ou de toute autre législation nationale pertinente ; les procédures et droits et les marchandises soumises à des restrictions à l'importation ou à l'exportation ; les informations relatives à la prévention, aux enquêtes et à la répression des infractions douanières, ainsi que les informations nécessaires à la mise en œuvre et à l'administration des lois et règlements douaniers.</p>

Source : Compilation faite par l'auteur en se fondant sur le texte de l'accord.

partenariat transpacifique), l'accord aborde plus en détail les domaines évoqués dans le cadre de l'Accord sur la facilitation des échanges ou le partenariat transpacifique. Il y a toutefois quelques différences importantes entre les deux accords. Certains termes utilisés dans l'Accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique sont plus contraignants que ceux prévus dans l'accord de facilitation des échanges. En ce qui concerne l'établissement d'un guichet unique, par exemple, l'Accord sur la facilitation des échanges stipule que « les membres s'efforceront d'établir » un guichet unique et suggère l'utilisation des technologies de l'information. L'Accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique, en revanche, exige des parties qu'elles établissent un tel guichet et qu'elles aient recours aux technologies de l'information pour son fonctionnement. De même, l'Accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique enjoint aux parties d'utiliser les technologies de l'information dans toutes les procédures en vue d'accroître l'efficacité, une exigence qui est différente de celle figurant dans les termes du Partenariat transpacifique, dans lequel les parties s'engagent à atteindre cet objectif (« s'efforceront » au lieu de « doivent ») (Spak et al. 2018).

On peut également relever des différences en ce qui concerne les dispositions relatives aux points d'information. L'Accord sur la facilitation des échanges et l'Accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique exigent, tous deux, que leurs membres établissent au moins un point d'information. Toutefois, l'Accord sur la facilitation

des échanges stipule que les membres sont « encouragés à ne pas exiger le paiement de frais avant de répondre aux demandes de renseignements et fournir les formulaires et documents requis », tandis que l'Accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique engage les membres à ne pas imposer de tels frais. Un autre exemple est celui des décisions anticipées. L'Accord sur la facilitation des échanges exige des membres qu'ils rendent des décisions anticipées sur le classement tarifaire d'un produit et l'origine de ce produit, il encourage seulement ses membres à rendre des décisions anticipées dans d'autres domaines, par exemple pour déterminer si un produit est soumis à des contingents. Pour sa part, l'accord de libre-échange entre les États-Unis, le Canada et le Mexique remplace l'incitation des États membres à rendre des décisions anticipées dans un certain nombre d'autres domaines, par une obligation impérative.

Outre les objectifs commerciaux poursuivis par les économies avancées, la facilitation des échanges est de plus en plus intégrée dans ce que l'on pourrait appeler « les accords de libre-échange Sud-Sud ». L'accord récemment adopté établissant la Zone de libre-échange continentale africaine prévoit un certain nombre de dispositions relatives à la facilitation du commerce. Les dispositions du texte de l'accord sont certes limitées, mais elles contiennent des clauses plus détaillées dans les annexes (l'annexe 3 sur la coopération douanière ; l'annexe 4 sur la facilitation des échanges et l'an-

nexe 5 sur les barrières non tarifaires). Le tableau 4 présente un résumé de ces dispositions.

En plus de ces accords, les membres des blocs régionaux coordonnent également leurs efforts au moyen de stratégies communes dans le domaine

de la facilitation des échanges. Le chapitre ci-après présente un examen détaillé des stratégies et des politiques dans deux régions, à savoir l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA).

IV. Les blocs régionaux et la facilitation des échanges : études de cas

Outre la prise en compte de la facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux et bilatéraux, un certain nombre de blocs régionaux adoptent des initiatives régionales dans ce domaine. Même si elles ont généralement un lien avec des accords commerciaux, ces stratégies sont souvent distinctes de ceux-ci et sont davantage axées sur la collaboration en vue de promouvoir le commerce régional mieux que les accords qui sont essentiellement fondés sur des règles. Le présent chapitre examine en détail deux cas, en l'occurrence ceux de l'ASEAN et du COMESA.

A. Facilitation des échanges au sein de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est

L'ASEAN est un bloc régional composé de dix pays d'Asie du Sud-Est. Ces dernières années, les membres de cette association se sont attachés à promouvoir la coopération régionale

dans un certain nombre de domaines en élaborant des stratégies régionales ainsi que des programmes de politique régionale. La facilitation des échanges suscite un intérêt croissant de la part de l'ASEAN dont l'objectif est non seulement de promouvoir la place de la région dans les chaînes de valeur mondiales, mais d'encourager les chaînes de valeur régionales qui lient les différents pays membres de l'Association⁴.

En raison de l'importance accordée aux chaînes de valeur régionales, les décideurs politiques de la région considèrent la facilitation des échanges comme un outil essentiel qui permet de renforcer les chaînes de valeur régionales ainsi que la position de ladite région dans les chaînes de valeur mondiales.

Selon l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale, qui mesure un certain nombre d'indicateurs clés de la facilitation des échanges,

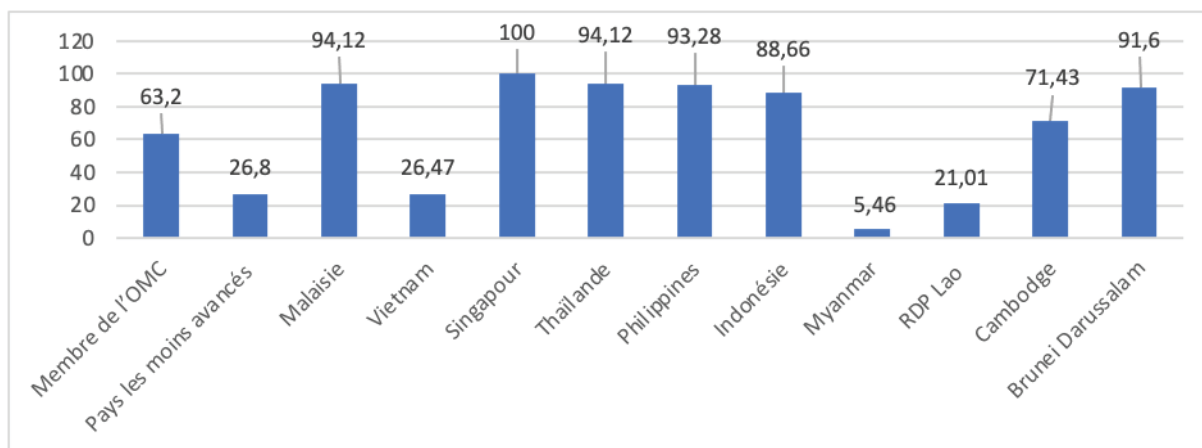
Tableau 5: Indice de performance logistique des États de l'ASEAN, 2018 (classement sur 160 pays)

Pays	Général		Douane		Infrastructure		Transport internationaux		Compétences logistique		Suivi et repérage		Ponctualité	
	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang
Brunei Darussalam	2,71	80	2,62	73	2,46	89	2,51	113	2,71	77	2,75	88	3,17	80
Cambodge	2,58	98	2,37	109	2,14	130	2,79	71	2,41	111	2,52	111	3,16	84
Indonésie	3,15	46	2,67	62	2,89	54	3,23	42	3,1	44	3,3	39	3,67	41
Malaisie	3,22	41	2,90	40	3,19	37	3,35	32	3,30	36	3,15	47	3,46	53
Myanmar	2,3	137	2,17	131	1,99	143	2,2	144	2,28	128	2,2	143	2,91	108
Philippines	2,9	60	2,53	85	2,73	67	3,29	37	2,78	69	3,06	57	2,98	100
RDP Lao	2,7	82	2,61	74	2,44	91	2,72	85	2,65	83	2,91	69	2,84	117
Singapour	4	7	3,89	6	4,06	6	3,58	15	4,1	3	4,08	8	4,32	6
Thaïlande	3,41	32	3,6	36	3,14	41	3,46	25	3,41	32	3,47	33	3,81	28
Vietnam	3,27	39	2,95	41	3,01	47	3,16	49	3,4	33	3,45	37	3,67	40

Source : Indice de performance logistique de la Banque mondiale, 2018.

⁴ Brunei Darussalam, Cambodge, Indonésie, République démocratique populaire lao, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande et Vietnam.

Figure 5: Mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges par les États membres de l'ASEAN



Source : Base de données de l'OMC sur la mise en œuvre de l'accord sur la facilitation des échanges, 2019.

la situation varie considérablement selon les pays. Singapour figure parmi les pays qui obtiennent les meilleurs résultats dans ce domaine, tandis que des pays comme le Cambodge et le Myanmar sont parmi ceux qui affichent les plus mauvais résultats (tableau 5).

Dans la région de l'ASEAN, une attention particulière est accordée à la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC relatif à la facilitation des échanges. Les dix membres de cette organisation ont tous ratifié cet accord et s'emploient activement à mettre en œuvre les mesures préconisées dans la région. Les taux de mise en œuvre sont généralement élevés, sauf en République démocratique populaire lao, au Myanmar et au Viêt Nam.

Outre l'Accord de facilitation des échanges, un certain nombre d'initiatives et de programmes régionaux ont été adoptés par l'ASEAN. Même si nombre d'accords et de stratégies antérieurs de l'ASEAN prévoient des politiques et des dispositions relatives à la facilitation des échanges, dont le Plan directeur 2025 de la Communauté économique de l'ASEAN et l'Accord 2010 de l'ASEAN relatif au commerce des marchandises, la question a été renforcée ces dernières années grâce à deux documents : le Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN, adopté en 2016 et le Plan d'action stratégique de la Communauté économique de l'ASEAN 2025 pour la facilitation des échanges, adopté en 2017. Le cadre présente les principaux objectifs de la facilitation des échanges, tandis que le Plan d'action

stratégique formule des objectifs tangibles à atteindre dans un certain délai.

a) Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN

Le Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN convient que la facilitation des échanges est non seulement un moteur du développement économique et de l'intégration régionale, mais également un facteur important pour faire de cet espace un « marché et une base de production uniques, stables, prospères, très compétitifs et économiquement intégrés, avec une véritable facilitation du commerce et des investissements et au sein duquel, des biens, des services et des investissements circulent librement ». Pour réaliser cette vision, ce cadre vise un certain nombre d'objectifs :

- Promouvoir la circulation peu onéreuse, efficace et sans entraves des marchandises au sein de la région afin de renforcer les réseaux d'échange et de production de l'ASEAN, de mieux intégrer les chaînes de valeur mondiales et créer une économie hautement intégrée et cohérente.
- Réduire au minimum les incidences des mesures non tarifaires et éliminer les barrières non tarifaires, en privilégiant une approche régionale efficace et adaptée pour donner suite efficacement aux mesures non tarifaires, dans le but de poursuivre des objectifs politiques légitimes tout en réduisant le

coût et le temps nécessaires pour faire des affaires dans l'espace de l'ASEAN.

- Continuer à promouvoir la participation active du secteur privé, en mettant particulièrement l'accent sur le développement et la promotion des micro, petites et moyennes entreprises dans le processus d'intégration économique régionale, grâce à une participation accrue des diverses associations d'entreprises de l'Association aux forums appropriés.
- Comblent les écarts de développement entre les États membres et à l'intérieur de ceux-ci et favoriser la participation accrue de tous les membres, notamment des États les moins avancés, au processus de mise en

œuvre des programmes de facilitation des échanges de l'ASEAN.

- Renforcer la coordination institutionnelle entre les organes sectoriels compétents de l'ASEAN, afin de mettre en œuvre efficacement les mesures de facilitation des échanges relevant de leurs compétences respectives, conformément à leurs plans de travail sectoriels pour la période 2016-2025 et au Plan directeur de l'ASEAN pour 2025.
- Améliorer le mécanisme de suivi de la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges, en vue d'accroître leur efficacité et leur réactivité dans le but d'améliorer la compétitivité des industries et des entreprises au sein de l'ASEAN, en particulier les micro, petites et moyennes entreprises

Tableau 6: Principes généraux du Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN

Principes	Détails
Transparence	Les renseignements relatifs aux politiques, lois, règlements, normes, procédures et autres questions relatives au commerce des marchandises doivent être mis à la disposition de toutes les parties intéressées, de manière régulière et en temps utile, sans frais ou à un coût raisonnable.
Communications et consultations	Les membres s'efforceront de faciliter et de promouvoir des mécanismes efficaces d'échanges avec les entreprises et les milieux commerciaux, y compris la possibilité de les consulter lors de la formulation, de la mise en œuvre et de la révision des règles et procédures relatives au commerce.
Simplification et efficacité	Les membres doivent simplifier les règles et les procédures relatives au commerce, en encourageant les bonnes pratiques réglementaires, afin de réduire les démarches lourdes, restrictives ou inutiles.
Non-discrimination	Les membres doivent appliquer les règles et procédures relatives au commerce d'une manière non discriminatoire et fondée sur les principes du marché.
Cohérence et prévisibilité	Les membres doivent appliquer les règles et procédures commerciales d'une manière cohérente, prévisible et uniforme afin de réduire au minimum les incertitudes.
Harmonisation et reconnaissance mutuelle	Les règlements, règles et procédures qui régissent l'acceptation des marchandises par les membres doivent être harmonisés et facilités grâce à la reconnaissance mutuelle, le cas échéant, sous réserve de la réglementation nationale en tenant compte des normes internationales.
Modernisation et utilisation des nouvelles technologies	Les membres doivent réviser et actualiser les règles et les procédures relatives au commerce, y compris les nouvelles informations et pratiques commerciales, et grâce à l'adoption, le cas échéant, de techniques modernes et de nouvelles technologies.
Procédure légale	Les membres doivent permettre l'accès aux procédures de recours juridique appropriées qui sécurisent davantage les transactions commerciales, conformément aux lois en vigueur dans les différents États membres.
Coopération	Les membres s'efforceront de travailler en étroite collaboration avec le secteur privé en vue de l'introduction de mesures propices à la facilitation des échanges, notamment au moyen d'une meilleure communication et d'une meilleure coopération entre les pouvoirs publics et les entreprises.
Orientation vers le secteur privé	Les membres s'efforceront d'associer plus efficacement le secteur des entreprises et les organisations communautaires, non seulement en facilitant l'accès aux informations officielles sur la mise en œuvre, mais également en obtenant un retour d'information en temps utile sur les politiques ou les mesures proposées, notamment lorsque celles-ci ont pour objectif la facilitation des échanges.

Source : Compilation faite par l'auteur en se fondant sur le texte de l'Accord de facilitation des échanges de l'ASEAN.

- Encourager la mise en œuvre de mesures de facilitation des échanges qui ont été acceptées par des institutions internationales telles que l'OMC et l'OMD, et à la lumière d'autres meilleures pratiques pertinentes

Pour atteindre ces objectifs, le cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN adopte un certain nombre de principes qui sont résumés dans le tableau 6.

Pour orienter le processus de mise en œuvre, le Cadre de facilitation des échanges de l'ASEAN définit un certain nombre de politiques institutionnelles. L'organisation réactive le Comité consultatif mixte de facilitation du commerce de l'Association et le charge d'élaborer un plan d'action stratégique pour la facilitation du commerce et de rédiger et d'actualiser le programme de travail de l'Association relatif à la facilitation des échanges. Ce comité est également chargé de diriger et de coordonner les activités de facilitation des échanges pour l'ensemble des organes de l'ASEAN concernés, avec pour objectif de parvenir à une réduction de 10 % des coûts de transaction commerciale à l'horizon 2020. Le Comité a aussi pour tâche d'associer le secteur privé et de se pencher sur toutes les questions spécifiques proposées par les représentants dudit secteur et pour lesquelles des mesures de facilitation des échanges sont requises. Cette institution est composée de représentants de haut niveau désignés par les États membres. Elle est dirigée par le président de la réunion des hauts fonctionnaires chargés des questions économiques et se réunit au moins deux fois par an. Des représentants du secteur privé peuvent être invités à assister à des séances spécifiques du Comité afin de débattre de questions générales se rapportant à la facilitation des échanges.

b) Plan d'action stratégique pour la facilitation des échanges à l'horizon 2025

En 2017, le Plan d'action stratégique de la Communauté économique de l'ASEAN pour la facilitation des échanges à l'horizon 2025 a été adopté lors de la trente-et-unième réunion du Conseil de la zone de libre-échange de l'ASEAN, à la faveur de la réunion des ministres de l'économie de l'ANASE. Le plan comprend trois objectifs principaux :

- Une baisse de 10 % des coûts des transactions commerciales dans la Communauté économique de l'ASEAN d'ici 2020.
- Le doublement du volume des échanges intra-ASEAN, entre 2017 et 2025.
- L'amélioration des résultats obtenus à l'issue des classements et des enquêtes internationales, notamment le rapport sur la compétitivité mondiale du Forum économique mondial et l'Indice de facilité à faire des affaires de la Banque mondiale.

Pour atteindre ces objectifs, le Plan d'action énumère sept grands objectifs stratégiques assortis de mesures spécifiques pour chacun d'entre eux. Pour chaque mesure, le Plan énumère les réalisations, les produits, les indicateurs de résultats, le calendrier et l'organisme d'exécution. Les objectifs et certains points d'action sont résumés ci-dessous.

- *Objectif stratégique : encourager la mise en œuvre accélérée des mesures de facilitation des échanges qui ont été acceptées par les institutions internationales telles que l'OMC et l'OMD.*

Un certain nombre de mesures sont énumérées dans ledit plan pour permettre d'atteindre cet objectif. Il s'agit notamment de la mise en œuvre intégrale, par les États membres, de l'engagement de la catégorie A de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges et de la mise en œuvre accélérée des engagements des catégories B et C. La réalisation de cet objectif passe également par une meilleure diffusion des pratiques recommandées en matière de facilitation des échanges entre les États membres grâce à la publication chaque année d'un recueil des pratiques recommandées par l'ASEAN en matière de facilitation des échanges.

- *Objectif stratégique : parvenir à une circulation appropriée, efficace et sans entrave des marchandises dans la région afin de renforcer les réseaux d'échanges et de production de l'ASEAN et de mieux participer aux chaînes de valeur mondiales.*

Cinq mesures sont adoptées dans le but d'atteindre cet objectif stratégique. Ces mesures portent essentiellement sur des questions telles que la mise

en œuvre de systèmes automatisés de gestion des risques, l'introduction de systèmes d'opérateurs agréés, la réalisation d'études sur le temps nécessaire pour la mainlevée et l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives simplifiées.

- *Objectif stratégique : adopter une démarche régionale efficace et réactive en vue de traiter efficacement l'effet de distorsion des échanges causé par les mesures non tarifaires.*

Huit mesures sont adoptées au titre de cet objectif stratégique. Au nombre de ces mesures figurent l'actualisation de la base de données de l'ASEAN concernant les mesures non tarifaires, la notification croisée desdites mesures (les membres se notifiant mutuellement les nouvelles mesures non tarifaires), l'élaboration d'outils permettant au secteur privé de signaler une mesure non tarifaire et le renforcement des comités nationaux de coordination de la facilitation des échanges en leur assignant les fonctions de contrôle réglementaire nécessaires pour examiner les mesures non tarifaires en vigueur.

- *Objectif stratégique : susciter la participation active du secteur privé, en mettant un accent particulier sur les micro, petites et moyennes entreprises*

Cet objectif porte sur le renforcement de la participation des acteurs du secteur privé, notamment les micro, petites et moyennes entreprises, aux aspects ayant trait à la facilitation des échanges à l'aide d'indicateurs de résultats tels que le nombre de consultations avec le secteur privé ainsi que le nombre de recommandations ou de propositions du secteur privé qui ont été prises en compte.

Objectif stratégique : renforcer la coordination institutionnelle entre les organes sectoriels compétents de l'ASEAN afin de mettre en œuvre efficacement les mesures de facilitation des échanges relevant de leurs compétences respectives.

Au nombre de ces mesures figurent, l'adoption de lignes directrices sur la coordination institutionnelle et la participation active d'organismes sectoriels qui aboutit à la prise conjointe de mesures de facilitation des échanges avec ces organismes.

- *Objectif stratégique : s'employer à accroître la participation de tous les États membres, en particulier des membres les moins avancés, au processus de mise en œuvre des programmes de facilitation des échanges de l'ANASE.*

Ces mesures comprennent la fourniture d'une assistance technique aux États membres, en particulier aux membres les moins avancés, y compris une formation à la facilitation des échanges.

- *Objectif stratégique : améliorer le mécanisme de suivi de la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges*

Parmi les mesures figure une enquête bisannuelle sur la facilitation des échanges qui fait fonds sur des indicateurs de facilitation des échanges de l'ASEAN⁵.

c) Coopération douanière au sein de l'ASEAN

La coopération douanière a fait l'objet d'une attention particulière au sein de l'ASEAN. Un certain nombre de projets communs ont été élaborés dans le cadre de différents accords et cadres. L'un de ces outils, à savoir le Système de transit douanier de l'ASEAN, a été élaboré dans le contexte de l'Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation du transit des marchandises, qui a été signé en 1998. Le système de transit douanier vise à faciliter la circulation au sein de l'ASEAN et à limiter le coût et la durée de la circulation des marchandises. Les opérateurs (importateurs, exportateurs, agents en douane, transporteurs et autres) peuvent s'inscrire dans le système de transit douanier dans différents États membres. Le système comprend un certain nombre d'avantages notamment :

⁵ Ces indicateurs qui ont été adoptés en 2017 et conçus pour mesurer et suivre la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges dans l'ASEAN, comprennent les éléments suivants : la transparence et information sur les lois, règlements et procédures ; l'engagement avec le secteur privé ; les formalités de mainlevée et de dédouanement ; les formalités d'exportation et d'importation ; la facilitation du transit ; la facilitation des transports et le commerce électronique.

- Une déclaration électronique de marchandises unique, du départ et à la destination, en passant par le transit
- Une garantie unique valable pour l'ensemble du parcours.
- Une informatisation *complète* des opérations de bout en bout.
- Des opérateurs confirmés autorisés à faire usage de procédures simplifiées.
- Un réseau complet entre les administrations douanières, d'une part, et entre les administrations douanières et les entreprises, d'autre part.
- La libre circulation des camions et des conducteurs autorisés.

Un autre projet important, à savoir la création du guichet unique de l'ASEAN, vise à relier les guichets uniques nationaux des États membres afin d'accélérer le dédouanement des marchandises et la mainlevée des cargaisons grâce à un système de présentation et de traitement unique de données et à un point d'approbation unique pour le dédouanement des marchandises. La question de la classification des marchandises et de l'harmonisation des nomenclatures tarifaires est un autre domaine dans lequel des travaux sont réalisés dans la région par le sous-groupe technique de l'ASEAN sur la classification et la nomenclature tarifaire harmonisée de l'Association.

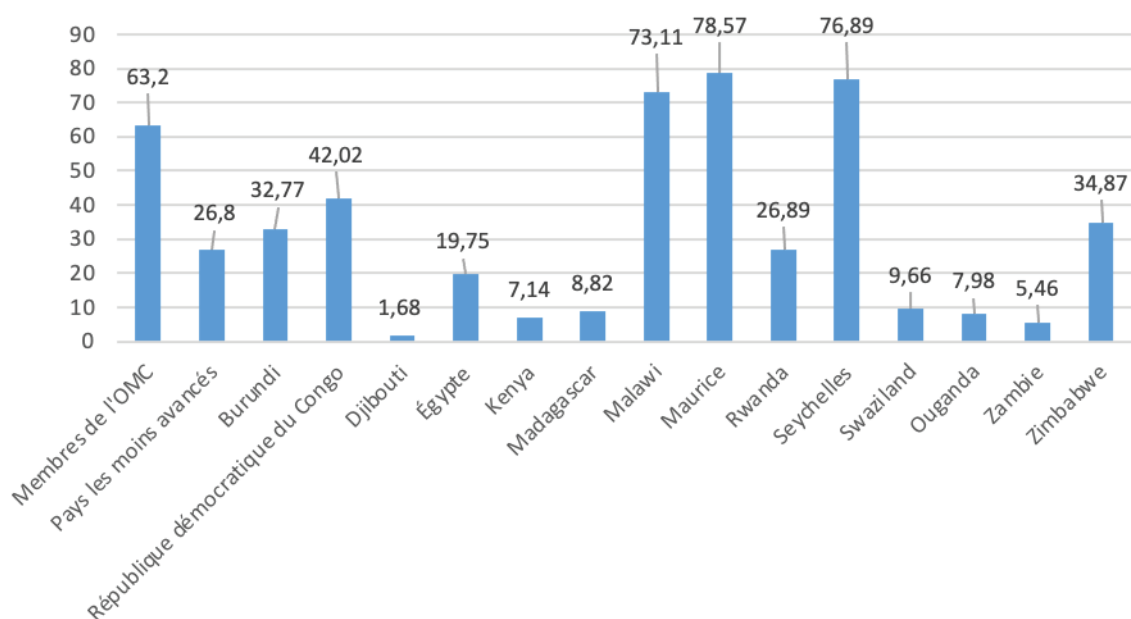
Tableau 7: Indice de performance logistique des États membres du COMESA (classement sur 160 pays), 2018

Pays	Total		Douane		Infrastructure		Transports internationaux		Compétence logistiques		Suivi et repérage		Ponctualité	
	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang	Score	Rang
Burundi	2,06	158	1,69	159	1,95	146	2,21	139	2,33	117	2,01	156	2,17	158
Djibouti	2,63	90	2,35	113	2,79	60	2,45	118	2,25	135	2,85	72	3,15	85
Égypte	2,82	67	2,6	77	2,82	58	2,79	73	2,82	63	2,72	89	3,19	74
Érythrée	2,09	155	2,13	137	1,86	152	2,09	154	2,17	146	2,17	145	2,08	159
Éthiopie (2016)	2,38	126	2,6	80	2,12	133	2,56	102	2,37	117	2,18	133	2,37	149
Kenya	2,81	63	2,65	67	2,55	79	2,62	99	2,81	64	3,07	56	3,18	79
Les Comores	2,56	107	2,62	72	2,25	113	2,49	116	2,21	138	2,93	68	2,8	120
Lybie	2,11	154	1,95	149	2,25	115	1,99	159	2,05	153	1,64	160	2,77	123
Madagascar	2,39	128	2,32	118	2,16	128	2,19	146	2,33	118	2,61	102	2,73	128
Malawi	2,59	97	2,43	94	2,18	126	2,55	105	2,68	82	2,67	94	2,97	102
Maurice	2,73	78	2,7	59	2,8	59	2,12	151	2,86	59	3	63	3	99
Ouganda	2,58	102	2,61	76	2,19	124	2,76	78	2,5	99	2,41	123	2,9	110
République démocratique du Congo	2,43	120	2,37	108	2,12	132	2,37	127	2,49	100	2,51	117	2,69	133
Rwanda	2,97	57	2,67	64	2,76	65	3,39	29	2,85	60	2,75	86	3,35	61
Seychelles	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Somalie	2,21	144	2	145	1,81	157	2,61	100	2,3	121	2,23	140	2,2	157
Soudan	2,43	121	2,14	136	2,18	125	2,58	102	2,51	96	2,51	115	2,62	139
Swaziland	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Tunisie	2,57	105	2,38	107	2,1	133	2,5	115	2,3	123	2,86	71	3,24	70
Zambie	2,53	111	2,18	129	2,3	108	3,05	54	2,48	103	1,98	158	3,05	94
Zimbabwe	2,12	152	2	146	1,83	154	2,06	156	2,16	147	2,26	137	2,39	152

Source : Indice de performance logistique de la Banque mondiale, 2018.

n.d. –non disponible

Figure 6: Mise en œuvre des mesures de l'Accord de facilitation des échanges par les États membres du COMESA



Source : Base de données sur la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, 2019.

