**Projet de Contribution à « l’AFT Side event 2015 » portant sur :**

 **Aide pour le commerce au service de la facilitation des échanges :**

**expérience marocaine**

 **Auteurs :**

**Nabil BOUBRAHIMI (Professeur,Université Ibn Tofail,Kénitra)**

**&**

**Azzedine GHOUFRANE (Professeur et Titulaire de la Chaire de l’OMC, Université Mohammed V, Rabat)**

**Mots clés**

Aide pour le commerce, coût du commerce, facilitation des échanges, infrastructure liée au commerce, performance logistique.

**JEL** : F10, F19. F23, O14, O25.

Le projet de ce papier consiste à mettre en exergue le rôle que peut jouer l’Aide pour le commerce dans la facilitation des échanges, la réduction du coût de commerce et l’amélioration des résultats commerciaux du Maroc.

Sommaire

[Introduction : 3](#_Toc421255913)

[II. Corrélation entre facilitation des échanges et réduction des coûts liés au commerce 4](#_Toc421255914)

[III. Quel rôle peut jouer l’Aide pour le commerce dans le processus de facilitation des échanges ? 6](#_Toc421255918)

[IV. Expérience marocaine : état des lieux et perspectives 11](#_Toc421255920)

[Conclusion 17](#_Toc421255921)

[Annexes 18](#_Toc421255922)

[Bibliographie 21](#_Toc421255923)

# Introduction :

La facilitation commerciale a toujours été considéré comme un facteur déterminant de l’intégration régionale et du développement du commerce aux niveaux tant national qu'international. Elle est tributaire d’un ensemble de conditions à savoir des infrastructures de qualité, de régimes de transit et de transport efficace ainsi que d’un système procédurier simple, capable d’édifier un environnement compétitif à même de soutenir le développement des échanges commerciaux.

La facilitation des échanges n’est plus aujourd'hui simplement un instrument de réduction du coût du commerce dans un contexte de mondialisation des systèmes de production et des chaînes d’approvisionnement. Il est aussi un vecteur déterminant de l’amélioration de l’attractivité des investissements directs étrangers et un outil de développement.

Comme le note la CNUCED (2014) dans cette perspective, « la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges » nécessite « d’investir dans les capacités humaines et institutionnelles »[[1]](#footnote-1).

Les chantiers de la facilitation des échanges figurent, par ailleurs, parmi les objectifs prioritaires de l’initiative d’aide pour le commerce en faveur des pays en développement (PED), en particulier des pays moins avancés (PMA). L'aide dispensée dans le cadre de cette initiative vise à contribuer aux financements de projets d’infrastructure liée au commerce et au renforcement des capacités en vue d’augmenter les opportunités commerciales et à aider les pays en développement et les PMA à mieux s'intégrer dans les chaînes de valeur globales et régionales.

Lancée lors de la Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) à Hong Kong en décembre 2005, l’initiative d’Aide pour le commerce se fonde sur des piliers en relation avec la facilitation des échanges que ce soit par le financement d’infrastructures liées aux commerce (routes, autoroutes, voies ferrées, ports, plates-formes logistiques, etc.) ou l’assistance visant le renforcement des capacités commerciales et l’amélioration de l’environnement des affaires.

Selon les études réalisées par la Banque Mondiale dans le domaine de la facilitation des échanges, le coût de la non facilitation peut représenter jusqu’à 20% du coût des opérations commerciales. Un tel coût grève largement la compétitivité d’un pays et impacte négativement son intégration commerciale dans son environnement régional et international.

C’est dans ce contexte que s'intègre la priorisation du chantier de facilitation des échanges dans le cadre des négociations commerciales multilatérales du cycle de Doha et par conséquent l’adoption de l’Accord[[2]](#footnote-2) s’y rapportant à la conférence de Bali (Conférence ministérielle, décembre 2013). Lors de cette conférence, les Etats membres ont réaffirmé leur attachement à l'initiative d'aide pour le commerce et mis l'accent sur son rôle dans le renforcement des capacités commerciales domestiques des pays en développement et des PMA.

Outre le processus de ratification de l’Accord sur la facilitation des échanges par les membres de l’OMC, l’implémentation effective de cet accord dépendra à moyen et long terme de l’intégration de la facilitation des échanges dans les stratégies nationales de développement de ces membres.

Pour soutenir les efforts nationaux des pays en développement en matière de facilitation des échanges, l’aide pour le commerce peut jouer un rôle important en ciblant des projets et des programmes relevant du financement des infrastructures liées au commerce et transport et du renforcement des capacités.