B. Facilitation du commerce au sein du Marché commun de l'Afrique orientale et australe

Le COMESA compte 21 pays membres d'Afrique australe et orientale⁶. Étant donné que certains pays membres de cet organisme sont enclavés et que les infrastructures frontalières et de transport de certains pays de la région sont relativement mauvaises, la facilitation des échanges a été considérée comme un élément important de toute initiative visant à atteindre une intégration régionale plus poussée.

Dans l'ensemble, les États membre du COMESA obtiennent des résultats différents en ce qui concerne les indicateurs ayant trait aux procédures douanières, aux infrastructures et aux performances logistiques globales. Certains pays de cet espace ont de très longues côtes donnant accès à d'importantes routes maritimes, tandis que d'autres sont enclavés et doivent passer par les pays voisins pour les échanges avec les marchés internationaux. En outre, certaines régions du COMESA sont défavorisées en raison des infrastructures rudimentaires

à leurs postes frontières et du manque de clarté et de prévisibilité de leurs procédures frontalières. En conséquence, certains membres du COMESA obtiennent des scores très faibles pour certains des indicateurs clés de performance logistique, comme le montre le tableau 7. Cependant, d'autres membres de cette communauté ont privilégié la facilitation des échanges, ces dernières années. Ainsi le Rwanda est passé de la 151^{ème} position en 2010 à la 57^{ème} en 2018 grâce à un certain nombre d'initiatives mises en œuvre dans ce domaine, notamment la collaboration avec la CNUCED, afin d'améliorer les procédures de dédouanement des marchandises aux frontières.

En ce qui concerne la position occupée par la région relativement aux accords commerciaux internationaux, tous les membres du COMESA ne sont pas membres de l'OMC : les Comores, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Libye, la Somalie et le Soudan n'ont pas encore adhéré à l'Organisation. Certains membres du COMESA sont à la fois membres de l'OMC et parties à l'Accord de facilitation des échanges, tandis que les autres membres n'ont pas encore ratifié ledit accord. Pour ce qui est de la mise en œuvre de l'Accord de facilitation des échanges, les pays du COMESA ont un niveau très variable de mise en

⁶ Burundi, Comores, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Rwanda, Seychelles, Somalie, Soudan, Swaziland, Tunisie, Ouganda, Zambie et Zimbabwe.

œuvre, qui est supérieur à la moyenne pour certains pays et sensiblement inférieur pour d'autres.

En dépit de la grande différence entre ses membres s'agissant de la ratification et de la mise en œuvre de l'Accord de facilitation des échanges, le COMESA a été très actif dans le domaine de la facilitation du commerce dans le cadre de l'évolution vers une union douanière et un marché commun complets.

Le traité établissant le Marché commun pour l'Afrique orientale et australe aborde sur un certain nombre de questions liées à la facilitation du commerce. Ces dispositions ont trait à des aspects tels que la suppression des barrières non tarifaires, la simplification et l'harmonisation des documents commerciaux et la coopération douanière. Dans l'ensemble, les dispositions du traité du COMESA sur la facilitation des échanges ne vont pas aussi loin que celles de l'Accord sur la facilitation des échanges en termes de couverture. La plupart des dispositions du COMESA mettent l'accent sur l'harmonisation et la transparence. En voici quelques exemples :

- Les pays membres devront adopter un classement tarifaire uniforme, complet et systématique des marchandises qui s'appuie sur une base commune et spécifique de description et d'interprétation, conformément aux normes internationalement acceptées.
- Les pays membres devront adopter un système uniforme d'évaluation des biens fondé sur les principes d'équité, d'uniformité et de simplicité en matière d'application, conformément aux normes et lignes directrices internationalement acceptées.
- Les pays membres s'engagent à harmoniser leur nomenclature douanière et statistique et à normaliser leurs statistiques de commerce extérieur afin de garantir la comparabilité et la fiabilité des informations pertinentes.
- Les pays membres devront échanger des renseignements sur les questions relatives aux douanes et, plus particulièrement, sur les aspects suivants : tout d'abord, les modifications de la législation, des procédures

et des droits douaniers et les marchandises soumises à des restrictions à l'importation ou à l'exportation et ensuite les renseignements relatifs à la prévention, aux enquêtes et à la répression des infractions douanières.

- Les pays membres conviennent de simplifier et d'harmoniser leurs documents et leurs procédures commerciaux afin de faciliter le commerce des biens et des services en réduisant au minimum le nombre de documents et de copies ainsi que le nombre d'organismes nationaux nécessaires pour traiter les documents commerciaux, et en harmonisant la nature des informations à prendre en compte dans les documents.
- Les pays membres conviennent de modalités communes régissant les procédures d'admission temporaire, notamment la liste ou la gamme de produits à prendre en compte et la nature de la fabrication ou de la transformation à autoriser.

Outre ces dispositions, le protocole sur le commerce de transit et les facilités de transit du traité du COMESA énonce un certain nombre de dispositions relatives à la facilitation des échanges. Il s'agit notamment de dispositions qui garantissent la liberté de transit. Pour les marchandises en transit qui remplissent les conditions énoncées dans le protocole, les États membres s'engagent à ne pas imposer de droits d'importation ou d'exportation et à ne pas soumettre lesdites marchandises à des contrôles douaniers.

Dans l'ensemble, le traité du COMESA aborde de façon relativement succincte les questions de facilitation des échanges et se limitent aux dispositions de base relatives à la circulation des marchandises et au transit, pas plus qu'il ne précise le degré d'harmonisation. Si un certain nombre d'initiatives ont été lancées dans le cadre du COMESA, souvent en collaboration avec d'autres partenaires, afin de traiter les questions de facilitation des échanges, il convient de noter que la plupart de ces initiatives ne couvrent pas toute la région du COMESA, mais se limitent à certaines sous-régions ou à certains points de passages de frontières. Néanmoins, elles sont perçues par le COMESA comme des initiatives

susceptibles d'être mises en œuvre dans l'ensemble de la région, dans les années à venir. En coopération avec les États membres, certains projets sont mis en œuvre le long de certains corridors qui ont été retenus dans la région. Certaines initiatives importantes sont décrites dans les sections ci-après.

a) Système virtuel de facilitation des échanges du COMESA

Il s'agit d'un système électronique de facilitation du commerce qui permet de surveiller et de faciliter les mouvements des marchandises dans certains corridors de l'espace du COMESA. Il prend en compte, dans un système unique et intégré, un certain nombre d'initiatives du COMESA ayant trait à la facilitation des échanges. Ce système comprend la carte jaune (un régime d'assurance régional), le régime régional de garantie de cautionnement douanier (un régime de transit douanier conçu pour faciliter la circulation des marchandises en transit sous scellement douanier dans l'espace du COMESA), le module de transfert de données de transit (une procédure ayant pour but de faciliter le partage des déclarations de transit et des informations sur la garantie de transit entre les administrations douanières le long d'un itinéraire de transit), la licence de transporteur au sein du COMESA (une licence régionale qui permet aux véhicules commerciaux de marchandises d'avoir une licence unique valable dans toute la région) et la charge par essieu et les dimensions maximales harmonisées des véhicules.

b) Régime commercial simplifié du COMESA

Le régime commercial simplifié a été lancé en 2010 dans le but de formaliser le commerce transfrontalier informel en créant un certain nombre de mécanismes qui aident les petits commerçants. Pour les marchandises d'une valeur inférieure ou égale à 2 000 dollars É-U que les partenaires sont convenus de considérer comme des produits éligibles, le régime permet l'utilisation d'un certificat d'origine et d'un document douanier simplifiés, ainsi que des procédures de dédouanement simplifiées.

c) Projet de facilitation des échanges dans les pays des Grands Lacs

Il s'agit d'un projet conjoint de 79 millions de dollars É-U financé par la Banque mondiale, dont le COMESA fait partie des partenaires de mise en œuvre. Le projet vise à faciliter le commerce transfrontalier en réduisant les coûts commerciaux, en particulier pour les petits commerçants et les femmes aux frontières de la République démocratique du Congo, du Rwanda et de l'Ouganda.

d) Programme de facilitation des échanges entre le COMESA et l'Union européenne

Un programme conjoint regroupant le COMESA et l'Union européenne et portant sur la facilitation des échanges a été lancé en 2018. Ce programme, dont le budget s'établissait à 53 millions d'euros, a pour objectif de réduire les coûts de transaction en améliorant la gestion des frontières et la logistique à cinq postes frontaliers présélectionnés, à savoir : Mwami-Mchinji, entre la Zambie et le Malawi ; Galafi, (entre l'Éthiopie et Djibouti) ; Chirundu, (entre la Zambie et le Zimbabwe) ; Moyale, (entre l'Éthiopie et le Kenya) et Tunduma/Nakonde, (entre la République-Unie de Tanzanie et la Zambie).

e) Programme tripartite de facilitation du commerce et des transports

Outre les initiatives qu'il a mise en œuvre dans son espace, le COMESA a coopéré avec deux autres blocs régionaux africains, que sont la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), sur la question de la facilitation des échanges en mettant en œuvre le Programme tripartite de facilitation du commerce et des transports, lancé en 2011. Ce programme met l'accent sur un certain nombre d'aspects se rapportant aux barrières non tarifaires, à l'harmonisation des procédures douanières et à l'amélioration des points de passage frontalier. Le programme vise, entre autres objectifs généraux, la stimulation des échanges commerciaux en Afrique orientale et australe, la réduction des coûts des échanges qui sont élevés dans la région et l'assistance aux administrations nationales pour qu'elles s'attaquent aux obstacles au commerce et à la croissance et réduisent les temps de transit

et les coûts de transaction le long des principaux corridors en Afrique orientale et australe grâce à de meilleures infrastructures, des franchissements plus rapides des frontières et des réglementations harmonisées en matière de commerce et de transit. Pour atteindre ces objectifs, un certain nombre de politiques et de mesures sont adoptées dans le cadre du programme, notamment :

- L'harmonisation de la nomenclature douanière et statistique.
- L'harmonisation des procédures douanières et l'utilisation des instruments et normes internationaux.
- L'élaboration d'une législation visant à faciliter l'échange d'informations entre les autorités douanières de la région.
- L'adoption de principes de gestion coordonnée des frontières aux principaux points de passage frontaliers.
- La promotion de postes frontières à guichet unique.
- La création d'une autorité commune de la concurrence en matière de libéralisation des transports aériens, chargée de superviser la mise en œuvre intégrale de l'Initiative « ciel ouvert » et le lancement d'un programme commun pour la création d'un espace aérien unique sans solution de continuité.
- L'harmonisation et l'actualisation des procédures douanières grâce à l'adoption du document douanier administratif unique, d'un régime harmonisé de garantie du cautionnement douanier, à l'harmonisation et à la mise en application des limites de charge par essieu et de la dimension des véhicules, et l'harmonisation des exigences et des réglementations en matière d'immigration des conducteurs de camions de véhicules commerciaux.
- Le lancement d'un système de surveillance, de notification et de suppression des barrières non tarifaires.

Plus récemment et grâce à un financement de l'Union européenne à hauteur de 18 millions d'euros, le COMESA, la SADC et la CAE ont lancé, en 2017, le Programme tripartite de facilitation des transports et du transit pour l'Afrique orientale et australe, qui vise à contribuer au développement d'un marché régional du transport routier plus compétitif, intégré et libéralisé dans la zone tripartite, à travers un certain nombre d'initiatives régionales et de volets de renforcement des capacités. A l'instar de l'objectif visé par le COMESA, les corridors régionaux sont un élément clef de ce programme.

C. Facilitation des échanges au sein du Marché commun du Sud

Le Marché commun du Sud (MERCOSUR) est un autre bloc régional important qui accorde une attention particulière à la question de la facilitation des échanges. Ce bloc comprend quatre membres dont l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay. Les progrès réalisés dans le domaine de la facilitation des échanges au sein du MERCOSUR ont été généralement lents, la conclusion d'accords sur des tarifs extérieurs communs ayant pris beaucoup de temps. Le premier pas vers la facilitation des échanges dans la région du MERCOSUR a été marqué par la signature de l'Accord de Recife sur les mesures intégrées de contrôle aux frontières en 1993. Cet accord, qui a été actualisé par la suite, visait à adopter un certain nombre de mesures visant à réglementer le fonctionnement des contrôles intégrés aux frontières des quatre pays membres. Suite à l'adoption de l'Accord, la coopération entre les pays du MERCOSUR dans différents domaines se rapportant à la facilitation des échanges, en particulier les douanes et les passages frontaliers, s'est développée. Par sa décision 54/04 datant de 2004, le Conseil ministériel du MERCOSUR a appelé à la libre circulation des marchandises au sein du bloc et à l'élimination de la double perception des droits de douane. Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique, les quatre pays ont commencé à mettre en place un système automatisé d'échange d'informations sur les biens échangés, dénommé Système INDIRA, conçu pour détecter les biens qui respectent les règles d'origine et pour lutter contre le commerce illicite. Des améliorations supplémentaires ont été apportées au système afin de per-

mettre l'inspection des marchandises échangées en se fondant sur les risques. Durant cette évolution, l'Argentine et le Brésil, les deux principaux acteurs de la région, ont joué le rôle de point d'ancrage pour une intégration régionale plus poussée. Dans le même temps, les pays de la région se sont

efforcés de recenser les lacunes de leur réseau d'infrastructures régionales et ont élaboré une série de projets nationaux et régionaux pour combler ces lacunes dans le but de promouvoir l'intégration régionale ainsi que les flux commerciaux.

V. Facilitation des échanges en Afrique du Nord ⁷

A. Contexte

Ces dernières années, la question de la facilitation des échanges a suscité une attention croissante en Afrique du Nord. Au cours des dernières décennies, l'importance du commerce dans l'économie nord-africaine s'est accrue, un certain nombre de pays de la région ayant adopté des politiques de libéralisation des échanges et des stratégies de développement axées sur l'exportation dont l'objectif est d'attirer les investissements étrangers et de s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales. Le commerce est un élément important de l'économie de la région, des pays comme la Mauritanie, le Maroc et la Tunisie dont les niveaux d'échanges commerciaux par rapport au PIB sont nettement plus élevés que ceux d'autres régions en développement du monde. Toutefois, dans d'autres pays tel que le Soudan, les économies sont moins tributaires des échanges commerciaux.

Le volume des exportations des pays de la région varie considérablement : l'Algérie, l'Égypte et le Maroc sont les principaux exportateurs de la région, tandis que la Mauritanie et le Soudan sont des exportateurs beaucoup plus modestes.

Outre la grande différence qui sépare les pays de la région s'agissant du degré d'ouverture de leurs économies et de la taille de leurs exportations, il y a également des écarts importants dans leur classement dans l'économie mondiale. Ces dernières décennies, les pays de la région, dont les ressources naturelles sont relativement limitées, se sont attachés à attirer des investissements et à s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales du secteur manufacturier, ce qui a entraîné l'exportation d'une part importante de produits manufacturés par des pays tels que l'Égypte, le Maroc et la Tunisie. D'autres pays, dont l'Algérie et la Libye (pour lesquels aucune donnée récente n'est disponible) restent très dépendants des ressources minérales pour leurs exportations. Certains pays, dont la Mauritanie et le Soudan, ont une composition d'exportation mixte

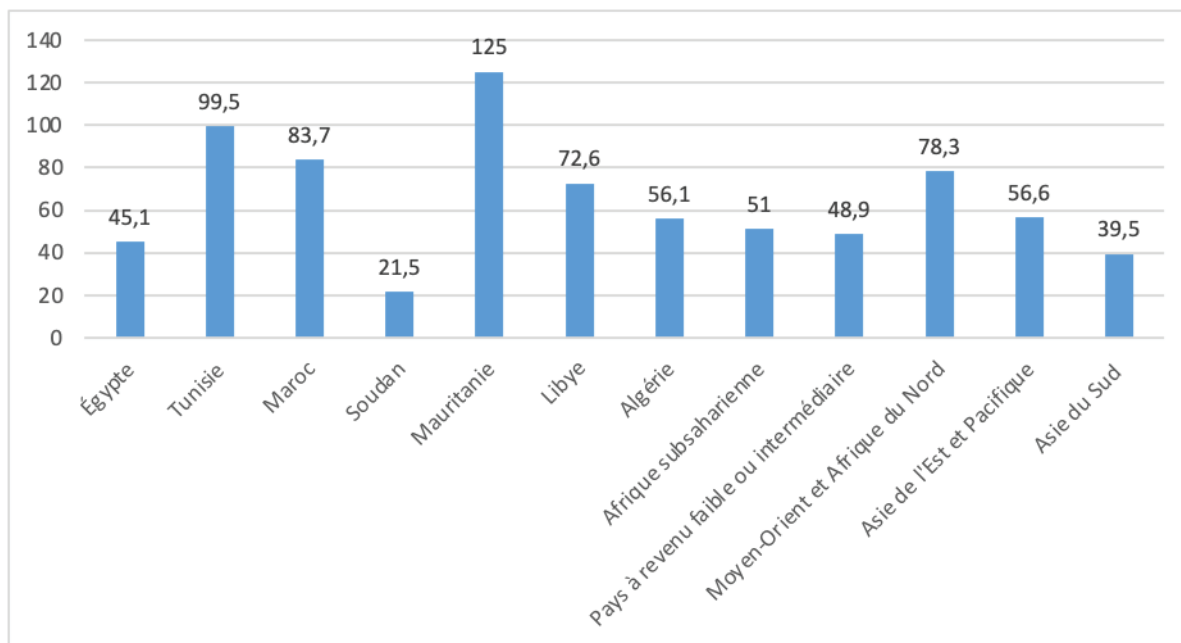
et exportent plus de produits agricoles que le reste de la région.

Même dans les pays d'Afrique du Nord qui ont réussi à accroître les exportations de produits manufacturés et à s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales, le niveau de perfectionnement technologique de ces produits demeure généralement faible ; en outre, ces exportations sont dominées par les produits dont la classification technique va de faible à moyenne. Même les pays relativement prospères de la région affichent des chiffres relativement modestes, comparé à des économies telles que la Malaisie et le Viêt Nam s'agissant des chaînes de valeur mondiales de l'industrie manufacturière. Bien que les pays de l'Afrique du Nord n'entreprennent pas nécessairement des activités de haute technologie, le simple fait de s'intégrer aux chaînes de valeur mondiales de haute technologie par le biais d'activités telles que l'assemblage constitue un point de départ pour la mise à niveau technologique.

Les échanges régionaux demeurent faibles dans tous les pays d'Afrique du Nord, même s'il existe des écarts importants au niveau de la structure des exportations d'un pays à l'autre. Dans l'ensemble, les exportations intrarégionales de l'Afrique du Nord représentent environ 5 % du volume total d'exportations. Pour les pays plus ouverts et axés sur l'industrie manufacturière, comme le Maroc et la Tunisie, l'Union européenne reste de loin le principal marché d'exportation et les exportations vers les autres pays de la région restent très limitées. L'Union européenne est également le principal marché des exportations algériennes de minerais. La Mauritanie et le Soudan sont moins dépendants de l'Union européenne et la part des autres pays de la région d'Afrique du Nord dans leurs exportations est également limitée.

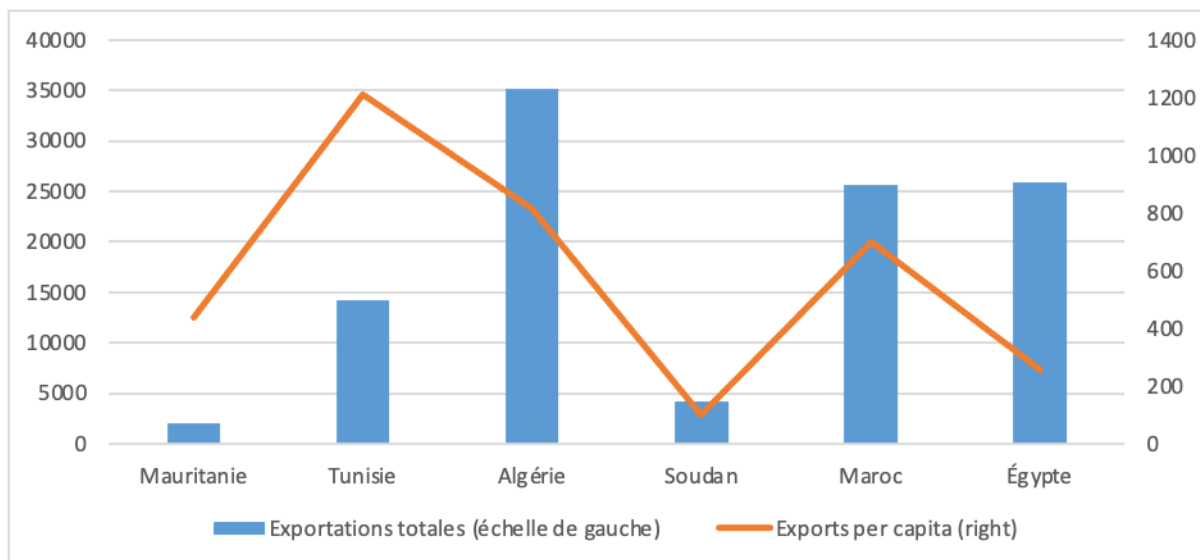
⁷ Pour les besoins du présent rapport, l'Afrique du Nord comprend l'Algérie, l'Égypte, la Libye, le Maroc, la Mauritanie, le Soudan et la Tunisie.

Figure 7: Échanges commerciaux par rapport au PIB en Afrique du Nord, 2018



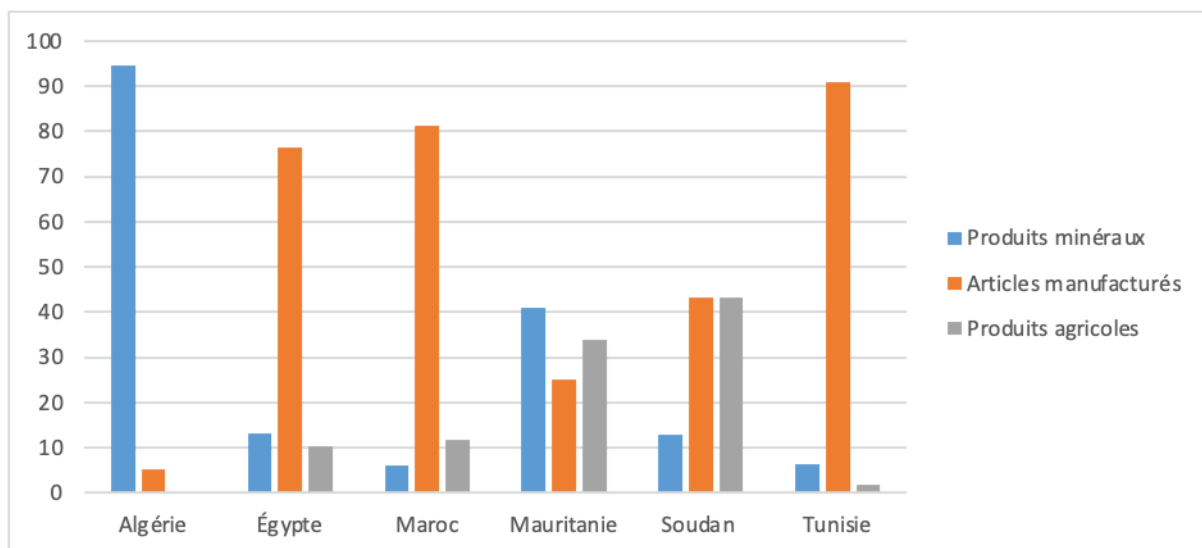
Source : Indicateurs du développement mondial de la Banque mondiale, 2019.