Il convient de noter que les performances des pays dans le domaine de la facilitation des échanges diffèrent selon leur degré de développement. Elles se mesurent par la capacité d’un pays à éliminer les obstacles non tarifaires limitant le commerce et le transport (régime de transit efficace) à travers l’adoption de politiques et réglementations nationales répondant à des besoins spécifiques du chantier de la facilitation du commerce. Le but ultime étant de créer un environnement adéquat et favorable au commerce et au transport au niveau international et régional. D’où la nécessité d’inscrire ces chantiers dans des initiatives régionales coordonnées d’aide pour le commerce avec pour objectif de soutenir l’amélioration des infrastructures liées au commerce et la mise en place des procédures commerciales efficaces dans les politiques nationales et les réglementations.

A ce titre, l’analyse des politiques nationales en matière de facilitation du commerce permet d’exposer les efforts fournis par les pays dans ce domaine (on se contentera ici à présenter l’expérience marocaine en la matière). Certes, ces dernières années, les pays ayant réussi leur insertion dans l’économie mondiale ont mis en place un certain nombre de mesures favorisant le commerce notamment au niveaux régional et international à travers des infrastructures portuaires et aéroportuaires de qualité, ainsi que des procédures commerciales simplifiées et abrégées.

# Avant d’examiner l’expérience marocaine en la matière, il convient de rappeler le cadre théorique de la corrélation entre facilitation des échanges et réduction des coûts du commerce d’une part, et le rôle que peut jouer l’aide pour le commerce dans le processus de facilitation des échanges.

# Corrélation entre facilitation des échanges et réduction des coûts liés au commerce

La facilitation des échanges et son apport sur la réduction des coûts liés au commerce a été démontrée par plusieurs études tant théoriques qu'empiriques émanant de chercheurs (Hoekman, Limao et Venables, Amjadi et Yeats) ou d'organisations internationales (Banque Mondiale, OCDE, ONU,...) .

Ces études ont établi que la facilitation des échanges, soit en ce qui concerne les infrastructures liées aux commerce et au transport ou encore qu’il s’agit des procédures et des formalités liées aux opérations d’import et d’export, demeure un déterminant majeur qui influence le coût des marchandises.

Sur le volet des infrastructures liées au commerce, les études empiriques de la Banque mondiale[[3]](#footnote-3) ont considéré celles-ci comme un facteur pouvant rehausser la compétitivité des produits échangés et élargir l’accès aux marchés d’autres pays et régions du monde.

Les analyses de la Banque mondiale (2007a) indiquent que le prix du transport en Afrique à titre d’exemple est plus élevé, comparé à la valeur des biens transportés et que la prévisibilité et la fiabilité des transports restent faibles, comparés aux normes internationales. Les travaux récents de cette institution ont montré que le coût du transport et de la logistique ainsi que les procédures commerciales (notamment celles appliquées aux frontières pour le commerce régional), représente un coût additionnel qui peut atteindre jusqu’à 20% du produit échangé.

D’ailleurs, cette corrélation a été confirmée auparavant par l’étude empirique menée par Limao et Venables (2001) qui a démontré que le manque d’infrastructures demeure l’une des principales causes des mauvais résultats commerciaux enregistrés par les pays d’Afrique. En s’appuyant sur des régressions couvrant plusieurs pays, ces auteurs concluent que le commerce est hautement tributaire du coût du transport dans ce continent. Par exemple, les auteurs ont établi qu’une baisse de 10 % du coût du transport entraîne une hausse de 25 % du commerce.

Cela converge aussi avec les travaux d’Amjadi et Yeats (1995) pour qui le coût du transport représente, aujourd’hui, une barrière commerciale de taille et considérée comme plus restrictive que les droits de douanes à l’importation et les autres restrictions quantitatives au commerce (quotas et contingents).

D’autres études empiriques ont comparé le prix du transport en Afrique à d’autres régions d’Amérique Latine et d’Asie pour conclure qu’il demeure très élevé dans le continent africain au moment où l’infrastructure liée au commerce dans ce continent est la moins efficace.
Une étude plus ancienne de Rizet et Hine (1993) a conclu que le prix du transport routier dans les pays d’Afrique francophone par exemple est parfois six fois supérieur à ceux pratiqués au Pakistan, et près de 40 % plus élevé qu’en France (pays où la main-d’œuvre coûte beaucoup plus cher). Une autre étude (Rizet et Gwet, 1998) comparant sept pays dans trois continents montre que jusqu’à une distance de 300 km, les coûts unitaires du transport routier en Afrique sont supérieurs de 40 à 100 % à ceux observés en Asie de l’Est.