Figure 8: Exportations totales des pays, 2018 (millions de dollars É-U)



Source : Base de données Comtrade de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

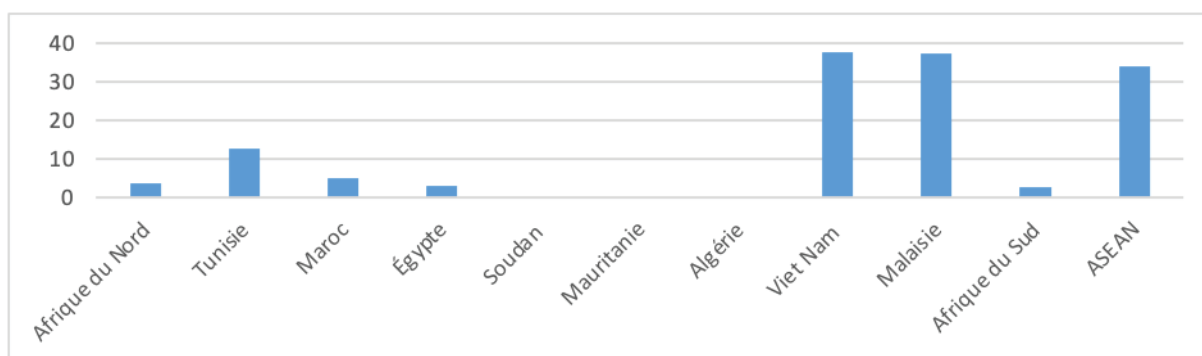
Figure 9: Composition des exportations des pays d'Afrique du Nord, 2017*



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

* Aucune donnée récente n'est disponible pour la Libye.

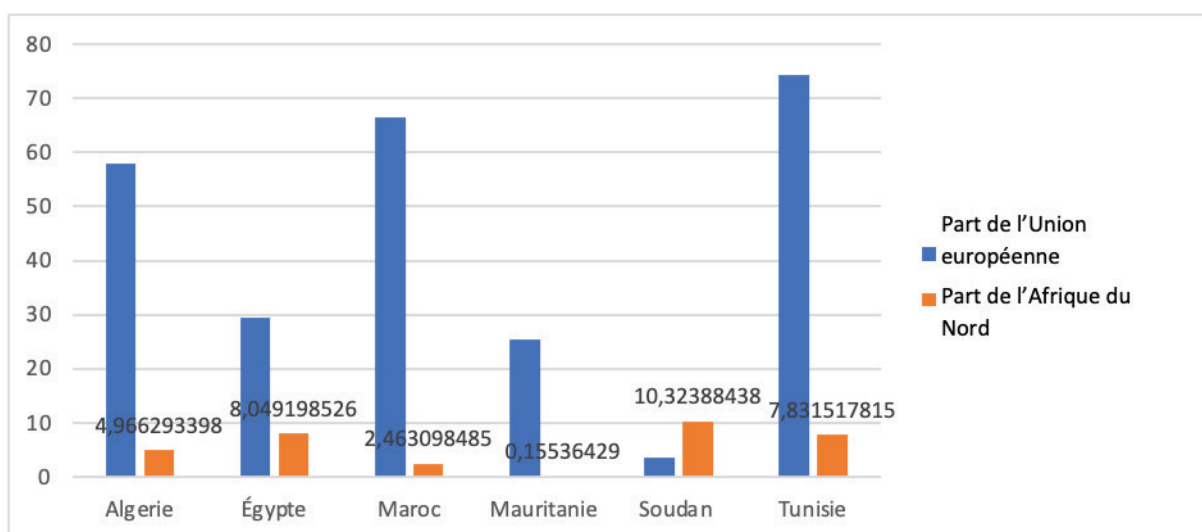
Figure 10: Part des produits de haute technologie dans les exportations nord-africaines, 2017*



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

* Aucune donnée récente n'est disponible pour la Libye. Les données de la Mauritanie datent de 2016.

Figure 11: Marchés d'exportation pour la région de l'Afrique du Nord, 2017*



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Aucune donnée récente n'est disponible pour la Libye.

Tableau 8 : Classement de l’Afrique du Nord en matière de commerce transfrontalier selon le classement de 2018*

Pays	Classement (sur 190)
Algérie	173
Égypte	171
Libye	128
Maroc	62
Mauritanie	69
Soudan	185
Tunisie	101

Source : Indice de facilité à faire des affaires de la Banque mondiale, 2018.

Le classement du commerce transfrontalier se fonde sur le temps et le coût lié au processus logistique d’exportation et d’importation des marchandises. L’indicateur « Doing business » mesure le temps et le coût (hors tarifs douaniers) associés à trois séries de procédures - conformité documentaire, conformité aux mesures de contrôle des flux frontaliers et transport intérieur - dans le cadre du processus global d’exportation ou d’importation d’un envoi de marchandises.

Au cours de ces dernières années, la faible intégration régionale en Afrique du Nord a été reconnue comme étant l’un des principaux problèmes qu’affronte l’économie de la région. Pour des pays tels que l’Égypte, le Maroc et la Tunisie qui ont réussi à s’intégrer dans les chaînes de valeur mondiales de l’industrie manufacturière, les limites de ce modèle sont devenues de plus en plus manifestes au cours des années écoulées. Si ces pays ont réussi à s’intégrer dans les chaînes de valeur mondiales, ils ne sont pas parvenus à se moderniser pour aller au-delà des segments à faible valeur ajoutée des dites chaînes. En outre, le principal avantage comparatif de ces pays dans des secteurs tels que l’habillement, l’électronique et l’industrie automobile demeure le faible coût de leur main-d’œuvre, ce qui, à son tour, représente un risque pour la soutenabilité de cette situation, en particulier en raison de l’automatisation accrue de ces chaînes. Dans un certain nombre de secteurs de la région, il n’y a guère de relations interindustrielles à l’échelon local et il y a une forte dépendance à l’égard des intrants importés de l’Union européenne, de la Turquie ou de l’Asie. Par ailleurs, la prédominance de la production et des échanges tournées vers l’Union européenne a occasionné au sein de ces pays des niveaux élevés d’inégalité à l’échelon régional et les zones côtières se sont développées à un rythme nettement plus rapide que les districts intérieurs ; cette situation favorise l’agitation sociale que certains pays ont connu ces dernières années.

L’intégration régionale offre à ces pays un moyen important pour surmonter certains problèmes grâce à la diversification des marchés et des produits d’exportation, à la création d’un plus grand

nombre de liens nationaux et régionaux et à la répartition des retombées économiques et sociales positives des échanges et de l’industrialisation, au-delà des régions côtières. Pour des pays tels que l’Algérie, la Libye, la Mauritanie et le Soudan, qui sont moins intégrés dans les chaînes de valeur mondiales du secteur manufacturier, l’intégration régionale est considérée comme la voie permettant d’élargir leur marché d’exportation et de renforcer leurs capacités industrielles. À l’instar du modèle « en vol d’oies sauvages », qui a été observé dans les chaînes de valeur mondiales asiatiques, l’intégration régionale et la modernisation de ces chaînes peuvent être considérées comme des processus complémentaires grâce auxquels le succès de pays déjà intégrés dans les chaînes de valeur mondiales, comme le Maroc et la Tunisie, pourrait entraîner la dispersion régionale de l’industrie manufacturière par le biais d’investissements et d’externalisation vers d’autres pays de la région.

Pour que ces processus puissent être mis en œuvre, il convient toutefois de surmonter les obstacles aux échanges interrégionaux et intrarégionaux. Les pays de la région sont généralement mal classés selon l’indicateur du commerce transfrontalier du classement de la Banque mondiale sur la facilité à faire des affaires (tableau 8).

En ce qui concerne les obstacles au commerce avec des partenaires extérieurs à l’Afrique du Nord, la situation est différente pour chaque pays de la région. Certains pays ont poursuivi une stratégie d’adhésion à des accords commerciaux bilatéraux, régionaux et multilatéraux, tandis que d’autres ont été plus réticents. Par exemple, tous les pays de la

Tableau 9: Accords commerciaux des économies d'Afrique du Nord

Pays	Accords commerciaux
Égypte	Membre de l'OMC ; ALE avec l'Union européenne ; accord commercial préférentiel avec les États-Unis (QIZ) ; COMESA ; membre de la Grande zone arabe de libre-échange ; ALE avec le MERCOSUR ; ALE avec la Turquie ; ALE avec l'Association européenne de libre-échange.
Maroc	Membre de l'OMC ; signature d'un ALE avec l'Union européenne ; ALE avec les États-Unis ; ALE avec la Turquie ; membre de la Grande zone arabe de libre-échange ; ALE avec l'Association européenne de libre-échange ; ALE avec les Émirats arabes unis.
Soudan	Membre de la Grande zone arabe de libre-échange ; COMESA.
Mauritanie	Membre de l'OMC ; signataire de l'accord de partenariat économique entre l'Afrique de l'Ouest et l'Union européenne.
Tunisie	Membre de l'OMC ; accord de libre-échange avec l'Union européenne ; accord de libre-échange avec l'Association européenne de libre-échange ; membre de la Grande zone arabe de libre-échange ; accord de libre-échange avec la Turquie.
Libye	Membre de la Grande zone arabe de libre-échange ; COMESA.
Algérie	Accord de libre-échange avec l'Union européenne ; membre de la Grande zone arabe de libre-échange.

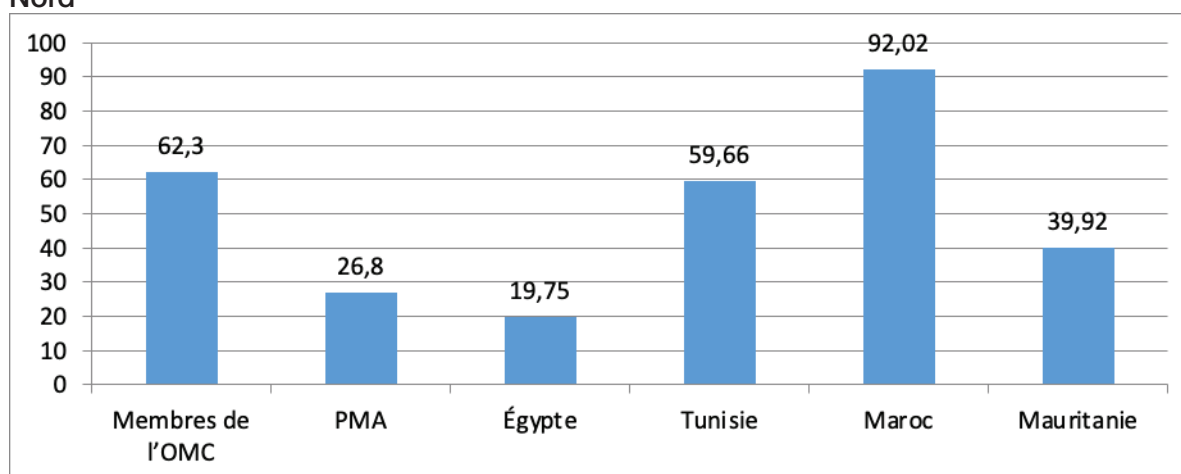
Source : Base de données des accords commerciaux régionaux de l'OMC, 2019.

région ne sont pas membres de l'OMC. L'Algérie, la Libye et le Soudan sont toujours en cours d'adhésion à l'OMC. De même, des pays tels que l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie ont signé des accords de libre-échange avec l'Union européenne, alors que d'autres pays de la région ne l'ont pas fait. Le tableau 9 fait un résumé des accords commerciaux dont chaque pays de la région est signataire.

Concernant la facilitation des échanges, la situation des pays de la région varie en fonction du contenu des accords. Tous les membres de l'OMC de la région (Égypte, Mauritanie, Maroc et Tunisie) mettent actuellement en œuvre l'Accord de facilitation des échanges, même si les taux d'exécution varient sensiblement, le Maroc en particulier atteignant un taux beaucoup plus élevé que celui des autres pays de la région et que la moyenne du taux de l'OMC.

À part l'Accord sur la facilitation des échanges, les accords signés par les pays de la région prévoient généralement peu de dispositions relatives à la facilitation. Les accords avec l'Union européenne, qui ont été par la suite signés par l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, appartiennent à la précédente génération d'accords européens de ce type qui contiennent très peu de dispositions sur la facilitation des échanges et qui se limitent à un engagement classique en matière de coopération sur les questions douanières. De même, les accords de libre-échange que certains pays de la région ont signés avec la Turquie n'accordent guère d'attention à la facilitation du commerce.

La seule exception est l'accord de libre-échange que le Maroc a conclu avec les États-Unis et qui prévoit un certain nombre de dispositions plus strictes

Figure 12: Mise en œuvre de l'accord de facilitation des échanges par les États d'Afrique du Nord

Source : Base de données des accords commerciaux régionaux de l'OMC, 2019.

en matière de facilitation des échanges. Dans l'ensemble, les dispositions de cet accord restent toutefois relativement peu contraignantes comparées aux accords plus récents, comme l'indique le chapitre 3 du présent rapport. L'accord susmentionné comprend néanmoins un certain nombre de dispositions relatives à la transparence, à la prévisibilité, à la mainlevée, au dédouanement des marchandises et à la coopération. Ainsi, s'agissant de la mainlevée des marchandises, l'accord de libre-échange qui lie le Maroc aux États-Unis comporte un certain nombre de clauses qui visent à accélérer la mainlevée des marchandises, notamment l'engagement de procéder à la mainlevée « dans un délai ne dépassant pas le temps nécessaire pour s'assurer de leur conformité à sa législation et réglementation douanières et, dans la mesure du possible, dans les 48 heures de leur arrivée » (article 6.2 (a) de l'accord). En outre, l'accord engage les deux pays à adopter des procédures qui permettent la mainlevée des marchandises au point d'arrivée, sans qu'il soit nécessaire de les transférer dans des entrepôts provisoires ou d'autres lieux. Les deux parties s'engagent également à mettre en place des procédures de mainlevée des marchandises, avant la détermination finale des droits de douane, taxes et redevances. Il comprend également des dispositions relatives aux décisions anticipées, à la notification des changements de politique et à un système de gestion des risques pour les inspections douanières, entre autres.

Si, à l'exception de l'accord de facilitation des échanges, les accords commerciaux existants dont les pays d'Afrique du Nord sont signataires ont tendance à être très légers sur la question de la facilitation des échanges, le nouveau programme de l'Union européenne visant à créer des zones de libre-échange poussées et complètes pourrait changer cette situation. Les zones de libre-échange poussées et complètes constituent une nouvelle génération d'accords de l'Union européenne et ont déjà été conclues avec la Géorgie, la République de Moldova et l'Ukraine. Des négociations en vue de la création d'une zone de libre-échange approfondie et complète ont été lancées entre l'Union européenne, d'une part, et l'Égypte, le Maroc et la Tunisie de manière individuelle, d'autre part. Toutefois, pour un certain nombre de raisons politiques et économiques, ces négociations sont au point mort dans le cas de l'Égypte et du Maroc, tandis que les

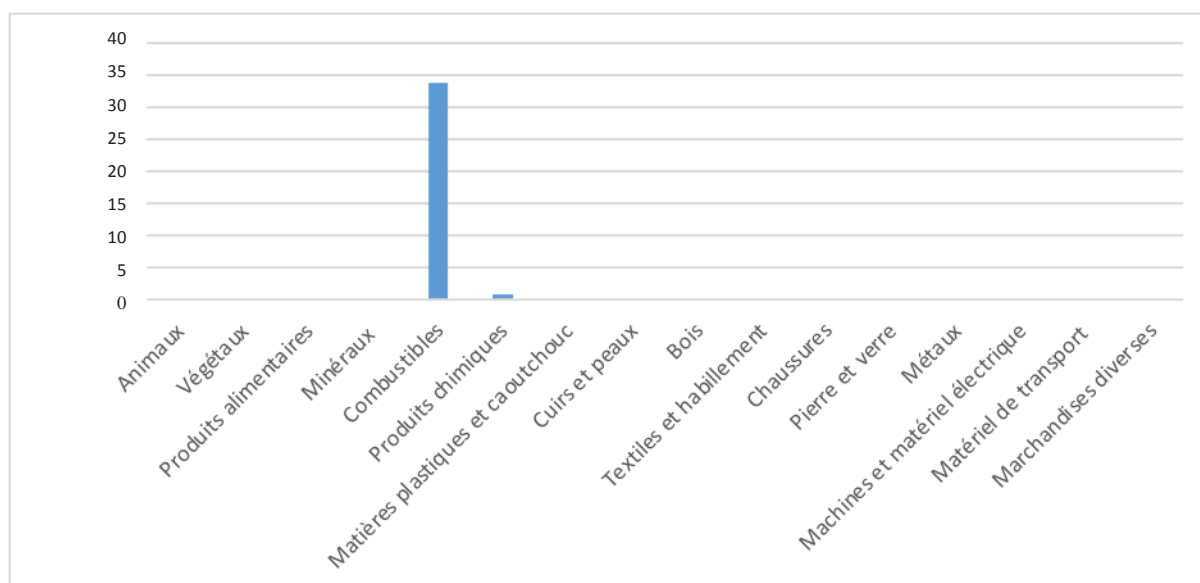
négociations avec la Tunisie sont toujours en cours. Lors de ces négociations, l'Union européenne a proposé un chapitre sur les procédures douanières et la facilitation des échanges, qui réitérerait l'engagement des deux parties à mettre en œuvre l'accord de facilitation des échanges et comprendrait un certain nombre de dispositions supplémentaires relatives à la coopération douanière, au rapprochement des législations douanières (pour sa part, la Tunisie adopte progressivement les législations douanières de l'Union européenne) et à la consultation des milieux d'affaires.

D'autres pays de la région, qui ne sont pas membres de l'OMC et qui ne sont pas encore partie prenante au programme de libre-échange étendu et complet (Algérie, Libye et Soudan) ont peu obligations contraignantes en matière de la facilitation des échanges. Néanmoins, la reconnaissance accrue des avantages de ce mécanisme amène un certain nombre d'États d'Afrique du Nord à adopter des initiatives dans ce domaine en mettant l'accent sur les échanges régionaux dans lesquels les barrières douanières et logistiques demeurent importantes et sont souvent plus élevées que ceux rencontrés avec d'autres partenaires commerciaux. Les sections ci-après examinent la situation de chacune des économies nord-africaines en matière de facilitation des échanges.

B. Facilitation des échanges en Algérie

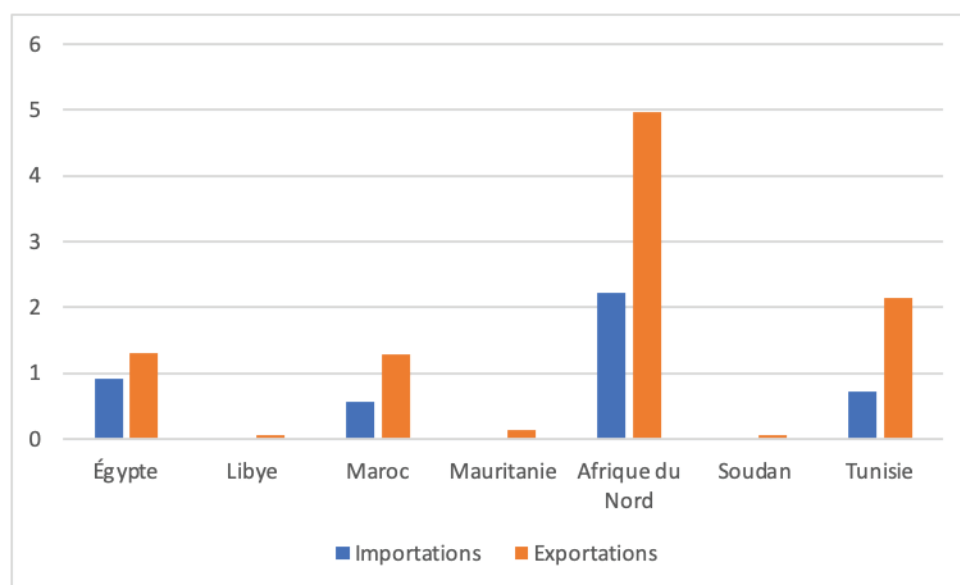
L'Algérie est en voie d'accession à l'OMC. En tant que tel, le pays n'est pas partie à l'Accord sur la facilitation des échanges et ne l'applique pas actuellement. Les exportations algériennes sont très dépendantes des ressources naturelles, les combustibles représentant plus de 95 % des exportations en 2017. Le gaz naturel et le pétrole prédominent dans les exportations algériennes. Toutefois, les autorités algériennes envisagent de plus en plus la diversification de leur économie et de leurs exportations comme un objectif stratégique important pour le pays, au fur et à mesure que les risques de dépendance à l'égard des ressources naturelles se précisent. À cet effet, les politiques qui favorisent les exportations et stimulent l'industrie manufacturière sont considérées comme des étapes majeures vers une diversifica-

Figure 13: Exportations algériennes par groupe de produits, 2017 (millions de dollars É-U)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 14: Part des exportations et importations totales algériennes, 2017 (en pourcentages)



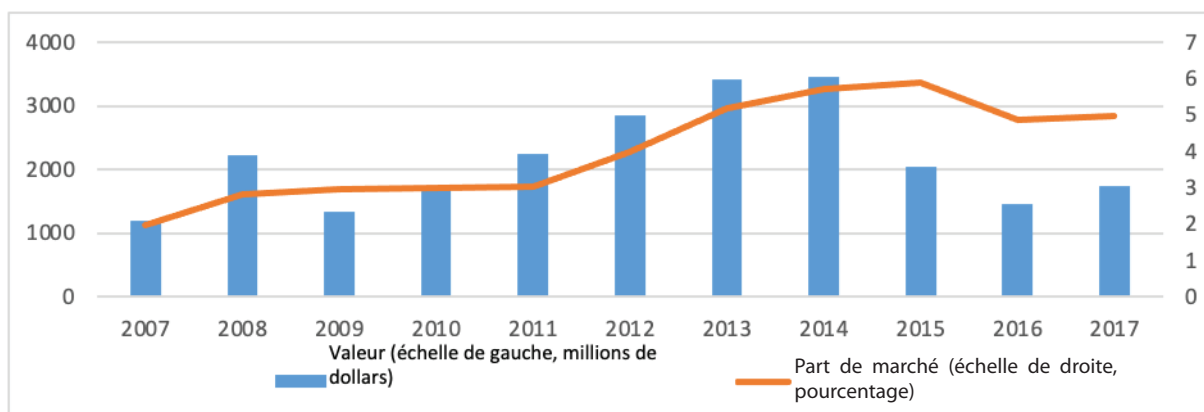
Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

tion accrue de l'économie. Il convient toutefois de mettre en œuvre d'importantes réformes majeures en vue de promouvoir cette diversification. Actuellement, l'instabilité due à la fluctuation des cours du pétrole se traduit par une précarité des politiques commerciales algériennes.

Les échanges de l'Algérie avec les pays de la région sont limités. Les importations de ce pays

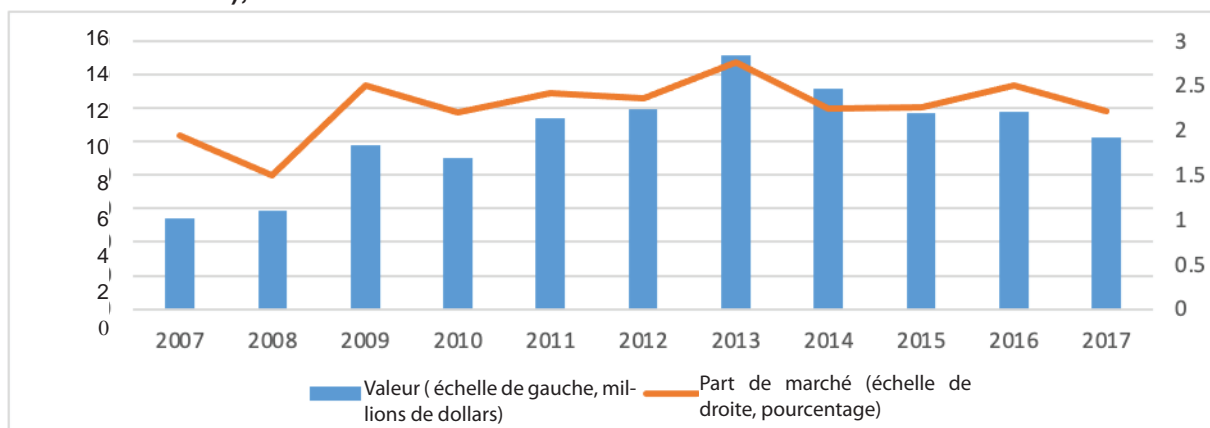
à partir des autres pays de la région ne représentent que 2 % des importations algériennes, alors que des pays comme l'Allemagne, la Chine, la France et l'Italie sont les principaux exportateurs vers l'Algérie. En ce qui concerne les exportations de l'Algérie vers le reste de l'Afrique du Nord, elles ne représentent qu'environ 5 %, tandis que l'Espagne, les États-Unis,

Figure 15: Exportations algériennes vers les partenaires nord-africains (part de marché et valeur), 2007-2017



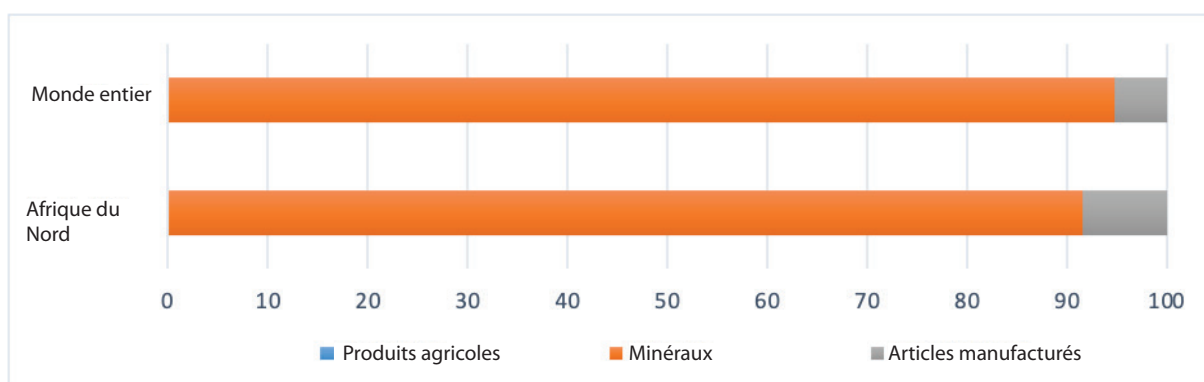
Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 16: Importations algériennes en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2017



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 17: Composition des exportations algériennes par marché, 2017



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

la France et l'Italie sont les principaux importateurs de produits algériens.

Au cours de la période 2007-2014, les exportations de l'Algérie vers les partenaires nord-africains ont augmenté en termes de valeur et de part de mar-

ché. Cette situation s'est toutefois inversée ces dernières années, en raison de la baisse de ces exportations. Une tendance similaire peut être observée en ce qui concerne les importations de l'Algérie en provenance des partenaires nord-africains, qui ont

augmenté au cours de la période 2007-2013, avant de baisser les années suivantes.

La composition des exportations algériennes vers le reste du monde et l'Afrique du Nord est similaire et est dominée par les produits minéraux. La part des produits manufacturés, bien que faible dans les deux cas, est légèrement plus élevée dans les exportations vers l'Afrique du Nord.

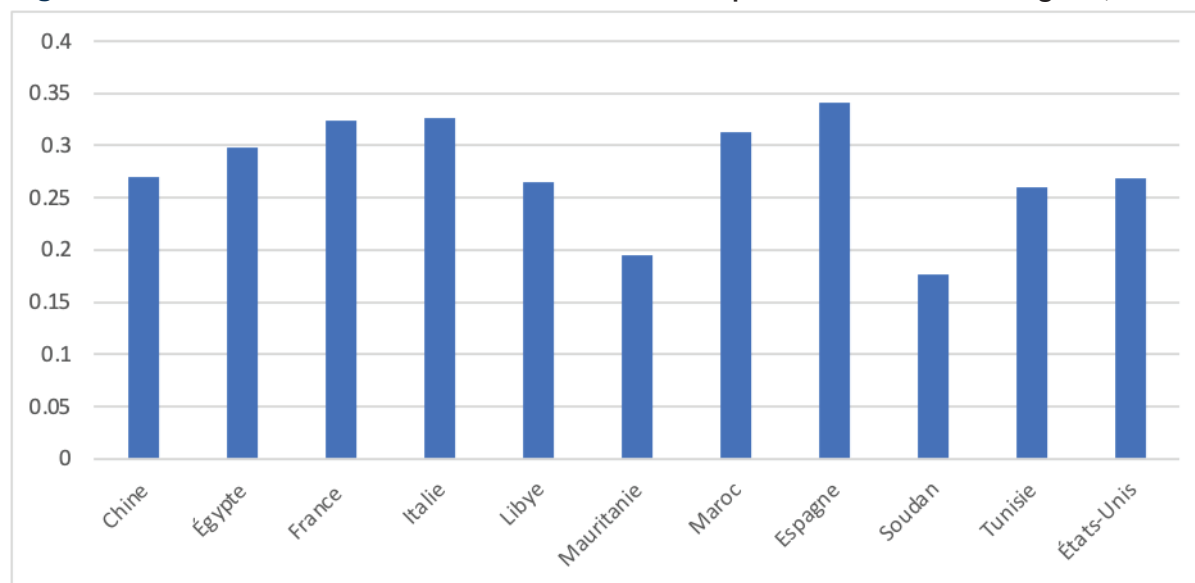
Comme la plupart des autres pays de la région, l'Algérie est tributaire du transport maritime pour ses échanges. Pour les exportations de produits pétrochimiques, le port d'Arzew, sis dans la province d'Oran, est une plateforme logistique importante. Pour les navires porte-conteneurs, le port d'Alger est également très important puisqu'il gère un pourcentage élevé des mouvements de navires porte-conteneurs. En termes de connectivité, l'Algérie a, par exemple, une connectivité globale plus faible que son voisin, le Maroc, avec une connectivité bilatérale relativement élevée avec l'Égypte, l'Espagne, la France, l'Italie et le Maroc.

L'un des inconvénients de la forte dépendance de l'Algérie à l'égard des exportations de minerais réside dans l'instabilité de sa politique commerciale. Au cours des décennies écoulées, l'Algérie a imposé, suite à la baisse des prix du pétrole, un certain nombre de restrictions aux importations afin de limiter son déficit commercial croissant. La baisse

des prix du pétrole enregistrée ces dernières années a créé de sérieux problèmes économiques à l'Algérie, en particulier l'aggravation du déficit commercial. Pour atténuer ces effets, le gouvernement algérien a imposé une série de restrictions sur les importations. Le pays a, outre l'augmentation des droits de douane, interdit de manière temporaire l'importation de centaines de produits, dont les appareils électroménagers, les produits alimentaires et les meubles.

Cette incohérence de la politique commerciale algérienne, qui résulte de sa dépendance à l'égard des ressources naturelles, constitue un obstacle majeur à la diversification de son économie, en particulier de ses exportations. Néanmoins, l'Algérie adopte un certain nombre de mesures de facilitation des échanges qui visent à améliorer la réglementation et la logistique du commerce extérieur. En 2004, une agence nationale de promotion du commerce extérieur, (ALGEX), a été créée avec pour mission de promouvoir les exportations, d'analyser les marchés d'exportation, d'organiser la participation du pays aux foires à l'étranger, de promouvoir les exportations autres que les celles des hydrocarbures et d'établir un rapport d'évaluation annuel sur la politique et les programmes d'exportation. Au départ, la mission d'ALGEX portait sur les exportations, mais son mandat a été modifié en 2008, par le décret n° 08-313, pour prendre en compte le suivi et l'analyse des importations. Une

Figure 18: Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes de l'Algérie, 2017



Source : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, UNCTADstat, 2019.

autre institution, à savoir l'Association nationale des exportateurs algériens (ANEXAL), a été créée dans le but de diversifier et de promouvoir les exportations. Un Conseil national consultatif de promotion des exportations a également été mis sur pied en 2004 et n'est devenu réalité qu'en 2019. Une unité de suivi et d'analyse des exportations a été créée au sein d'ALGEX, avec pour mandat de recueillir des informations sur les obstacles auxquels se heurtent les exportateurs dans des domaines tels que les procédures douanières et fiscales, les procédures bancaires, la qualité et la certification, ainsi que le transport et la logistique.

À la suite d'une évaluation du système des exportations hors hydrocarbures en 2018, un certain nombre de mesures de facilitation des échanges a été adopté dans le but d'améliorer les exportations, notamment :

- La simplification des procédures de dédouanement afin de ramener le délai à un jour pour les produits périssables et à quatre jours pour les autres produits ;
- La simplification du régime d'admission temporaire pour perfectionnement passif ;
- La réduction des délais et des procédures de délivrance des certificats de conformité pour les produits d'exportation par l'agence nationale chargée du contrôle de la qualité, le Centre algérien du contrôle de la qualité et de l'emballage (CACQE) ;
- La simplification des modalités de paiement dans le cadre de l'admission temporaire.

D'autres mesures font actuellement l'objet d'une analyse dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie nationale d'exportation. En 2017, le Ministère du commerce a, grâce à l'appui de l'ITC à Genève, lancé une vaste consultation avec les parties prenantes institutionnelles et privées sur ladite stratégie. Quatre cycles de consultation ont été organisés entre octobre 2017 et septembre 2018. Lors de ces consultations, les participants ont recensé les principaux secteurs de croissance des exportations (produits pharmaceutiques, boissons et produits agroalimentaires et composants mécaniques et

électroniques pour les secteurs automobile et aéronautique). La stratégie nationale d'exportation prévoit la mise en œuvre des mesures ci-après d'ici 2023 :

- Principales *mesures à court terme* (un à deux ans)
 - Mettre en place une structure mixte publique et privée de mise en œuvre sous la forme d'un conseil national des exportations.
 - Poursuivre le régime de soutien à l'exportation.
 - Réviser le règlement n° 14-04 fixant les conditions de transfert des capitaux à l'étranger.
 - Examiner la structure de gouvernance des institutions chargées d'appuyer le commerce.
 - Créer un guichet unique pour l'exportation, sous la forme d'un portail en ligne.
 - Diversifier les instruments de financement des exportations proposés par le secteur bancaire et financier algérien.
- Mesures à long terme (trois à cinq ans)
 - Créer une marque nationale, « fabriqué en Algérie », pour les produits algériens destinés à l'exportation.
 - Mettre en place des plateformes et des centres logistiques pour la préparation des exportations (emballage, stockage, traitement et autres processus).
 - Développer le fret aérien et les infrastructures associées dans les enceintes d'aéroport.

La réforme du système douanier a été un autre domaine d'intervention au cours des dernières années. En 2019, l'Algérie a procédé à un examen de son système d'information et de gestion automatisé des douanes, dénommé SIGAD, qui est en

service depuis 24 ans. Il est prévu de remplacer ce système par le système d'information UNI-PASS utilisé par les autorités douanières de la République de Corée et reconnu par l'OMD. Ce nouveau système, qui devrait être opérationnel en 2020, permettra de réduire les délais de dédouanement, de limiter la fraude, de créer un guichet unique pour l'échange de données informatiques entre les opérateurs du commerce extérieur et de contribuer à la numérisation des procédures douanières. UNI-PASS contient également des outils de gestion des risques. Une journée d'information sur ce système a été organisée en avril 2019 et a vu la participation des fonctionnaires des douanes d'Algérie et de la République de Corée. Depuis 2012, l'Algérie exploite un système d'opérateurs économiques agréés, qui permet auxdits opérateurs de mettre en œuvre des procédures simplifiées. En 2017, 335 entreprises ont bénéficié de ce statut.

C. Facilitation des échanges en Égypte

L'Égypte est la première économie de la région d'Afrique du Nord pour ce qui est du PIB et du nombre d'habitants. Au cours des dernières décennies, le pays a adopté une stratégie économique ouverte qui a mis l'accent sur l'intégration du pays dans l'économie mondiale, l'attraction des investis-

sements étrangers directs et l'intégration au sein des chaînes de valeur mondiales.

Comparée aux autres pays de la région, l'Égypte a un profil d'exportation relativement diversifié. Même si les minéraux et les combustibles représentent une part importante des exportations égyptiennes, le pays exporte aussi toute une série de produits manufacturés, tels que des textiles et des vêtements, des produits chimiques et des produits alimentaires.

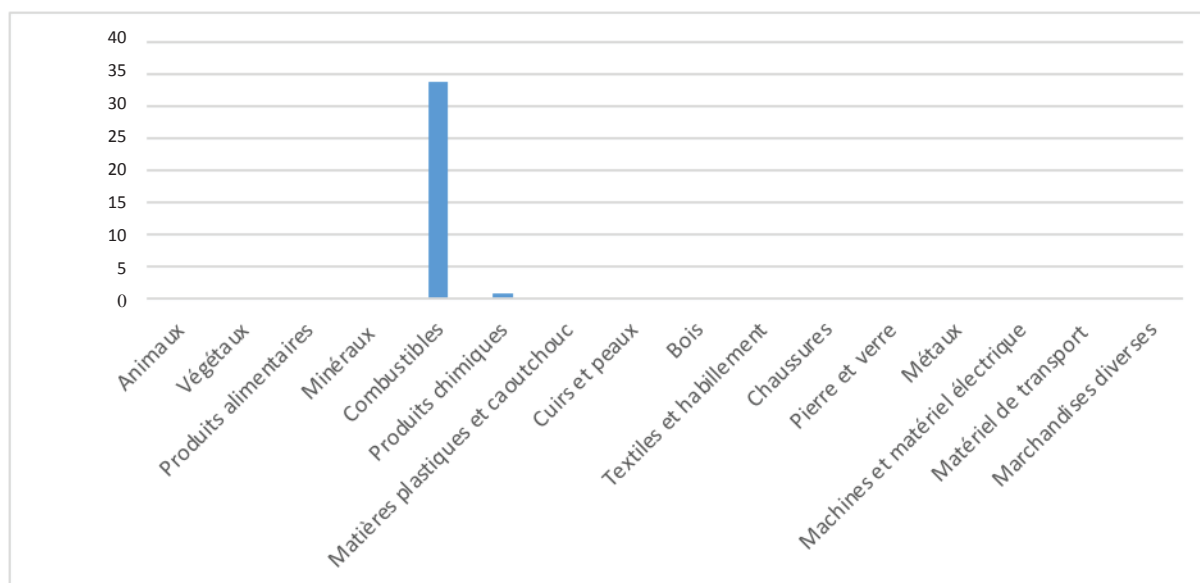
En ce qui concerne l'Égypte, les échanges avec les autres pays de la région de l'Afrique du Nord restent limités.

Même si les exportations vers d'autres pays de la région représentent 10,4 %, les importations de l'Égypte en provenance des partenaires Nord africains sont limitées et représentent seulement 12 % du total de ces importations.

Ces dernières années, les exportations de l'Égypte vers ses partenaires de l'Afrique du Nord ont augmenté : la part de cette région du continent a augmenté de manière substantielle entre 2008 et 2018.

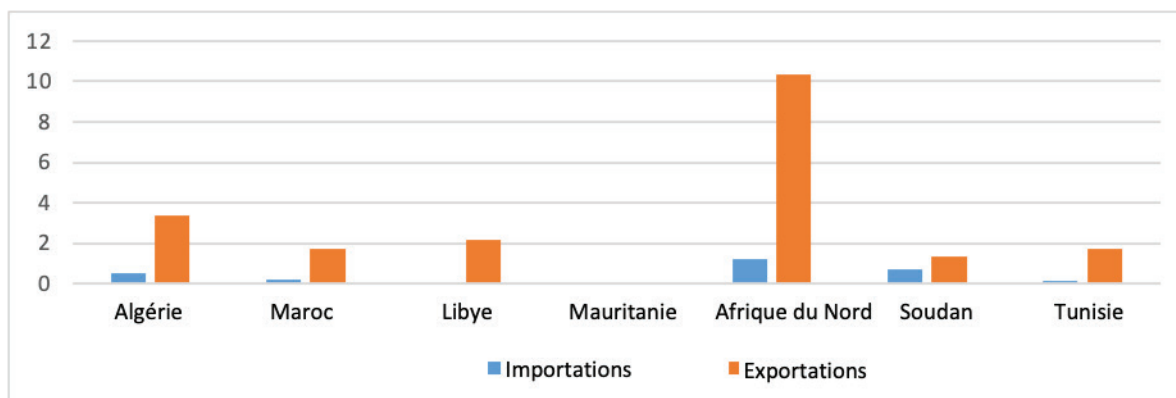
S'agissant des importations en provenance des pays africains, elles ont fluctué au cours des der-

Figure 19: Groupe de produits d'exportation de l'Égypte par produit, 2018 (millions de dollars E-U, 2018)



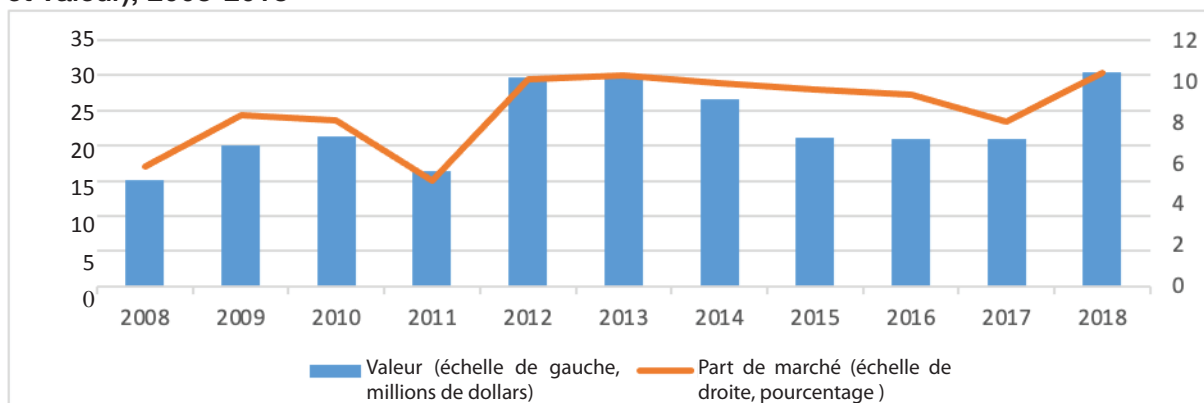
Source : Base de données Comtrade de l'ONU, (accès via WITS).

Figure 20: Part des importations totales de l'Égypte, 2018 (en pourcentage)



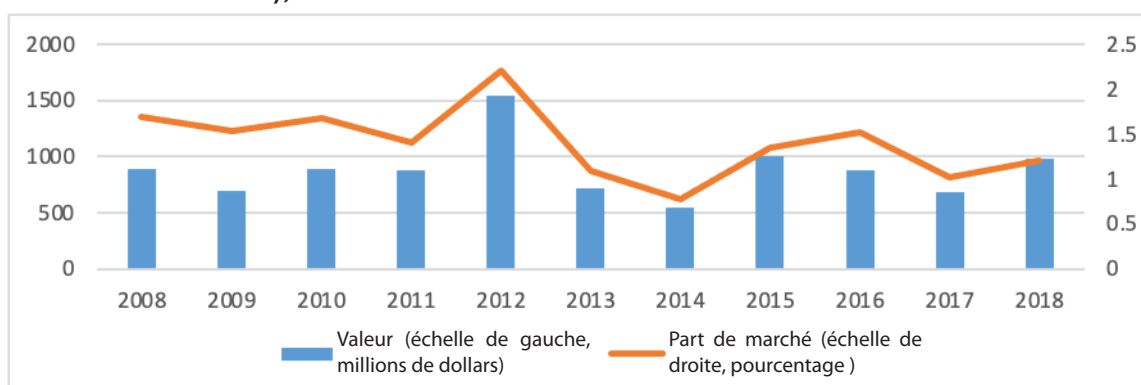
Source : Base de données de Comtrade de l'ONU, 2019 (Accès via WITS).

Figure 21: Exportations de l'Égypte vers ses partenaires de l'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2018



Source : Base de données de Comtrade de l'ONU 2019 (accès via WITS).

Figure 22: Importations de l'Égypte en provenance des partenaires de l'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2018



Source : Base de données de Comtrade des Nations Unies, 2019 (accès à partir de WITS).

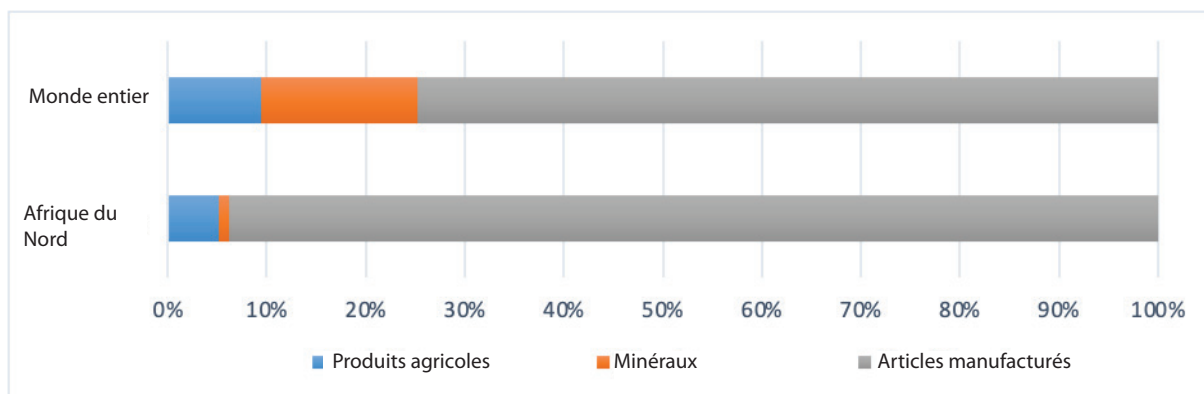
nières années, mais sont restées limitées de manière générale.

S'agissant des produits échangés avec les autres partenaires de l'Afrique du Nord, l'Égypte exporte une proportion relativement importante de produits manufacturés vers ces pays, si l'on considère

ses exportations en général qui comprennent une proportion élevée de produits miniers et agricoles.

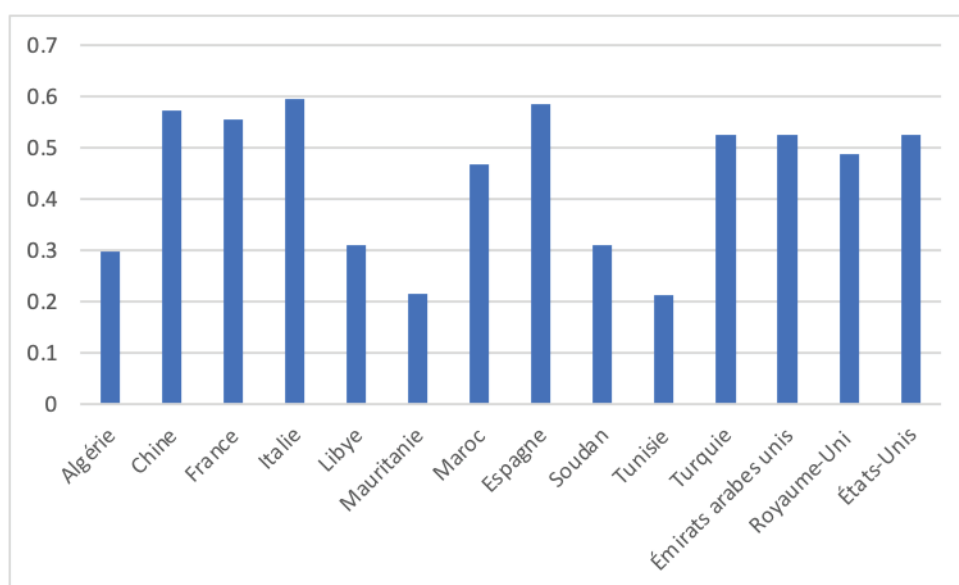
En ce qui concerne la connectivité logistique, l'Égypte possède un certain nombre de ports importants qui jouent un rôle capital dans les échanges. Il s'agit de Port Saïd, d'Alexandrie, de

Figure 23: Composition des exportations égyptiennes par marché, 2017



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019.

Figure 24: Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes de l'Égypte



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, CNUCED, 2019.

Damiette et de Sokhna. Des échanges régionaux relativement limités indiquent que le pays entretient des liens logistiques plus étroits avec les partenaires européens et d'autres partenaires internationaux qu'avec les autres partenaires de l'Afrique du Nord⁸.

Conscients du fait, qu'en Égypte, les obstacles aux échanges ont empêché les entreprises d'accroître les exportations et de s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales, tant à l'échelon régional qu'international, les décideurs égyptiens ont porté, au cours

de ces dernières années, une attention accrue aux questions relatives à la facilitation des échanges. Dans ce pays, la facilitation des échanges fait face à un certain nombre de problèmes ayant trait aux infrastructures, à la douane, à la bureaucratie et aux procédures opaques. Durant l'établissement du présent rapport, les problèmes ci-après ont été recensés relativement à la situation de l'Égypte :

- Des procédures confuses et compliquées appliquées par les ports, les autorités douanières et autres organes de régulation ;

⁸ La connexion logistique bilatérale est mesurée par l'indice de connectivité bilatérale des transports maritimes linéaires de la CNUCED, qui prend en compte les cinq paramètres suivants : premièrement, le nombre de transbordements nécessaires pour se rendre du pays A au pays B ; deuxièmement, le nombre de connexions directes communes au pays A et au pays B ; troisièmement, la moyenne géométrique du nombre de connexions directes du pays A et du pays B ; quatrièmement, le niveau de concurrence sur les services qui relient le pays A au pays B ; et, cinquièmement, la taille des plus grands navires sur la route la plus faible reliant le pays A au pays B.

- L'absence de prévisibilité lorsque des décisions et des règles nouvelles sont appliquées, sans donner suffisamment de temps et un préavis suffisant aux commerçants et sans un échange minimum d'informations ;
- L'absence de réponse aux requêtes des commerçants concernant les questions douanières ;
- Le non-respect des horaires de travail par les agents de douanes, ce qui retarde la circulation des marchandises ;
- La faible adoption des outils électroniques et les pannes fréquentes qu'ils connaissent ;
- La complexité des processus d'inspection et d'examen et les retards accusés par les résultats des inspections à cause du manque de laboratoire ;
- Les questions relatives aux infrastructures dans différentes parties des réseaux logistiques.

À l'instar des autres membres de l'OMC de l'Afrique du Nord, l'Égypte met en œuvre, l'Accord de facilitation des échanges, qu'il a ratifié le 24 juin 2019. La mise en œuvre de cet Accord donnera un nouvel élan à la question de la facilitation des échanges dans ce pays. Un autre élément qui suscite l'intérêt des décideurs égyptiens pour cette question est l'exploitation de la position géographique comme un important centre de transit international. L'élargissement du Canal de Suez et la construction de zones économiques plus vastes le long du corridor du Canal de Suez sont perçus comme des objectifs stratégiques visant à renforcer la position de l'Égypte dans la logistique internationale et au sein des chaînes de valeur mondiales. La facilitation des échanges est considérée comme faisant partie de cette vision. Par conséquent, les autorités égyptiennes ont lancé, ces dernières années, un certain nombre d'initiatives relatives à la mise en œuvre de l'Accord de facilitation des échanges et à la question de la facilitation des échanges de manière plus générale. Ces initiatives sont les suivantes :

- La création d'un comité national chargé de la facilitation des échanges au sein du Mi-

nistère du commerce et de l'industrie. Cet organe comprend les acteurs publics et privés concernés par la question de la facilitation des échanges et aspire à jouer le rôle d'organisme central pour les questions de facilitation des échanges et pour la mise en œuvre de l'Accord. Il servira de lien entre les secteurs public et privé concernant la facilitation des échanges.

- La création d'un point d'information national sur les échanges afin de répondre aux requêtes formulées par les commerçants sur la facilitation du commerce en Égypte et à l'étranger.
- Un Comité directeur ministériel chargé de la facilitation des échanges en Égypte, dénommé Egy Trade, a été créé en 2015. Il est dirigé par le Ministre de l'industrie et du commerce et comprend d'autres ministres et fonctionnaires chargés des institutions concernées telles que les douanes et les ports. Le Comité supervise la mise en œuvre des différentes initiatives de facilitation du commerce et coordonne les mesures entre les différentes autorités publiques.
- L'élaboration d'une nouvelle loi douanière, dont la première mouture a été publiée en 2018. Cette loi remplace l'actuelle loi en vigueur en Égypte (et publiée en 1963) ainsi que ses amendements ultérieurs et introduit quelques nouveaux concepts et clauses qui sont conformes à l'Accord sur la facilitation des échanges, dont les opérateurs économiques autorisés, la mainlevée des marchandises avant la détermination finale des droits de douane, les décisions anticipées et l'adoption de procédures sans papier.
- Le lancement d'un projet en vue de mettre en œuvre le mécanisme national à guichet unique en Égypte.
- L'adoption d'un document administratif unique pour le dédouanement.
- L'activation d'un système d'opérateurs économiques agréés.

D. Facilitation des échanges en Libye

Ces dernières décennies, l'économie libyenne a été dominée par les exportations d'énergie, en particulier de pétrole et par l'exportation d'un nombre limité d'autres produits. Dans les années 2000, le pays a commencé à se pencher sur les moyens permettant d'accroître sa participation à l'économie mondiale. À cette fin, le pays a recueilli des informations sur l'adhésion à l'OMC et un mandat a été donné par les États membres de l'OMC en 2004 pour l'ouverture de négociations avec la Libye. Un groupe de travail a été créé cette même année et a constitué la première étape du processus d'adhésion. Le groupe ne s'est toutefois pas encore réuni. Des efforts ont également été entrepris dans les années 2000 pour adopter des normes internationales dans des domaines tels que les douanes, mais ces efforts se sont enlisés en raison des troubles politiques et sécuritaires de ces dernières années.

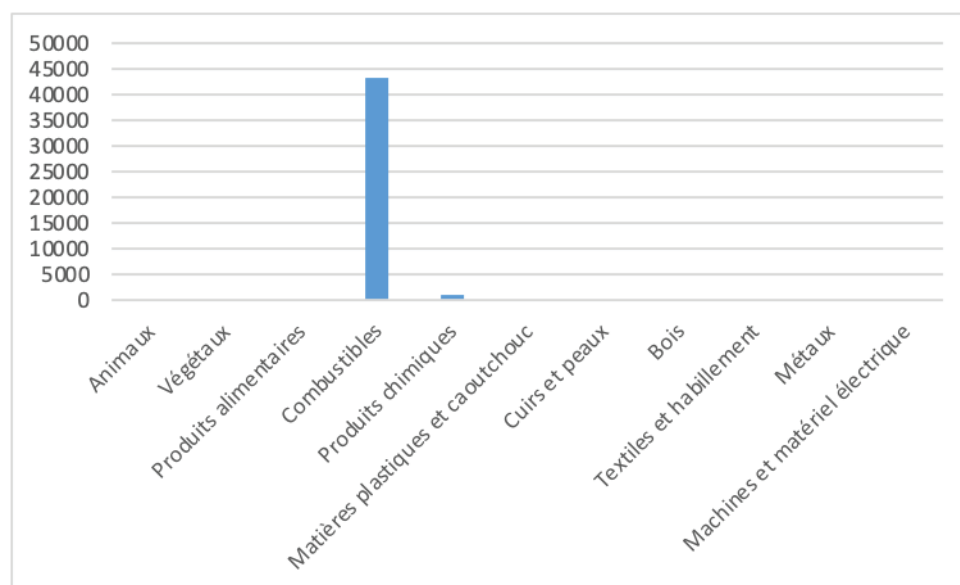
E. Facilitation des échanges en Mauritanie

Membre de l'OMC et signataire de l'Accord de facilitation des échanges, la Mauritanie met en œuvre les mesures prévues par ledit accord. L'attention que ce pays porte à cette question traduit

de manière générale l'intérêt du pays à diversifier son économie et à se libérer de sa dépendance à l'égard des matières premières et des produits de base. Ces dernières années, des efforts ont été entrepris pour mettre en œuvre cette stratégie en vue d'améliorer l'environnement des affaires et de promouvoir le secteur manufacturier dans le pays. Pour atteindre ces objectifs, une stratégie nationale du développement du secteur privé a été adoptée en 2014. Parmi les autres mesures prises dans cette optique, on peut citer le guichet unique pour la création d'entreprises, la réforme du code des investissements et la création d'une zone franche à Nouadhibou. L'orientation générale de l'économie est définie par la Stratégie nationale pour une croissance accélérée et une prospérité partagée, qui couvre la période 2016-2030. L'objectif principal de cette stratégie est de renforcer la croissance économique durable et inclusive grâce à la transformation structurelle de l'économie en facilitant, d'une part, l'émergence et le renforcement de secteurs créateurs de richesses et d'emplois susceptibles d'assurer l'intégration sociale et de satisfaire la demande intérieure (notamment, par le biais d'initiatives privées et de l'innovation) et, d'autre part, le renforcement de la capacité d'exportation du pays et de sa capacité à attirer les investissements directs étrangers.

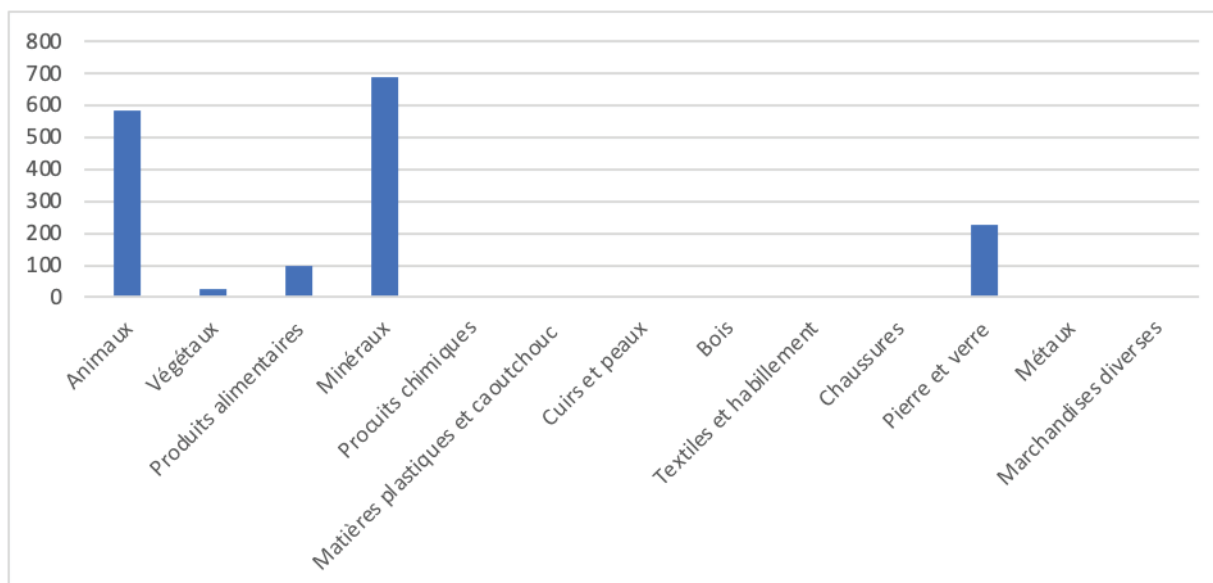
Pour la Mauritanie, la diversification de l'économie et du commerce extérieur demeure un défi majeur.

Figure 25: Exportations de la Libye par groupe de produits, 2008 (millions de dollars É-U)



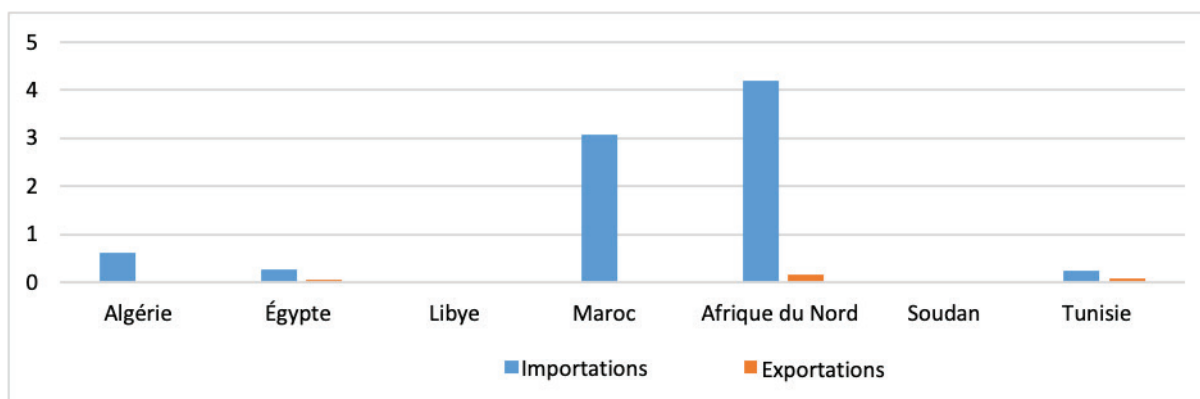
Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 26: Exportations de la Mauritanie par groupe de produits, 2016 (millions de dollars É-U)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 27: Part des exportations et importations totales de la Mauritanie, 2017 (en pourcentages)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès par via WITS).

Le pays exporte essentiellement des produits minéraux et animaux (en particulier le poisson), et peu de produits manufacturés. Les principaux pays importateurs des produits mauritaniens sont la Chine, l'Espagne, la Fédération de Russie, le Japon et la Suisse.

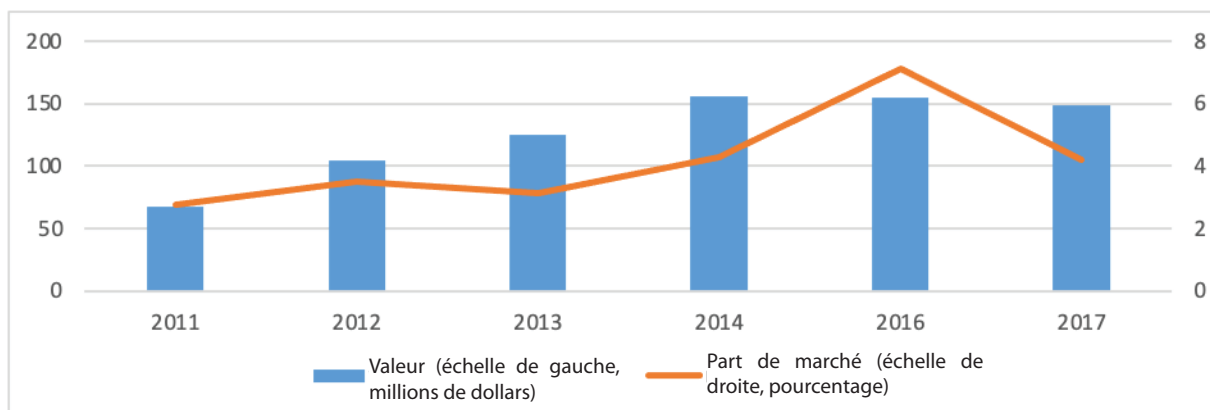
Il y a très peu d'échanges entre la Mauritanie et les autres pays de l'Afrique du Nord, en particulier en ce qui concerne les exportations. Les produits exportés par la Mauritanie vers les six autres pays de la région représentent moins de 1 % de ses exportations totales (environ 3 millions de dollars É-U en 2017, soit 0,15 % des exportations totales). S'agissant des importations, la région de l'Afrique du Nord représente 4,2 % du total des importations mauritaniennes.

Les importations mauritaniennes en provenance d'autres pays de l'Afrique du Nord ont augmenté ces dernières années, bien qu'elles restent limitées.

En ce qui concerne les liaisons logistiques, la Mauritanie compte deux ports (Nouadhibou et Nouakchott), mais sa connectivité logistique est relativement faible.

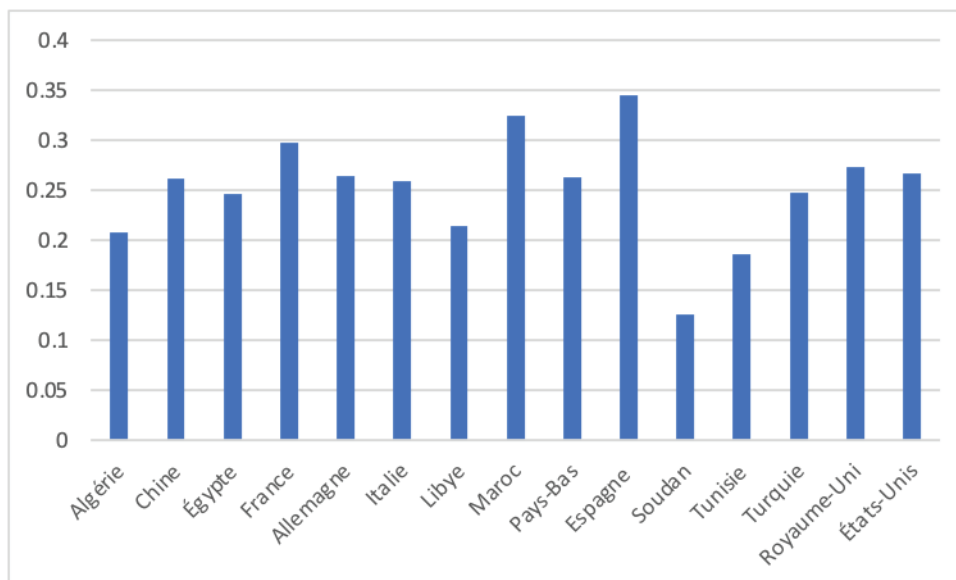
Dans le cadre d'un effort plus large visant à promouvoir la diversification et l'industrialisation, on a commencé à accorder plus d'attention aux questions relatives à la facilitation des échanges ces dernières années. En tant qu'institution centrale chargée des flux commerciaux, l'administration des douanes a fait l'objet d'un examen minutieux à cet égard. Au cours de la période 2016-2019, cette

Figure 28: Importations mauritaniennes en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2011-2017



Source : Base de données Comtrade de l'ONU 2019 (accès via WITS).

Figure 29: Indice de connectivité bilatérale des navires de la Mauritanie, 2017



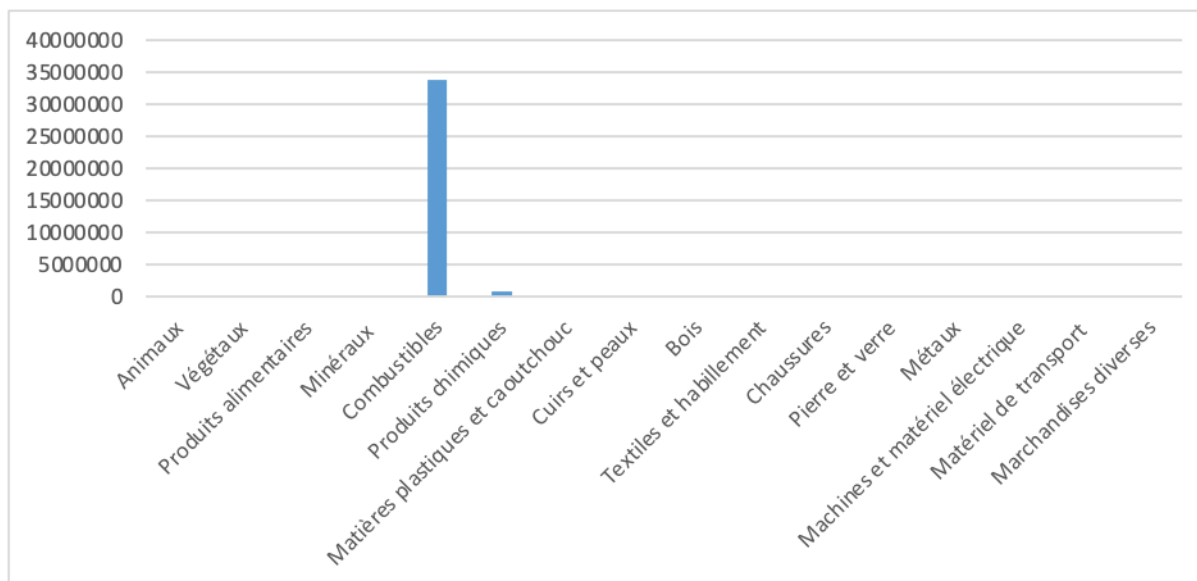
Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, UNCTADstat, 2019.

institution a fait l'objet d'un certain nombre de réformes importantes qui ont porté essentiellement sur la simplification des procédures de dédouanement, la réduction du nombre de documents et l'actualisation du cadre réglementaire grâce à un nouveau code des douanes conforme aux normes de la Convention de Kyoto révisée. Le code des douanes de 1966 a été révisé et actualisé en 2017, par la Loi 35 2017, et grâce à l'adoption d'un certain nombre de mesures contenues dans l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, notamment des règles sur les procédures simplifiées, les recours, les règles d'origine et les dispositions relatives aux opérateurs économiques agréés. En outre, un bureau national de la valeur a été créé en

2015 pour aider les services douaniers dans le processus d'évaluation en douane.

Les réformes ont également porté sur la simplification des procédures d'importation et d'exportation et sur la suppression des multiples autorisations préalables requises auparavant. Certains documents exigés par le passé ont également été retirés de la procédure. Par ailleurs, la modernisation du systèmes informatique a été au centre des réformes avec pour objectif de passer au commerce électronique. Le système mondial de données douanières, SYDONIA, a été adopté en 2016. La soumission des documents sous forme électronique est également adoptée afin de faciliter le dédouanement et d'autres processus administratifs. Des systèmes

Figure 30: Exportations marocaines par groupe de produits, 2017 (dollars É-U)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

de gestion des risques ont par ailleurs été instaurés par le biais de la mise en place de quatre circuits pour les opérations de transit (rouge, jaune, vert et bleu), dont l'objectif est de permettre la circulation des marchandises non dangereuses et de concentrer les efforts sur celles qui sont à haut risque.

En dépit de ces efforts, la politique de la Mauritanie en matière de facilitation des échanges est toujours en butte à des défis de taille. Certaines des mesures adoptées ces dernières années n'ont pas été très efficaces. Ainsi, malgré l'adoption d'un système d'inspection fondé sur le risque, la vérification physique des marchandises (suivant le circuit rouge) reste une pratique courante. De même, le système des opérateurs économiques agréés n'a pas encore été pleinement mis en œuvre. Les problèmes d'infrastructure, tels que la mauvaise qualité de certains axes routiers importants, constituent également des obstacles majeurs au commerce.

F. Facilitation des échanges au Maroc⁹

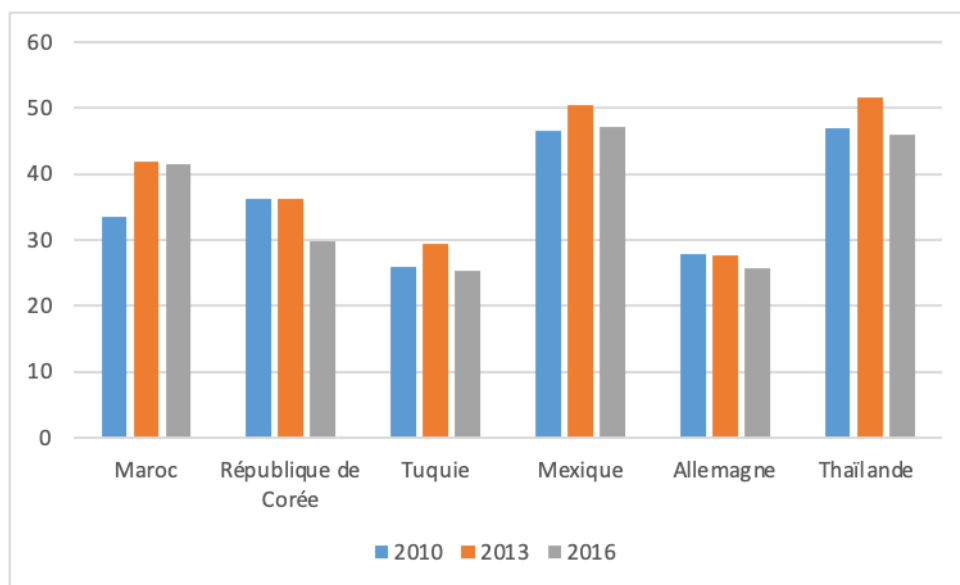
Ces dernières années, le Maroc est devenu l'un des pays ayant le taux de croissance le plus élevé en Afrique du Nord, en grande partie du fait de sa

meilleure position au sein des chaînes de valeur mondiales de secteurs tels que l'habillement et l'industrie automobile. Cette croissance fait fond sur une stratégie économique qui s'est attachée à améliorer les conditions d'accès des exportateurs résidant au Maroc au marché. Outre son adhésion à l'OMC, le Maroc met en œuvre une politique visant à améliorer l'accès aux marchés des pays avancés grâce à la signature d'accords de libre-échange avec l'Union européenne et les États-Unis. Le pays a également réussi à s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales axées sur le marché de l'Union européenne. Ses liens étroits avec les chaînes de valeur mondiales témoignent de l'importance particulière que revêtent les questions de facilitation des échanges, car un certain nombre de secteurs clés d'exportation du Maroc sont tributaires des importations d'intrants. Néanmoins, ce pays affronte toujours des défis importants liés à la diversification des marchés et des produits et à l'amélioration de sa position au sein des chaînes de valeur mondiales.

En ce qui concerne les exportations, le Maroc dispose d'un portefeuille diversifié de produits relativement et affichent des volumes importants d'exportation de matériel de transport (secteur automobile), de machines et de produits électriques,

⁹ Il y a eu des tentatives visant à adopter un schéma similaire pour chaque pays d'Afrique du Nord. Toutefois, certaines différences étaient inévitables en raison de la faible disponibilité des données et de leurs limites. En outre, des facteurs économiques ont entraîné certaines différences. Ainsi, il n'est guère utile d'analyser certains flux commerciaux lorsque ceux-ci sont négligeables.

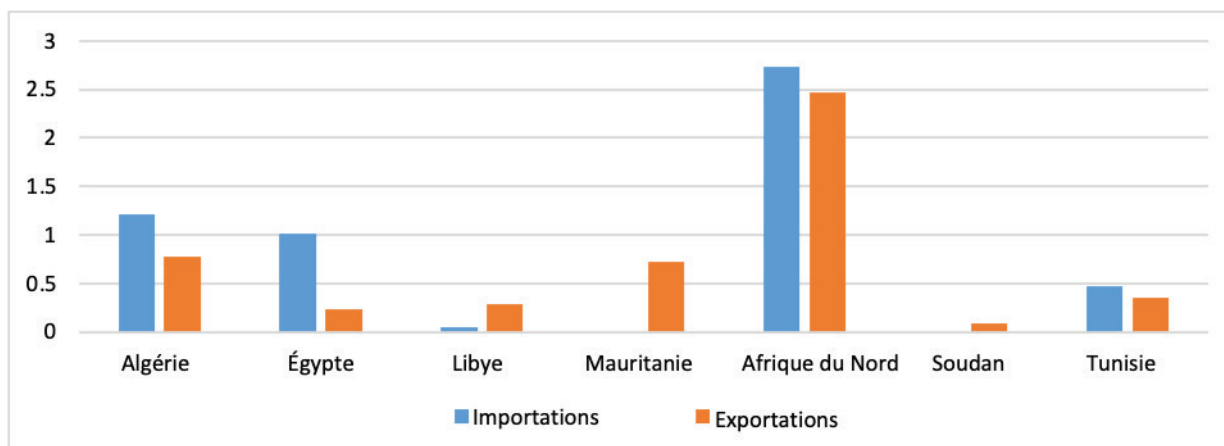
Figure 31: Part de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations de l'industrie automobile (en pourcentages)*



Source : Base de données sur les échanges à valeur ajoutée, OCDE-OMC, 2019.

* La base de données sur les échanges à valeur ajoutée n'est disponible que pour le Maroc et la Tunisie dans la région de l'Afrique du Nord.

Figure 32: Part des exportations et importations totales du Maroc, 2017 (en pourcentages)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

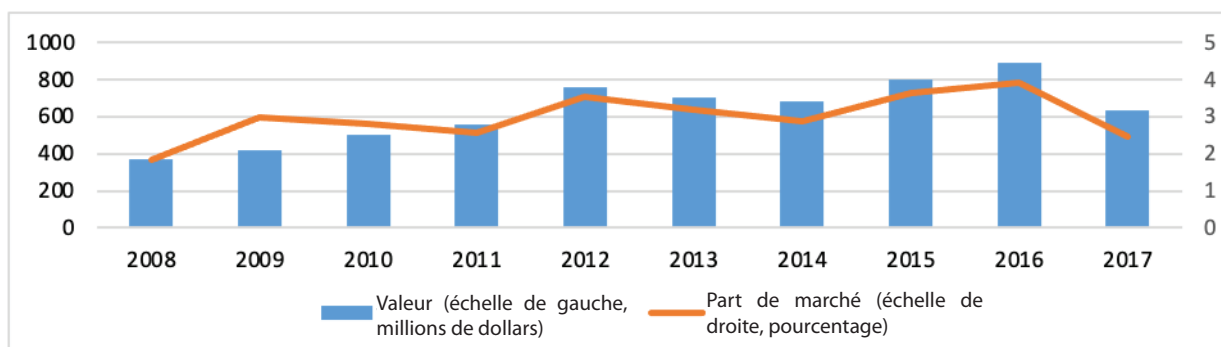
de textiles et de vêtements, de produits chimiques et de produits alimentaires. Certains de ces flux d'exportation ont connu une croissance très rapide, ces dernières années. Ainsi, les exportations de véhicules automobiles, par le Maroc, sont passées de 245 millions de dollars É-U en 2010 à 3,39 milliards de dollars É-U en 2017.

Les intrants importés tels que les produits automobiles et les équipements électriques constituent une composante essentielle des industries. En ce qui concerne le secteur automobile, par exemple, la croissance rapide des exportations au cours de ces dernières années s'est accompagnée d'une aug-

mentation de la part de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations automobiles marocaines. Cette part est supérieure à celle observée dans des pays tels que le Mexique, la République de Corée et la Turquie, mais inférieure à celle de pays tels que le Mexique et la Thaïlande.

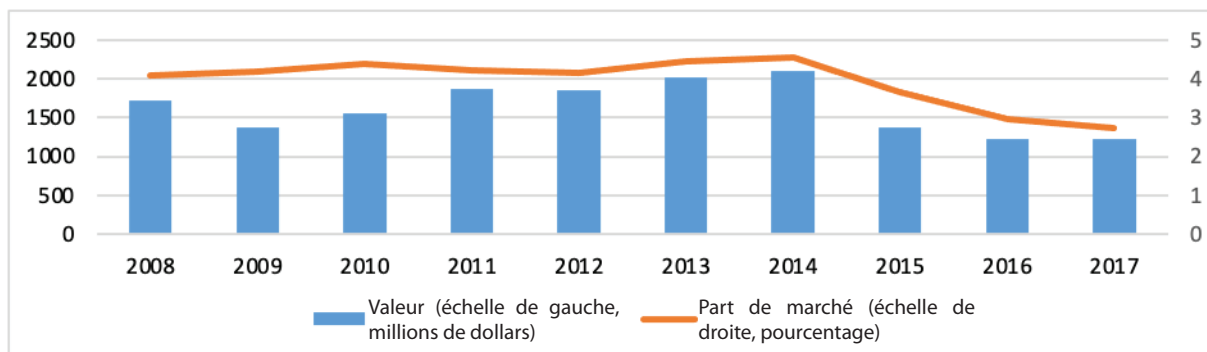
Au Maroc, les intrants importés sont également importants dans d'autres secteurs manufacturiers. Par conséquent, la facilitation des échanges a joué un rôle capital en accélérant les processus d'importation et d'exportation et en permettant aux producteurs basés au Maroc de renforcer leur position au sein des chaînes de valeur mondiales.

Figure 33: Exportations marocaines vers les partenaires nord-africains (part de marché et valeur), 2008-2017



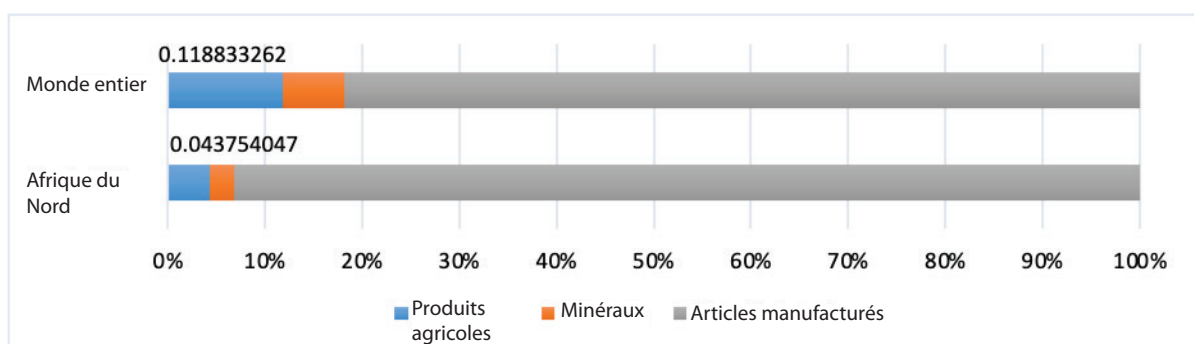
Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 34: Importations marocaines en provenance des partenaires d'Afrique du Nord (part de marché et valeur), 2008-2017



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 35: Composition des exportations marocaines par marché, 2017



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

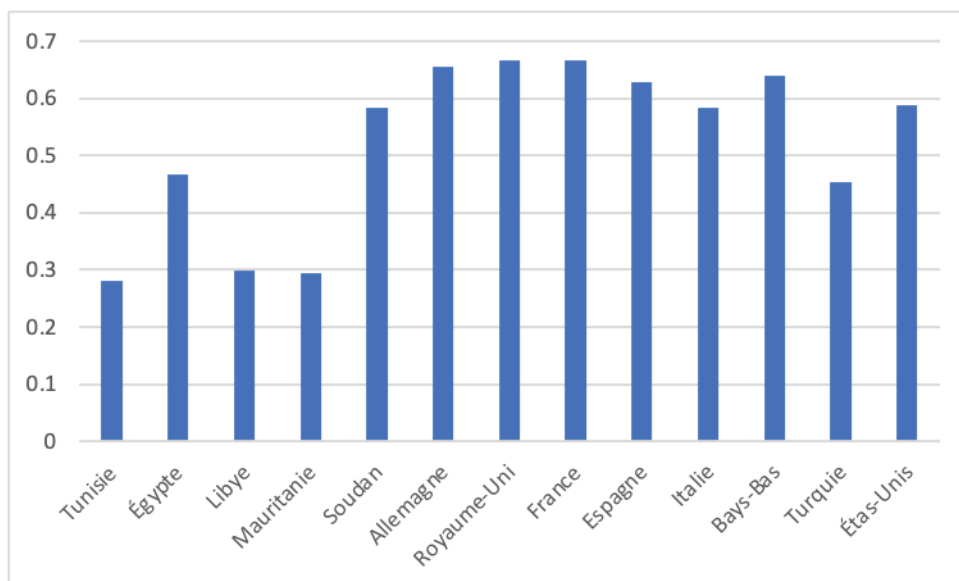
Du fait de la forte dépendance du Maroc à l'égard des échanges avec l'Union européenne, le commerce entre le Royaume et le reste de l'Afrique du Nord est très limité, les échanges représentant environ 2,5 % du volume total des exportations et importations marocaines en 2017.

La part de l'Afrique du Nord dans les exportations marocaines reste faible, mais cette proportion a

augmenté, ces dernières années. Entre 2008 et 2016, la valeur des exportations du Maroc vers l'Afrique du Nord est passée de 368 à 891 millions de dollars É-U avant de baisser à nouveau en 2017.

Toutefois, l'on peut observer une tendance différente en ce qui concerne les importations en provenance des pays d'Afrique du Nord, qui accusent une tendance à la baisse ces dernières années.

Figure 36: Indice de connectivité bilatérale du transport maritime réguliers du Maroc, 2017



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, UNCTADstat, 2019.

Comme dans le cas de l'Égypte, la part des produits manufacturés dans les exportations marocaines vers l'Afrique du Nord est plus élevée que celle des produits manufacturés dans les exportations du Maroc vers le monde.

Le commerce maritime joue un rôle important dans l'économie marocaine puisque les principaux partenaires commerciaux du pays se trouvent en Europe. Le Maroc possède plusieurs grands ports, mais celui de Tanger est le plus grand. En 2019, le Maroc a mis en service le port Tanger Med 2, qui est le plus grand port d'Afrique et de la région méditerranéenne. Il fait également partie des 20 plus grands ports au monde. Le commerce limité du Maroc avec les autres pays d'Afrique du Nord s'explique par la faible connectivité logistique entre le Maroc et les autres pays de cette région, en comparaison avec sa connectivité avec les autres économies, notamment européennes.

En raison de la position du Maroc au sein des chaînes de valeur mondiales sensibles au facteur temps, telles l'industrie automobile, et de la part élevée de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations du Maroc, les dirigeants marocains accordent une très grande importance à la question de la facilitation du commerce. Cette attention se concrétise dans le niveau élevé de mise en œuvre de l'Accord de facilitation des échanges par le Maroc, comme nous l'avons vu précédemment, et dans la prise en compte d'un certain nombre de

mesures de facilitation des échanges dans l'accord de libre-échange du pays signé avec les États-Unis. Les efforts visant à améliorer la facilitation des échanges ont commencé dès 1986, avec la création d'une commission nationale pour l'allègement des procédures de commerce extérieur dans le cadre de la réforme du régime commercial au Maroc. Au cours des années 2000, le Maroc s'est employé à améliorer le système portuaire afin d'accroître sa compétitivité à l'échelon mondial. En 2006, le Maroc a adopté son premier plan national de rationalisation des procédures commerciales.

a) Création de PortNet

Dans le cadre de ces efforts, l'Agence nationale des ports marocains a lancé, en 2008, un projet visant à créer une plateforme de guichet unique pour le commerce extérieur du pays. En conséquence, en 2012, PortNet a été mis en place en tant que mécanisme national à guichet unique pour les procédures commerciales et son mandat couvre les ports et tous les points d'échange commercial, transformant ainsi cette plateforme en guichet unique national pour le commerce extérieur. Dans l'ensemble, PortNet vise à créer une infrastructure d'information visant à établir un lien entre les différentes entités qui interviennent dans le commerce extérieur (douanes, ports, agents maritimes, commerçants, banques, autorités publiques et autres) dans le but de faciliter le commerce sans papier et l'intégration de la chaîne de valeur. PortNet a été créé sous la forme d'une société à responsabilité

limitée, dont les capitaux proviennent à la fois du secteur public et du secteur privé. Au nombre des partenaires du secteur public de PortNet figurent l'Agence marocaine pour le développement de la logistique, l'Agence nationale des ports, l'Agence nationale de régulation des télécommunications et le Comité national de l'environnement des affaires. Parmi les partenaires privés, on peut citer la Fédération marocaine des technologies de l'information, des télécommunications et de la délocalisation et l'Association marocaine des exportateurs, les opérateurs de terminaux et les banques. Les partenaires internationaux de PortNet sont le CE-FACT-ONU et l'Association internationale des systèmes de communautés portuaires (IPCSA)

PortNet poursuit un certain nombre d'objectifs, notamment :

- Intégrer les systèmes d'information.
- Disséminer des données provenant de la communauté du commerce extérieur.
- Améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.
- Accélérer la circulation des marchandises grâce à l'automatisation des procédures.
- Réduire les risques ainsi que les délais de traitement.
- Améliorer la visibilité grâce à de meilleures statistiques et données.
- Réduire les coûts et les délais des opérations commerciales et logistiques.

b) Numérisation des procédures douanières

Le principal objectif du Maroc est de parvenir à un régime de commerce extérieur entièrement numérisé et sans papier. Le pays a poursuivi son programme de numérisation qui est fondé sur le système de dédouanement en ligne appelé « *base automatisée des douanes en réseau* » ou BADR, et sur d'autres mesures législatives et réglementaires. L'objectif est de réduire la circulation des documents imprimés et ainsi que le temps nécessaire

pour le dédouanement des marchandises qui présentent peu de risque. Parmi les mesures prises à cette fin, on peut citer les suivantes :

- L'instauration du circuit vert, qui consiste à mettre en place un couloir de dédouanement entièrement numérisé fondé sur un système de gestion automatique des risques.
- Paiement électronique des droits et taxes.
- Numérisation des garanties bancaires dans le but de remplacer la méthode d'authentification par une signature électronique sécurisée.

c) Traitement et dédouanement préalables des marchandises

Pour faciliter le prétraitement et le dédouanement des marchandises, le Maroc a pris les mesures ci-après

- Adopter et renforcer le système douanier fondé sur le risque afin d'axer les contrôles sur les marchandises à haut risque et de faciliter la circulation des marchandises à faible risque
- Adopter et mettre en œuvre des procédures de décision anticipée sur le classement tarifaire des marchandises, leur origine et les méthodes d'évaluation en douane
- Mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs économiques agréés et soutenir les entreprises dans les efforts déployés pour acquérir ce statut.

Le Maroc a, en outre, adopté un certain nombre de mesures institutionnelles dans le domaine de la facilitation des échanges, dont la création du Comité national de coordination pour la facilitation des procédures du commerce extérieur, qui a pour mandat d'orienter et de coordonner la mise en œuvre de l'accord sur la facilitation des échanges et des mesures de rationalisation et de facilitation connexes. Une autre réforme institutionnelle a porté sur la création du Comité national

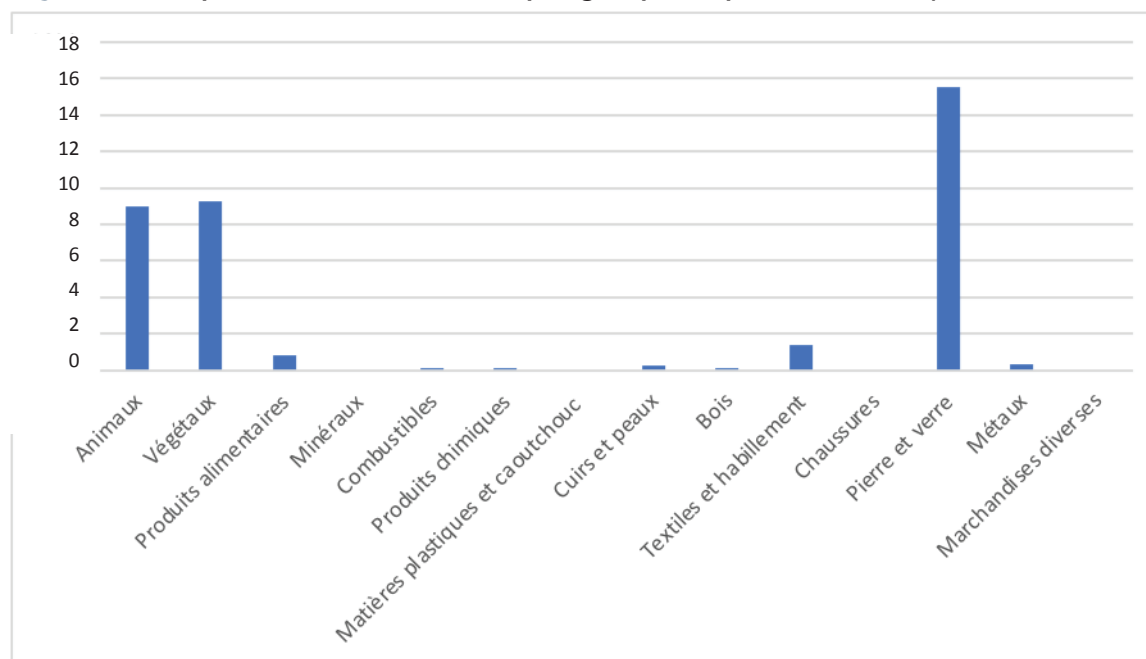
de l'environnement des affaires, qui est une entité publique-privée présidée par le Premier ministre et qui est chargée de la coordination avec les différentes parties prenantes dans le but de mettre en œuvre les réformes liées au climat des affaires.

En dépit de ces progrès, le Maroc se heurte toujours à un certain nombre d'obstacles se rapportant à la facilitation des échanges, notamment la mise en œuvre d'accords tels que l'accord de facilitation des échanges ou l'accord de libre-échange avec les États-Unis. Les problèmes qui se posent à cet égard sont : la coordination entre les douanes et les autres organismes de contrôle (organismes de contrôle sanitaire et phytosanitaire, par exemple) et la capacité de ces différents organismes à mettre en œuvre les réformes nécessaires au même rythme. Les aspects relatifs aux ressources humaines et financières nécessaires à la mise en œuvre de ces réformes ont également été reconnus comme des obstacles. Parmi ces obstacles, figure non seulement la réalisation de l'objectif relatif au passage à un commerce totalement dématérialisé à l'horizon 2021 et à amélioration de l'interopérabilité, mais également la reconnaissance mutuelle des documents électroniques commerciaux par les principaux partenaires.

G. Facilitation des échanges au Soudan

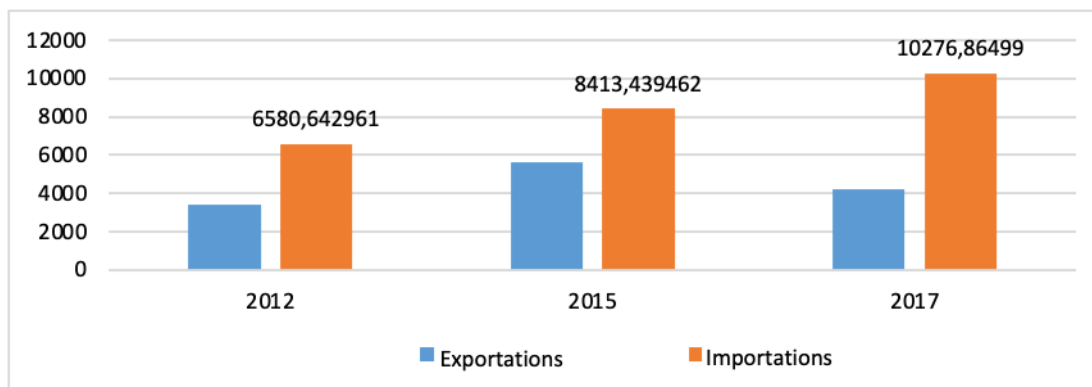
Comme cela a été mentionné précédemment, le Soudan fait partie des pays les moins ouverts de la région en ce qui concerne la part du commerce dans le PIB et dans ses exportations. Ce pays est généralement tributaire des exportations de pétrole, mais la sécession du Sud-Soudan en 2011 a été préjudiciable au profil du commerce extérieur du Soudan, car cet événement a entraîné une baisse rapide des exportations de pétrole qui est en grande partie produit dans la région dissidente. En conséquence, le total des exportations soudanaises a baissé de plus de la moitié en très peu de temps. L'accent mis sur la promotion des exportations non pétrolières et la diversification de l'économie a, de ce fait, pris une importance considérable ces dernières années. Par conséquent, la facilitation des échanges a également fait, ces dernières années, l'objet d'une attention accrue au Soudan, avec pour objectif de promouvoir les exportations non pétrolières et de réduire le coût du commerce. Les exportations soudanaises sont relativement faibles si l'on considère les normes régionales. Outre le pétrole, le Soudan exporte aujourd'hui du bétail, des légumes, des pierres et du verre. Plus précisément, le pays exporte de l'or, des ovins et des caprins,

Figure 37: Exportations soudanaises par groupe de produits, 2017 (millions de dollars É-U)



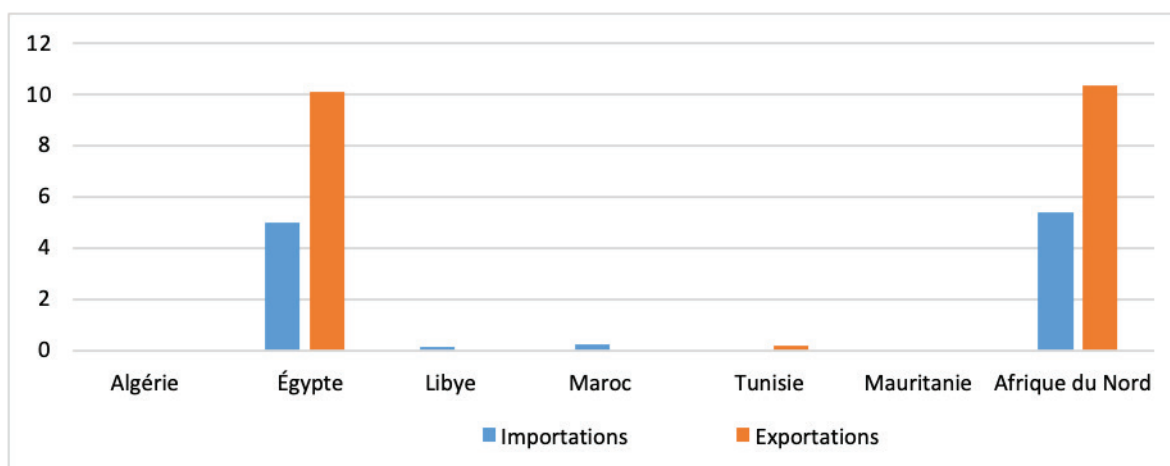
Source : Base de données COMTRADE de l'ONU 2019 (accès via WITS)

Figure 38: Balance commerciale du Soudan (millions de dollars É-U)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

Figure 39: Part des exportations et importations soudanaises totales, 2017 (en pourcentages)



Source : Base de données COMTRADE de l'ONU, 2019 (accès via WITS).

des semences et d'autres produits, principalement sous forme de matière première.

Même si la sécession du Sud-Soudan a entraîné une baisse importante des exportations soudanaises, celles-ci n'ont cessé d'augmenter ces dernières années. Cette tendance s'est traduite par un déficit commercial croissant et une pression accrue sur l'économie et la monnaie au cours des années écoulées.

Concernant, les exportations du Soudan, l'Arabie saoudite, la Chine, l'Égypte et les Émirats arabes unis étaient les principaux marchés d'importation du Soudan en 2017, les Émirats arabes unis représentant 40 % du volume total de ces exportations. Le Soudan a des échanges commerciaux très limités avec le reste de la région de l'Afrique du Nord, sauf avec l'Égypte. Pour ce qui est des importations, l'Égypte est également le seul partenaire relativement important du Soudan dans la région.

Les échanges du Soudan avec le reste de la région de l'Afrique du Nord sont très limités.

En réaction à la limitation des échanges commerciaux du pays, tant à l'échelon régional que mondial, et face à la nécessité de promouvoir la diversification de son économie et de ses exportations, le Soudan a commencé, ces dernières années, à accorder plus d'attention aux questions liées à la facilitation des échanges. Comme le Soudan n'est toujours pas membre de l'OMC, il n'est pas signataire de l'Accord sur la facilitation des échanges et ne le met donc pas œuvre. Néanmoins, le pays s'est engagé dans un processus de libéralisation du commerce au cours de ces dernières années et cherche à adhérer à l'OMC, les négociations ayant repris en 2017 après plus d'une décennie de progrès modeste. Dans le cadre de ces efforts, le Soudan a collaboré avec l'OMC et d'autres organismes internationaux dans le domaine de la facilitation des échanges. En effet, le pays s'est efforcé de mettre

en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges bien que ne l'ayant pas signé.

Les premières initiatives entreprises par le Soudan en matière de la facilitation des échanges remontent à la fin des années 2000 et ont consisté en la participation à des réunions et à des ateliers sur la question avec l'OMC, la CNUCED, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale et d'autres organismes internationaux. Ces efforts ont été entrepris en réaction à un problème important, à savoir la grave congestion des ports soudanais. Cette situation a amené les pouvoirs publics à mettre en place un comité pour traiter ce problème et étudier de manière plus générale la question de la facilitation des échanges. Un atelier d'évaluation des besoins et des priorités a été organisé en 2009 grâce à un financement de l'OMC. Au cours des années qui ont suivi, le Soudan a utilisé le plan national de mise en œuvre de la facilitation des échanges de la CNUCED se rapportant à ces questions, notamment dans le cadre des efforts de ce pays pour adhérer à l'OMC. Le Soudan a également participé à un projet de renforcement des capacités de l'OMD et de la CNUCED financé par le Royaume-Uni et qui avait pour but d'aider les pays en développement et les pays les moins avancés à mettre en œuvre les dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges.

En 2010, un comité ministériel permanent de facilitation des échanges a été établi par le gouvernement soudanais, conformément à l'article 23 de l'Accord sur la facilitation des échanges. Cet organe est présidé par le Ministre du commerce et compte parmi ses membres un certain nombre de vice-ministres (transports, santé, agriculture, finances et autres portefeuilles), le directeur des douanes soudanaises, le directeur général de l'autorité des ports maritimes, le directeur de l'Organisation soudanaise de normalisation et de métrologie et des représentants du secteur privé. Ce comité a pour mandat de faire adopter les technologies de l'information pour les procédures commerciales, la numérisation des documents commerciaux, la coordination des organismes publics chargés du commerce extérieur et du secteur privé et l'élaboration d'un guide de procédures pour les organismes frontaliers.

En outre, un groupe de travail national sur la facilitation du commerce a été créé au Soudan en 2011. Cet organe se concentre sur les aspects techniques de la facilitation des échanges. Il est présidé par le directeur des douanes et a pour membres des acteurs privés et publics qui interviennent dans la facilitation du commerce, notamment des représentants des principaux ministères, de la Banque centrale du Soudan, de l'Autorité des ports maritimes et de l'Autorité de l'aviation civile. Sont également membres de cet organe, des acteurs du secteur privé, dont des représentants d'associations d'entreprises, de chambres de commerce, de chambres d'industrie, d'agents maritimes et de dédouanement. Le groupe de travail a pour mandat de coordonner la mise en œuvre des politiques et des mesures de facilitation des échanges, d'organiser des ateliers d'évaluation des besoins et de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges.

En 2016, une feuille de route nationale pour la facilitation du commerce pour la période 2017-2021 a été élaborée dans le cadre du programme OMD-CNUCED, financé par le Royaume-Uni. Ce document a pour objectif général de réduire de 40 % les délais d'importation et d'exportation, de supprimer les coûts inutiles que subissent les négociants et d'entraîner un accroissement de 25 % au moins des volumes d'exportation à l'horizon 2021. La feuille de route comprend six principaux objectifs :

- Intégrer la facilitation du commerce dans la politique de développement du Soudan.
- Réduire de 40 % les délais d'exportation et d'importation.
- Réduire de 10 % les coûts d'importation et d'exportation.
- Réduire de 20 % le nombre moyen de documents requis pour l'importation et l'exportation des 10 principaux produits.
- Mettre en œuvre au moins 70 % des mesures de l'Accord sur la facilitation des échanges.

Favoriser le commerce sans papier en reliant électroniquement les organismes chargés des fron-

tières commerciales et en permettant le recours au paiement électronique à tous les postes frontières.

Pour atteindre ces objectifs, la feuille de route recense 31 activités qui devraient être mises en œuvre avant 2021 et énumère les principaux organismes responsables de la mise en œuvre de ces activités. Ces activités sont divisées en trois catégories : premièrement, les activités à effet rapide, qui nécessitent un effort faible à moyen et peuvent être réalisées à court terme et avoir une incidence modérée sur les indicateurs de performance des objectifs ; deuxièmement, les activités à effet de levier, qui requièrent un effort moyen à élevé et peuvent être réalisées à moyen terme, et avoir une incidence considérable et troisièmement, les activités stratégiques qui demandent un effort plus important et qui peuvent être réalisées à long terme et avoir une forte incidence sur les objectifs. La feuille de route comprend également un calendrier de mise en œuvre de ces activités. Les risques liés à la mise en œuvre des activités sont également recensés.

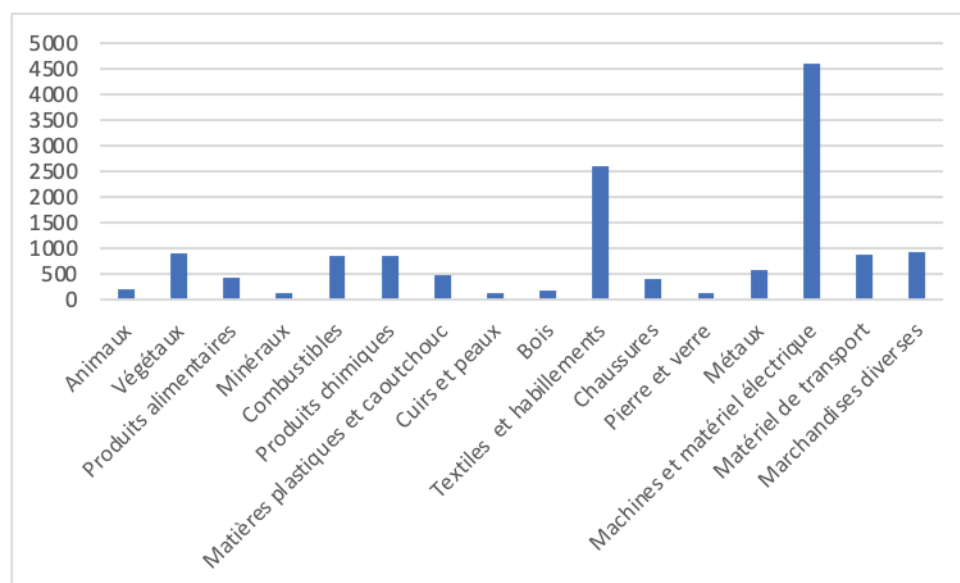
H. Facilitation des échanges en Tunisie

La Tunisie est l'une des économies les plus ouvertes de la région de l'Afrique du Nord. Les exportations de produits manufacturés constituent une part importante de son économie et, à l'instar du

Maroc, ce pays est très intégré dans les chaînes de valeur orientées vers l'Europe. En conséquence, la facilitation des échanges est considérée, tant pour les importations et que pour les exportations, comme une question importante pour l'économie tunisienne, si le pays veut renforcer sa position au sein de ces chaînes de valeur. En outre, la Tunisie est membre de l'OMC et est signataire de l'Accord de facilitation des échanges. Elle négocie actuellement avec l'Union européenne un accord de libre-échange approfondi et global, qui comprendra des engagements supplémentaires en matière de facilitation des échanges. Compte tenu des effets négatifs de la dépendance commerciale à l'égard de l'Europe qui étaient si manifestes au cours des années écoulées, la Tunisie souhaite améliorer son infrastructure et ses relations commerciales avec d'autres partenaires afin de diversifier son économie et ses exportations.

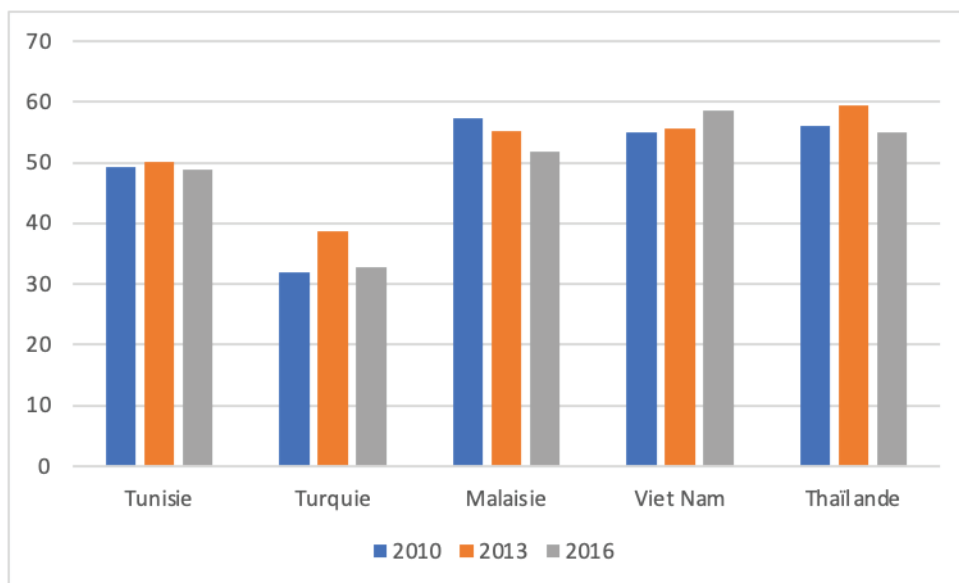
En ce qui concerne les exportations, la Tunisie est l'un des pays les plus industrialisés de la région de l'Afrique du Nord. Pays relativement pauvre en ressources naturelles, la Tunisie est tributaire du secteur manufacturier et du tourisme. Des secteurs tels que la fabrication d'articles d'habillement et d'équipements électroniques se sont développés au cours des dernières décennies et ces produits constituent l'essentiel des exportations tunisiennes aujourd'hui.

Figure 40: Exportations de la Tunisie par groupe de produits, 2017 (en millions de dollars É-U)



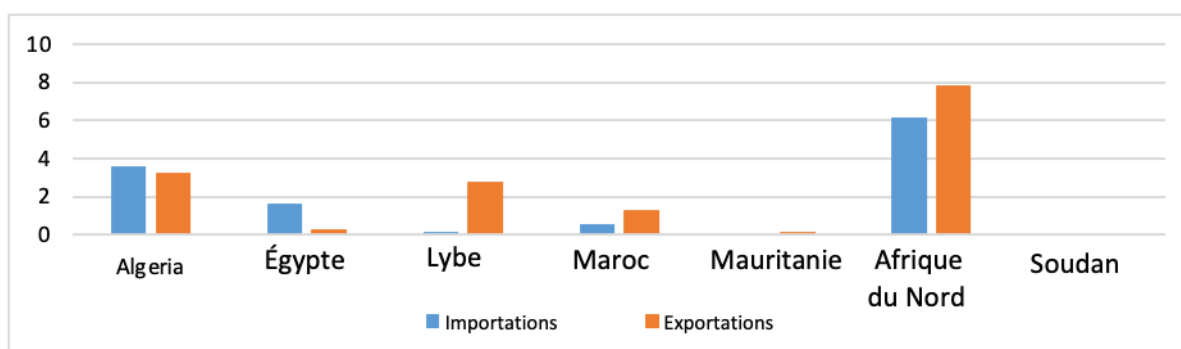
Source : Base de données Comtrade de l'ONU (via le système WITS).

Figure 41: Valeur ajoutée extérieure des exportations de matériel électrique (en pourcentages)



Source : Base de donnée pour commerce en valeur ajoutée, OCDE-OMC, 2019.

Figure 42: Part des exportations et des importations totales, 2017 (en pourcentages)



Source : Base de données Comtrade des Nations Unies (accès via WITS).

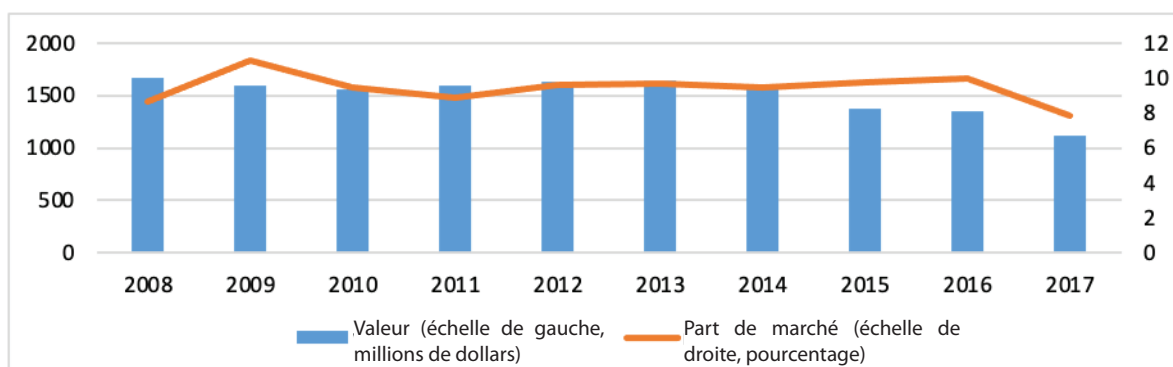
Comme dans le cas du Maroc présenté ci-dessus, le principal facteur à l'origine de l'augmentation des exportations de produits manufacturés de la Tunisie a été la capacité de ce pays à tirer parti de la proximité du marché européen et de l'accès préférentiel à ce marché dont il bénéficie afin de créer des industries qui sont orientés vers cet espace. À l'instar du Maroc, certaines industries tunisiennes utilisent essentiellement des intrants importés de l'étranger. Ainsi, dans l'industrie de fabrication du matériel électrique, près de la moitié des exportations tunisiennes apporte une valeur ajoutée extérieure, dans une proportion supérieure à celle observée dans des pays tels que la Turquie et légèrement inférieure à celles enregistrées dans certains pays concurrents asiatiques.

La Tunisie est très dépendante des échanges avec l'Union européenne, en particulier avec la France et l'Italie. Par conséquent, les échanges avec les autres pays d'Afrique du Nord sont généralement faibles, même s'ils sont plus importants qu'avec la Mauritanie et le Maroc, par exemple. Le reste de l'Afrique du Nord représente 6 % des importations tunisiennes et 7,8 % des exportations du pays.

La part de l'Afrique du Nord dans les exportations tunisiennes a baissé au cours des dernières années, après une hausse au cours des premières années du nouveau millénaire.

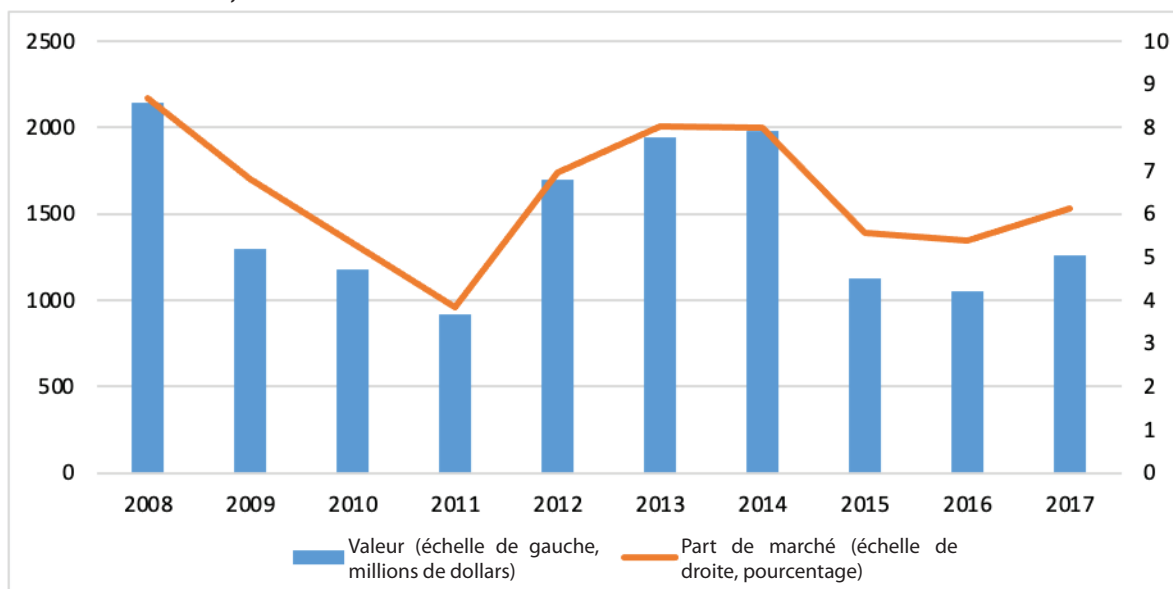
Pour leurs parts, les importations tunisiennes à partir de l'Afrique Nord ont fluctué au cours de la décennie écoulée.

Figure 43: Exportations tunisiennes vers les partenaires d'Afrique du Nord (parts de marché et valeur), 2008-2017



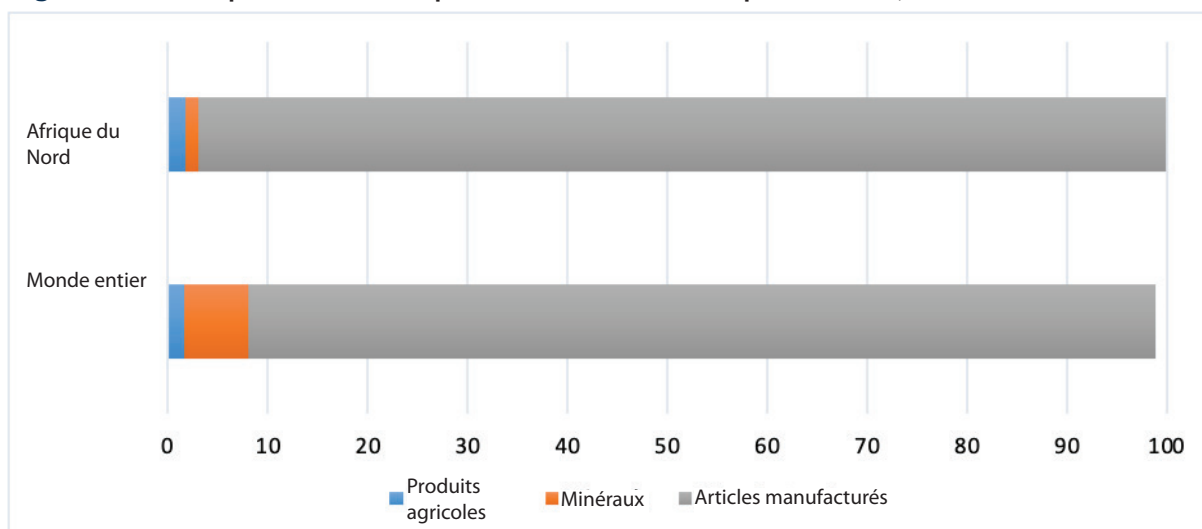
Source: Base de données Comtrade des Nations Unies (accès via WITS).

Figure 44: Importations tunisiennes à partir des partenaires en Afrique du Nord (part de marché et valeur, 008-2017)



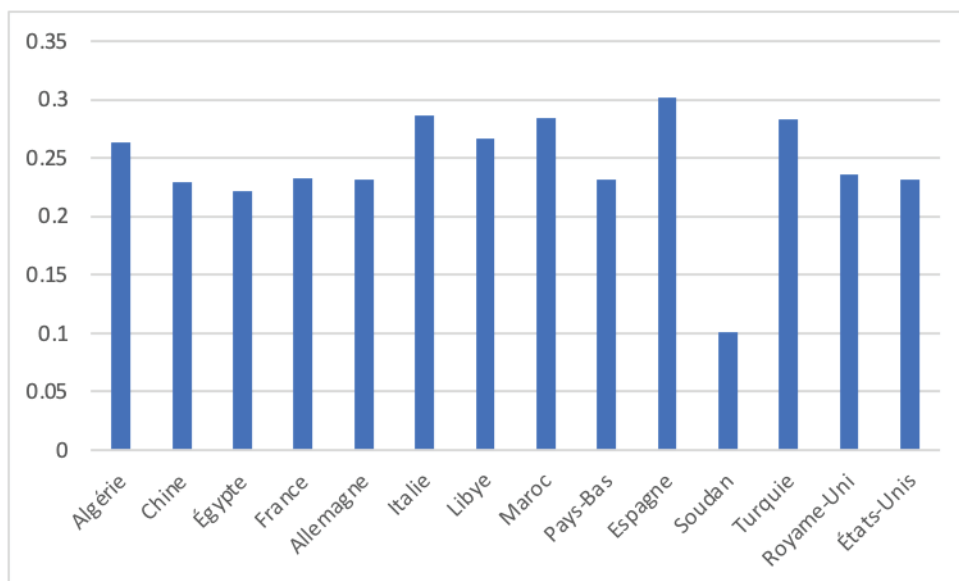
Source : Base de données Comtrade des Nations Unies (accès via WITS).

Figure 45: Composition des exportations tunisiennes par marché, 2017



Source : Base de données Comtrade des Nations Unies (accès via WITS).

Figure 46: Indice de connectivité bilatérale des navires de la Tunisie, 2017



Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, UNCTADstat, 2019.

Les industries manufacturières occupent une place prépondérante dans les exportations en général, toutefois, la part des produits manufacturés dans les exportations tunisiennes vers l'Afrique du Nord est plus élevée que celle des exportations tunisiennes vers le reste du monde

En Tunisie, les échanges sont très dépendants des opérations maritimes. La Tunisie a un certain nombre de ports, dont le plus important est celui de Rades. Le niveau de connectivité est plus faible que celui de l'Égypte et du Maroc.

Malgré l'importance du commerce extérieur dans son économie et la relative ouverture de son économie comparée aux autres pays de la région Afrique du Nord, la Tunisie se heurte à un certain nombre de difficultés dans les efforts qu'elle entreprend pour améliorer son régime de facilitation des échanges et satisfaire aux conditions relatives à la facilitation des échanges. Les principales difficultés sont les suivantes :

- L'exigence d'une multitude de documents pour les formalités douanières, un système de nomenclature compliqué et l'application de différents systèmes de règle d'origine (et l'obligation de justifier l'origine de la marchandise).
- Absence de renseignements fiables, actualisés et simplifiés.

- Des obstacles importants à la fluidité du commerce agricole liés aux contrôles douaniers physiques et phytosanitaires, qui supposent des procédures et des vérifications lentes qui ne sont pas fondées sur les risques et qui ont pour effet de freiner la circulation des biens.
- Les problèmes se rapportant à l'infrastructure de transport, en particulier l'infrastructure portuaire : malgré leur position favorable dans la mer méditerranée, les ports tunisiens accusent un retard par rapport à un certain nombre de concurrents en termes de capacité et d'efficacité. Rades, le plus grand port du pays, n'est pas très efficace étant donné qu'il était prévu au départ pour les opérations de levage et de transroulage pour les cargaisons roulantes et les grues mobiles pour les conteneurs à manutention verticale n'ont été installées que plus tard. Cette insuffisance en matière de conception s'est soldée par des problèmes d'efficacité et la congestion qui en a résulté a entraîné des retards et des frais de stockage élevés.
- Le faible développement des réseaux de transport terrestre : étant donné que les échanges avec l'Europe dominent le commerce en Tunisie, le transport des biens se fait surtout par voie maritime. Le commerce

avec les partenaires par voie terrestre est peu développé, même si l'infrastructure routière et le réseau ferroviaire pourraient constituer un moyen important pour développer le commerce avec des partenaires régionaux tels que l'Algérie.

Au cours de la période 2000-2010, la Tunisie a adopté un certain nombre de mesures se rapportant à la facilitation des échanges. L'une de ces mesures a été la création de la plateforme électronique *Tunisia Trade Net* qui relie les différentes parties prenantes du secteur du commerce extérieur (douanes, ports, banques, commerçants et autres). Un programme de soutien aux exportations a été mis en œuvre en deux phases - au cours des périodes 2000-2005 et 2005-2010 - pour traiter les questions liées à la facilitation des échanges par le biais d'un certain nombre de mesures relatives aux douanes et à la normalisation.

Ces dernières années, l'économie tunisienne s'est heurtée à un certain nombre de problèmes liés à la baisse des exportations vers les principaux partenaires européens et aux conséquences de l'instabilité politique du pays. Les problèmes liés à l'infrastructure logistique ont joué un rôle clé dans cette situation, comme l'attestent les nombreuses grèves qui ont touché les ports tunisiens. Un autre facteur important a été l'absence de stratégie claire visant à résoudre les problèmes qu'affrontent les entreprises tunisiennes dans le secteur du commerce. En 2014, le gouvernement a adopté une note conceptuelle, intitulée « Note d'orientation stratégique » qui doit servir de base pour la formulation de son prochain plan de développement. Cette note s'est principalement articulé autour de cinq domaines stratégiques, à savoir, la bonne gouvernance ; la création d'une économie dynamique de type « hub » ; le développement humain et l'inclusion sociale ; le développement régional et la croissance verte. En 2017, le Parlement tunisien a approuvé le plan de développement quinquennal, qui comprenait un certain nombre de politiques à mettre en œuvre dans différents domaines. Une feuille de route économique et sociale pour la période 2018-2020 a également été adoptée. La Tunisie coopère avec la Banque mondiale dans un certain de ces domaines, par le biais du programme tunisien d'investissement, de compétitivité et d'in-

clusion d'un coût de 500 millions de dollars É-U, qui a été lancé en 2018.

Parmi les importantes mesures prises dans le cadre de cette coopération figurent les réformes du régime douanier tunisien, notamment par le biais du plan stratégique pour la période 2016-2020. Ces réformes font partie des engagements pris par le pays au titre de l'Accord de facilitation des échanges, mais elles sont également motivées par le désir de réduire les niveaux élevés de corruption au sein des services de douanes de la Tunisie. Les réformes comprennent un certain nombre d'activités ayant trait à la numérisation des procédures douanières, à la rationalisation des règlements et des procédures et à la modernisation des équipements utilisés par les services douaniers et la mise en œuvre de programmes de formation. Les réformes portent essentiellement sur la création d'un guichet unique pour les formalités douanières et sur l'introduction du traitement numérique des documents. Le Cadre politique tunisien pour le développement de l'investissement, de la compétitivité et de l'inclusion adopté en collaboration avec la Banque mondiale met également l'accent sur les réformes douanières.

Des efforts sont également en cours pour améliorer les infrastructures maritimes du pays. Le transport maritime étant essentiel aux échanges commerciaux entre la Tunisie et ses partenaires européens, un certain nombre de projets visent à améliorer les infrastructures maritimes afin de réduire les coûts et les délais de transport. Le projet de nouveau port en eau profonde à Enfidha est l'un des plus importants. L'encombrement du port de Rades et les retards subséquents ont fait germer, depuis 2010, l'idée de construction d'un nouveau port en eau profonde à Enfidha. Les plans prévoient un port qui pourrait accueillir de grands navires d'une capacité de 18 000 conteneurs et qui comprendrait des quais distincts pour les conteneurs et les expéditions en vrac. Une zone logistique adjacente de 3 000 hectares est également prévue. En 2019, le Ministre tunisien des transports, Hichem Ben Ahmed, a annoncé le démarrage des travaux de construction de ce port. Une attention particulière est également accordée à la modernisation du port de Rades et il est prévu d'aménager une zone logistique afin d'accroître la capacité d'entreposage du port.

I. Coopération régionale en matière de facilitation des échanges

La coopération régionale en matière de facilitation des échanges est encore limitée, mais il convient de mentionner un certain nombre d'initiatives.

a) Mécanisme EuroMed de facilitation des échanges et des investissements

Ce mécanisme a été lancé en 2017 grâce à un financement de l'Union européenne. Il fonctionne comme un service d'assistance géré par le Centre du commerce international et vise à faciliter les échanges entre l'Union européenne et ses partenaires du sud de la Méditerranée, à renforcer l'intégration économique entre ces partenaires, à améliorer la transparence des échanges commerciaux et à créer un portail d'informations commerciales en ligne. Le service d'assistance fournit des informations pays par pays sur les droits de douane, les procédures d'importation et d'exportation et les exigences du marché. Les commerçants peuvent soumettre des demandes au service d'assistance, auxquelles les coordonnateurs nationaux répondront. Le service est disponible en anglais, français, arabe et turc et couvre les États membres de l'Union européenne, outre l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Palestine, la Tunisie et la Turquie.

b) Facilitation du commerce dans le cadre de l'Accord d'Agadir

L'Accord d'Agadir est un accord de libre-échange entre l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie. Il a été signé à Rabat en 2004 et est entré en vigueur en 2007. D'une manière générale, cet accord ne comporte pas de dispositions rigoureuses en ce qui concerne la facilitation des échanges, mais il prévoit cependant un certain nombre de mesures pertinentes liées aux règles d'origine et aux procédures sanitaires et phytosanitaires. Au cours des deux années écoulées, les États parties à l'Accord ont entamé des négociations en vue de l'établissement d'un accord supplémentaire de facilitation des échanges entre ces pays. Un groupe de travail sur la question de la facilitation des échanges a été créé. Cet organe doit veiller à ce que le nouvel accord non seulement suive le modèle de l'accord susmentionné, mais également aille plus loin en ce qui concerne les dispositions relatives à la facilitation des échanges. En 2019, les États parties à l'Accord d'Agadir ont convenu de créer des centres de coordination nationale pour la facilitation du commerce.

VI. Conclusions et recommandations stratégiques

Le présent rapport a entrepris d'analyser l'évolution récente de la facilitation du commerce, en se focalisant sur la région de l'Afrique du Nord et sur différents pays de cette région pris individuellement, eu égard aux initiatives entreprises récemment pour prendre en compte la facilitation du commerce dans les accords internationaux. La facilitation du commerce est devenue une question d'importance internationale dans la foulée d'un certain nombre de mutations économiques, en particulier la montée et l'expansion des échanges à travers les chaînes de valeur mondiales et la baisse générale des droits de douane au cours des dernières décennies. Pour limiter les coûts du commerce et garantir l'offre d'un appui logistique plus rapide, un certain nombre de politiques ont été adoptées par un certain nombre de pays, notamment au niveau

multilatéral, dans l'Accord sur la facilitation des échanges.

À l'instar d'autres régions en développement, l'Afrique du Nord fait face à un certain nombre de problèmes liés à la facilitation des échanges. Des études menées au niveau national font état de la prévalence d'obstacles au commerce liés à des questions de facilitation des échanges, matériels ou immatériels. S'agissant par exemple des échanges matériels, de nombreux pays de la région ne disposent pas de réseaux d'infrastructures modernes qui favorisent les échanges et permettent de réduire leurs coûts et d'accélérer les expéditions. Si dans la région, certains pays plus ouverts sur le plan économique, comme le Maroc, ont mis en place une infrastructure de transport maritime

Tableau 10 : Principaux accords et projets de facilitation du commerce en Afrique du Nord

Pays	Signataire de l'Accord sur la facilitation des échanges et d'autres accords	Principales institutions de facilitation des échanges	Principaux projets de facilitation des échanges
Algérie	Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine	ALGEX Conseil consultatif national de promotion des exportations	Stratégie nationale d'exportation
Égypte	Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, COMESA	Comité national sur la facilitation des échanges EgyTrade	
Maroc	Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, Accord de libre-échange avec les États-Unis, Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine	Comité national sur la facilitation des échanges Commission nationale de coordination pour la facilitation des procédures du commerce extérieur	PortNet
Mauritanie	Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine		Stratégie pour une croissance accélérée et une prospérité partagée
Soudan	Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, COMESA	Comité national sur la facilitation des échanges Groupe de travail national sur la facilitation des échanges	Feuille de route sur la facilitation du commerce pour la période 2017-2021
Tunisie	Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine, Négociations avec l'Union européenne en vue d'un accord de libre-échange approfondi et global	Comité national sur la facilitation des échanges	Tunisie Trade Net Programme tunisien d'investissement, de la compétitivité et de l'inclusion Plan stratégique des douanes tunisiennes 2016-2020

Source : Compilation de l'auteur

relativement efficace, le transport terrestre y demeure faible et fragmenté. Cette situation favorise le très faible niveau d'échange intrarégional en Afrique du Nord et le maintien du statu quo faisant de l'Union européenne le principal partenaire commercial de nombreux pays de la région. S'agissant des mesures non contraignantes de facilitation des échanges, de nombreux pays rencontrent toujours de gros problèmes liés au manque de clarté des procédures, à l'insuffisance de la numérisation des documents, aux retards de traitement et autres.

La question de la facilitation du commerce en Afrique du Nord fait l'objet d'une attention accrue, ce qui est révélateur des différences de situation économique des pays de la région. Pour des pays comme l'Algérie, la Mauritanie et le Soudan, la facilitation des échanges est considérée comme un aspect important des efforts visant à diversifier l'économie et à promouvoir les exportations et l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales, en particulier dans le secteur manufacturier. Pour d'autres comme l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, qui ont déjà atteint un certain niveau d'industrialisation et d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales, la facilitation des échanges est vue comme un moyen de maintenir et de stimuler leur compétitivité et de se mettre à niveau dans ces chaînes. Le tableau 10 ci-après fait la synthèse des principaux projets et accords de facilitation du commerce en Afrique du Nord.

A partir de l'analyse faite dans le présent rapport, on peut formuler un certain nombre de recommandations stratégiques :

- Même si la facilitation des échanges fait l'objet d'une attention accrue dans la région, il y a un certain risque à la traiter comme une politique économique à part. Comme souligné précédemment dans le rapport, la facilitation des échanges n'aura guère d'effets positifs si elle ne s'inscrit pas dans l'ensemble plus large des politiques économiques qui visent à accroître les capacités d'exportation des entreprises et à renforcer leurs capacités de mise à niveau sur le marché mondial. Des questions comme l'accès au financement et aux outils technologiques sont des facteurs répandus

dans la région qui entravent la capacité des entreprises à améliorer leur position dans les chaînes de valeur mondiales. Prise isolément, la stratégie de facilitation des échanges a peu de chances d'apporter une réponse à ces problèmes. En outre, elle devrait être étroitement liée aux politiques relatives aux infrastructures et aux transports. Aussi *est-il important d'intégrer, aux niveaux national et régional, la facilitation des échanges dans des stratégies économiques et d'exportation plus larges.*

- Comme on l'a vu dans le présent rapport, la facilitation des échanges couvre un éventail de politiques allant des investissements dans les infrastructures aux procédures douanières et autres règles administratives. Par conséquent, et compte tenu des ressources limitées dont disposent les pays de la région, il convient d'élaborer *une approche ciblée de la facilitation des échanges.* Une telle approche permettra d'accorder la priorité aux mesures qui sont plus efficaces pour stimuler les exportations et faciliter les importations de pièces et de composants importants pour ces exportations. Il faudrait, par ailleurs, privilégier les mesures de facilitation des échanges susceptibles de promouvoir des activités qui offrent plus de possibilités de diversification des exportations, de création d'emplois et de modernisation technologique. Cette orientation pourrait être imprimée aux stratégies économiques nationales de chaque pays.
- Étant donné le rôle important que jouent les micro, petites et moyennes entreprises dans les économies d'Afrique du Nord, l'approche ciblée devrait surtout être appliquée *aux mesures de facilitation des échanges plus utiles pour les micro, petites et moyennes entreprises en particulier.* La focalisation sur les micro, petites et moyennes entreprises devrait permettre à un plus grand nombre d'entreprises de se lancer, pour la première fois, dans des activités d'exportation, multipliant ainsi les retombées économiques du commerce international et les avantages sociaux liés à l'emploi et aux salaires.

- L'une des priorités essentielles devrait donc consister à *recenser les mesures de facilitation des échanges qui promettent d'être plus efficaces du point de vue de l'ensemble des avantages économiques et sociaux qu'elles offrent*. Certaines questions essentielles se rapportant à cet égard aux micros, petites et moyennes entreprises ont été analysées dans les études mentionnées dans le présent rapport et il est important de les comprendre dans le contexte de l'Afrique du Nord. Il sera très utile de mener des *enquêtes auprès des entreprises de la région pour appréhender les principaux problèmes qu'elles rencontrent en matière de facilitation des échanges, surtout en ce qui concerne les obstacles au commerce régional et aux chaînes de valeur régionales*. Grâce à l'accent mis sur les micros, petites et moyennes entreprises dans ces enquêtes, on pourra se pencher sur des questions plus pertinentes pour elles qui leur permettront d'accroître leurs avantages économiques et sociaux.
- *La numérisation offre une bonne occasion d'améliorer la facilitation du commerce et en limite les coûts, notamment pour les micros, petites et moyennes entreprises*. La plupart des pays d'Afrique du Nord adoptent des programmes qui visent à numériser les procédures commerciales et à diffuser les informations en ligne. Le renforcement de ces programmes autour des besoins des micro, petites et moyennes entreprises pourraient contribuer des mesures très efficacement à réduire les coûts du commerce. Le mécanisme EuroMed de facilitation du commerce et de l'investissement devrait s'avérer une plateforme utile à cet effet, même si tous les pays d'Afrique du Nord n'en sont pas parties prenantes.
- Outre l'efficacité des différentes mesures, il convient de prendre en compte le *coût de la mise en application des mesures de facilitation des échanges*. Comme indiqué précédemment, certaines mesures de facilitation des échanges sont très onéreuses, tandis que d'autres sont relativement peu coûteuses à mettre en œuvre. Par conséquent, il convient de trouver le bon rapport coûts-avantages de ces politiques. La méthode adoptée pour l'élaboration de la feuille de route du Soudan sur la facilitation des échanges, qui consiste à classer les politiques en mesures créatrices de gains rapides à court terme, mesures à effet de levier à moyen terme et en approches stratégiques à long terme, pourrait être utilisée comme moyen d'équilibrer les coûts et les avantages.
- *Il convient de stimuler la coopération régionale en matière de facilitation des échanges*. La plupart des pays de la région adoptent des mesures dans ce domaine, mais la démarche qu'ils suivent pour les mettre en œuvre est en général fragmentaire. Certains pays, comme le Maroc, qui sont fortement intégrés dans l'économie mondiale se trouvent à un stade avancé du dispositif institutionnel et de la mise en œuvre de leur système de facilitation des échanges. Les États membres de l'OMC sont également en train de mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges. D'autres pays de la région, non membres de l'OMC, ont cependant adopté une approche différente de facilitation des échanges. Ainsi, le Soudan s'emploie à mettre en œuvre l'Accord de facilitation des échanges, sans en être signataire. Les pays qui ont signé l'Accord d'Agadir sont engagés dans une collaboration accrue sur cette question, notamment dans le cadre de négociations en vue d'un accord de facilitation des échanges. Toutefois, tous les pays d'Afrique du Nord ne sont pas partie prenante à l'Accord d'Agadir et cette situation pourrait constituer un obstacle à la circulation des marchandises, en particulier lorsqu'elles transitent par des pays qui ne font pas partie du Groupe d'Agadir.
- *Une feuille de route stratégique régionale pour l'Afrique du Nord devrait être élaborée avec la contribution des différents pays et parties prenantes*. Un cadre institutionnel pour l'adoption et la mise en œuvre d'une telle feuille de route pourrait être établi. Les enseignements tirés d'autres blocs régionaux comme l'ASEAN, devraient être mis à profit pour établir la feuille de route et pour

raient permettre de préciser les politiques qui se sont avérées efficaces. L'élaboration d'objectifs spécifiques de réduction des coûts du commerce et de promotion du commerce régional pourrait constituer des moyens utiles pour le suivi de la mise en œuvre de la feuille de route. *Des arrangements institutionnels* doivent être élaborés pour cette coopération régionale. 'une manière générale, la stratégie devrait reconnaître que les pays de la région se trouvent à des stades différents de facilitation des échanges et d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales et, qu'à court terme, pour chaque pays les coûts et les avantages pourraient être plus ou moins élevés, mais qu'à long terme, tous les pays sont susceptibles de tirer profit de la feuille de route. Des arrangements d'échange d'expériences et de collaboration institutionnelles sur des questions comme l'indice de facilité de faire des affaires, l'indice de performance logistique et les bonnes pratiques internationales devraient contribuer à améliorer globalement les gains obtenus à l'échelon régional. Cette approche revêt une importance particulière, étant donné que certains pays de la région sont parties à des accords plus larges sur la facilitation des échanges, notamment l'Accord sur la facilitation des échanges, tandis que d'autres n'en font pas partie. *La CEA pourrait prendre la tête d'une initiative visant à élaborer une telle stratégie* en élaborant une matrice de réformes qui non seulement portent sur les politiques liées aux questions comme la numérisation et la coordination, mais permettent également de mettre en place des mécanismes institutionnels de coopération régionale, d'échange d'expériences et de coordination.

- Une préoccupation essentielle de cette feuille de route stratégique devrait être la promotion *des chaînes de valeur régionales*. Comme l'attestent les expériences de l'Asie de l'Est et de l'Asie du Sud-Est, la création de liens régionaux offre une occasion de choix pour engranger les retombées positives de l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales. De tels réseaux ré-

gionaux ne sont pas légion en Afrique du Nord. La feuille de route sur la facilitation des échanges devrait aller de pair avec les efforts soutenus visant à promouvoir le commerce régional et les chaînes de valeur mondiales en déterminant les principaux corridors logistiques régionaux essentiels à la création de chaînes régionales spécifiques. Elle devrait par ailleurs mettre l'accent sur les politiques de facilitation des échanges dans ces corridors, après avoir établi des priorités pour les mesures les plus efficaces. Il conviendrait d'étudier les mesures visant à établir *un guichet unique régional* afin de surmonter ces obstacles.

- Alors que la région s'emploie à promouvoir des chaînes de valeur régionales qui apporteront des avantages économiques et sociaux plus importants, il convient d'accorder une attention particulière au rôle que jouent *la transparence et la prévisibilité*. L'analyse montre que, comparés à d'autres parties du monde, la région de l'Afrique du Nord accuse du retard pour ce qui est d'assurer aux commerçants et aux producteurs, *la transparence et la prévisibilité*. Dans un monde caractérisé par des chaînes de valeur à flux tendus, cette situation constitue un obstacle majeur pour les chaînes de valeur régionales. La transparence et la prévisibilité dans des domaines tels que la politique commerciale, les procédures et les normes douanières devraient constituer des domaines clés de l'approche régionale en matière de facilitation des échanges. L'expérience d'autres régions, ainsi que certains exemples mentionnés dans le présent rapport, peuvent apporter des enseignements importants à cet égard.
- Étant donné la dépendance de la plupart des pays de la région à l'égard des échanges commerciaux avec l'Union européenne, leurs liaisons maritimes tendent à être beaucoup plus développées que leurs réseaux terrestres, à savoir les infrastructures portuaires, les zones industrielles des régions côtières et les réseaux routiers connexes. La facilitation du commerce régional peut être une composante importante d'un pro-

gramme plus large visant à diversifier les échanges dans les pays d'Afrique du Nord, à stimuler les chaînes de valeur régionales et à rééquilibrer les économies de nombreux pays de la région en créant des débouchés commerciaux pour les entreprises des zones moins développées des pays. Une telle démarche aura des effets positifs sur la pauvreté, les inégalités et favorisera le développement inclusif. *L'accent mis sur les infrastructures routières et les réseaux ferroviaires régionaux* devrait constituer un aspect important de ce plan de développement économique et social plus large.

Outre ces recommandations de politique régionale, l'analyse par pays réalisée dans le cadre de l'établissement du présent rapport, ainsi que les discussions avec les experts nationaux, a mis en évidence un certain nombre de domaines clés dans chaque pays de la région :

- Pour ce qui est de *l'Algérie*, l'amélioration du climat des affaires en général ainsi qu'une plus grande prévisibilité et une meilleure transparence de la politique commerciale s'imposent. Le secteur privé devrait être davantage associé à la facilitation des échanges. L'attention devrait également être portée sur l'amélioration de la collecte de données sur les résultats des entreprises en matière de logistique commerciale, notamment sur les modes de transport, les principaux obstacles et d'autres facteurs. L'amélioration des mesures de rendement comme le temps passé dans les ports et l'accomplissement des procédures administratives devrait également être une priorité et des efforts devraient être entrepris, en particulier, pour réduire la paperasse et passer à l'utilisation de documents électroniques grâce au système de guichet unique. La coopération menée ces dernières années avec la République de Corée sur ces questions pourrait permettre de tirer d'importants enseignements et d'accélérer les processus de modernisation.
- S'agissant de *l'Égypte*, les problèmes liés aux procédures administratives onéreuses ont été présentés comme étant un sujet de pré-

occupation dans l'ensemble de l'infrastructure de facilitation des échanges. Malgré les progrès accomplis dans l'instauration de mesures telles que le traitement électronique, l'établissement de guichets uniques et d'autres applications informatiques, des problèmes importants comme l'incohérence et les retards continuent d'entraver la mise en œuvre de solutions appropriées.

- En ce qui concerne la *Mauritanie*, le rapport a mis en lumière les moyens par lesquels les mesures de facilitation du commerce pourraient contribuer à la diversification de l'économie et du portefeuille d'exportation du pays (produits et marchés). Les progrès réalisés récemment par le pays dans le domaine de la facilitation des échanges doivent être mis en relation avec les efforts plus larges consentis dans les domaines de l'industrialisation et de la diversification. La coordination à l'échelon régional avec les partenaires nord-africains est cruciale pour que la Mauritanie atteigne ces objectifs.
- Pour ce qui concerne le *Maroc*, des progrès notables ont été accomplis ces dernières années dans le domaine de la facilitation des échanges. À maints égards, l'expérience marocaine peut inspirer le reste de l'Afrique du Nord, notamment sur le front de l'intégration plus large de la politique de facilitation des échanges dans la politique industrielle et la participation du secteur privé dans ce processus. Toutefois, les experts marocains ont également mis en évidence d'importants domaines dans lesquels ce pays devra fournir plus d'efforts, à savoir la numérisation, les procédures administratives et la gestion des risques.
- Quant au *Soudan*, d'importants obstacles subsistent encore dans les domaines des échanges et de la logistique. Plus généralement, les coûts associés à la pratique des affaires restent très élevés ; des améliorations s'imposent donc pour promouvoir les industries d'exportation et la diversification. Les efforts entrepris récemment dans le domaine de la facilitation des échanges doivent être davantage axés sur une stra-

tégie plus large autour de ces questions. Toutefois, certaines initiatives comme l'élaboration de la feuille de route du pays sur la facilitation des échanges, fournissent des cadres politiques intéressants pour traiter de cette question.

- En ce qui concerne la *Tunisie*, des questions telles que les procédures administratives, les infrastructures et les longs délais ont été évoqués comme étant des obstacles majeurs à l'amélioration de la facilitation des échanges. Il convient d'améliorer la logistique et les infrastructures. Toutefois,

les politiques mises en œuvre dans des domaines tels que la formation, la participation du secteur privé et le traitement numérique devraient permettre d'apporter des améliorations à moindre coût. Malgré le succès relatif enregistré par le pays dans les domaines de l'industrialisation et de la promotion du secteur manufacturier, il importe de faciliter davantage les échanges en vue de la diversification de l'économie tunisienne, la création de nouveaux marchés et l'amélioration de la position du pays dans les chaînes de valeur mondiales.

Références bibliographiques

- Alvarez, R., and R. A. Lopez (2005). Exporting and performance: evidence from Chilean plants. *Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économie*, vol. 38, n° 4, pp. 1384–1400.
- Anderson, J. E., and E. V. Wincoop (2004). Trade costs. *Journal of Economic Literature*, vol. 42, n° 3, pp. 691–751.
- Ando, M. (2006). Fragmentation and vertical intra-industry trade in East Asia. *North American Journal of Economics and Finance*, vol. 17, n° 3, pp. 257–281.
- Arvis, J. F., and al. (2016). Trade costs in the developing world: 1996–2010. *World Trade Review*, vol. 15, n° 3, pp. 451–474.
- Azmeh, S. (2019). Global value chains and the international trade regime. In *Handbook on Global Value Chains*, Stefano Ponte, Gary Gereffi and Gale Raj-Reichert, eds. Cheltenham, United Kingdom, and Northampton, MA, United States: Edward Elgar Publishing.
- Banga, R. (2014). Trade facilitation and 'holloving-out' of Indian manufacturing. *Economic and Political Weekly*, vol. 49, n° 40, pp. 57–63.
- Beverelli, C., S. Neumueller and R. Teh (2015). Export diversification effects of the WTO trade facilitation agreement. *World Development*, vol. 76, pp. 293–310.
- Brambilla, I., et G. G. Porto (2016). High-income export destinations, quality and wages. *Journal of International Economics*, vol. 98, pp. 21–35.
- Brambilla, I., N. Depetris Chauvin and G. Porto (2015). Wage and employment gains from exports: evidence from developing countries. Working Papers 2015–28. Paris: CEPII Research Centre, Centre d'études prospectives et d'informations internationales.
- _____ (2017). Examining the export wage premium in developing countries. *Review of International Economics*, vol. 25, No. 3, pp. 447–475.
- Bosch, M., E. Goñi-Pacchioni and W. Maloney (2012). Trade liberalization, labour reforms and formal–informal employment dynamics. *Labour Economics*, vol. 19, n° 5, pp. 653–667.
- Christ, N., and M. J. Ferrantino (2011). Land transport for export: the effects of cost, time, and uncertainty in sub-Saharan Africa. *World Development*, vol. 39, n° 10, pp. 1749–1759.
- Dennis, A., and B. Shepherd (2011). Trade facilitation and export diversification. *World Economy*, vol. 34, n° 1, pp. 101–122.
- Dix-Carneiro, R. (2014). Trade liberalization and labour market dynamics. *Econometrica*, vol. 82, n° 3, pp. 825–885.
- Djankov, S., C. Freund and C. S. Pham (2010). Trading on time. *Review of Economics and Statistics*, vol. 92, n° 1, pp. 166–173.
- Flentø, D., and S. Ponte (2017). Least developed countries in a world of global value chains: are WTO trade negotiations helping? *World Development*, vol. 94, pp. 366–374.
- Gaddis, I., and J. Pieters (2017). The gendered labour market impacts of trade liberalization evidence from Brazil. *Journal of Human Resources*, vol. 52, n° 2, pp. 457–490.
- Helpman, E., and O. Itskhoki (2015). Trade liberalization and labour market dynamics with heterogeneous firms. Working Paper 199,161. Cambridge, Massachusetts: Harvard University OpenScholar.
- Hoekman, B., and B. Shepherd (2015). Who profits from trade facilitation initiatives? Implications for African countries. *Journal of African Trade*, vol. 2, n° 1–2, pp. 51–70.

-
- Hoekstra, R. (2013). Boosting manufacturing firms' exports? The role of trade facilitation in Africa. IEE Working Papers n°. 197. Bochum, Germany: Ruhr University Bochum, Institute of Development Research and Development Policy (IEE).
- Kong, D., and others (2018). Who gets the wage premium from export: Top managers or employees? *International Review of Economics and Finance*, vol. 58, pp. 356–370.
- Kowalski, P., and others (2015). Participation of developing countries in global value chains: implications for trade and trade-related policies. *OECD Trade Policy Papers*, No. 179. Paris: OECD Publishing.
- Kucera, D., and L. Roncolato (2011). Trade liberalization, employment and inequality in India and South Africa. *International Labour Review*, vol. 150, n°. 1–2, pp. 1–41.
- Li, Y., and J. S. Wilson (2009). Trade facilitation and expanding the benefits of trade: evidence from firm level data. *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series*, No. 71, June 2009.
- Martinez-Zarzoso, I., and L. Márquez-Ramos (2008). The effect of trade facilitation on sectoral trade. *BE Journal of Economic Analysis and Policy*, vol. 8, n°. 1.
- Memedovic, O., and others (2008). Fuelling the global value chains: what role for logistics capabilities? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, vol. 1, n°. 3, pp. 353–374.
- Menezes-Filho, N. A., and M. A. Muendler (2011). Labour reallocation in response to trade reform. Working Paper 17,372. Cambridge, Massachusetts: National Bureau of Economic Research.
- Milner, C., and V. Tandrayen (2007). The impact of exporting and export destination on manufacturing wages: evidence for sub-Saharan Africa. *Review of Development Economics*, vol. 11, n°. 1, pp. 13–30.
- Moisé, E. and S. Sorescu (2013), Trade facilitation indicators: the potential impact of trade facilitation on developing countries' trade, *OECD Trade Policy Papers*, n°. 144. Paris: OECD Publishing.
- Persson, M. (2013). Trade facilitation and the extensive margin. *Journal of International Trade and Economic Development*, vol. 22, n°. 5, pp. 658–693.
- Portugal-Perez, A., and J. S. Wilson (2012). Export performance and trade facilitation reform: hard and soft infrastructure. *World Development*, vol. 40, N°. 7, pp. 1295–1307.
- Saslavsky, D., and B. Shepherd (2012). Facilitating international production networks: the role of trade logistics. *Journal of International Trade and Economic Development*, vol. 23, N°. 7, pp. 979–999.
- Schank, T., C. Schnabel and J. Wagner (2007). Do exporters really pay higher wages? First evidence from German linked employer-employee data. *Journal of international Economics*, vol. 72, N°. 1, pp. 52–74.
- Shepherd, B. (2013). Trade times, importing and exporting: firm-level evidence. *Applied Economics Letters*, vol. 20, n°. 9, pp. 879–883.
- South Centre (2011). Trade facilitation state of play and implications of an 'early harvest' on developing countries. *Analytical Note SC/AN/TF*. Geneva: South Centre.
- Spak, G., and others (2018). Overview of Chapter 7 (Customs Administration and Trade Facilitation) of the US-Mexico-Canada Agreement. Washington, D.C.: White and Case LLP.
- Van Biesebroeck, J. (2005). Exporting raises productivity in sub-Saharan African manufacturing firms. *Journal of International Economics*, vol. 67, N°. 2, pp. 373–391.
- Wagner, J. (2012). International trade and firm performance: a survey of empirical studies since 2006. *Review of World Economics*, vol. 148, N°. 2, pp. 235–267.
- World Bank and World Trade Organization (2019). *Global Value Chain Development Report 2019: Technological Innovation, Supply Chain*

Trade, and Workers in a Globalized World. Washington, D.C.: World Bank Group.

Yasui, T. (2014). Trade facilitation in regional trade agreements. WCO Research Paper n°. 30. Brussels: World Customs Organization.

Zaki, C. (2014). An empirical assessment of the trade facilitation initiative: econometric evidence and global economic effects. *World Trade Review*, vol. 13, n°. 1, pp. 103–130.