Les principaux facteurs à l’origine de la hausse des coûts sont : la faible productivité du secteur des transports routiers en Afrique, eu égard notamment aux problèmes d’infrastructures (Pedersen, 2001); le faible niveau de concurrence entre les prestataires de services de transport (Rizet et Hine, 1993) ou le manque d’infrastructures (Limao et Venables, 2001).

Un ensemble de domaines ont été identifiés par l’étude de la Commission Economique pour la l’Afrique (ONU) sur le transport international[[4]](#footnote-4) visant à réduire ce taux exorbitant qui grève le développement des échanges commerciaux à savoir : le développement des services annexes et liés d’infrastructures et de logistiques nationaux et régionaux ainsi que les connexions manquantes dans les infrastructures entre les pays voisins et ceux d’une même région (routes, voies ferrées, ports, transferts multimodaux, frontières, plates-formes logistiques, etc.). Certains travaux notamment de l’OCDE et de la Banque mondiale se sont attardés sur les aspects de facilitation du commerce et son impact sur les principaux corridors commerciaux, le système de transit pour le commerce à longue distance empruntant la route et les passages transfrontaliers.

D’autres travaux sur le transport routier ont démontré qu’il s’agit du moyen de communication le plus approprié et le mieux intégrateur en Afrique. C’est ainsi qu’il occupe une place importante et constitue l’une des priorités dans le dispositif du NEPAD (Hammouda, Kassé, 2002).

La tendance par le passé partait du principe qu’en consentant d’investissements importants à l’amélioration de l’infrastructure routière, on parviendrait à faire baisser le prix du transport. C’est ainsi que depuis les années 70, la Banque mondiale a activement soutenu les efforts visant à améliorer les corridors de transport en Afrique, en consacrant quasi exclusivement la plus grande partie de son appui financier à l’amélioration de l’infrastructure et qui est considéré comme une priorité de l’aide pour le commerce par la Banque.

Finalement, la facilitation des échanges a un coût qui doit être supporté, selon l'Accord de Bali, du moins en partie dans le cas des pays en développement et des PMA par l'assistance technique fournie par les organisations internationales et le donateurs tant bilatéraux que multilatéraux de l'aide pour le commerce.

# Quel rôle peut jouer l’Aide pour le commerce dans le processus de facilitation des échanges ?

La facilitation du commerce devrait être intégrée dans les stratégies nationales de développement de tous les pays étant donné son impact positif sur la réduction du coût de commerce, l'investissement et le renforcement des capacités humaines et institutionnelles.
A cet effet, l'’évaluation de la facilitation du commerce et du régime de transport et de transit confirme l’importance des obstacles y afférents qui limitent en grande partie les flux commerciaux bilatéraux, régionaux entre les pays notamment ceux de l’Afrique et du MENA[[5]](#footnote-5). Pour une bonne part, ces obstacles proviennent de la prolifération des barrières non-tarifaires, et ce malgré les multiples conventions bilatérales et sectorielles ainsi que les accords de libre échange conclus à ce titre en vue de simplifier le commerce entre ces pays.

Les contraintes à la facilitation les plus importantes découlent non seulement des réglementations et de l’état insuffisant des infrastructures nationales en place mais aussi de celles ayant trait au commerce transfrontalier et qui sont liées étroitement au faible niveau d’intégration régionale entre ces pays.

L’inefficacité de la chaîne du commerce régional génère des coûts supplémentaires qui affectent la marchandise; coûts générés essentiellement par des frais exorbitants de transport et des délais supplémentaires enregistrés au niveau des points de contrôle terrestre et des documents exigés par les autorités aux frontières. Les opérateurs sont confrontés à fournir aux autorités un nombre élevé de documents qui varie selon les pays de transit et leurs réglementations respectives. Pour les formalités d’importation et d’exportation, l’absence d’un cadre de coopération régionale en matière d’harmonisation, de normalisation et de simplification des procédures liés au commerce transfrontière complique la tâche des opérateurs confrontés à un manque flagrant de prévisibilité quant aux documents à fournir. Il est à noter que rares sont les pays qui mettent leurs procédures sur des sites Web officiels dédiés aux formalités de commerce international. Cela est une source majeure de manque de prévisibilité et de complexité de livraisons des marchandises tant à l’importation qu’à l’exportation.

Sur le plan des infrastructures liées au commerce, la non disponibilité de certains services de contrôle aux postes frontaliers notamment pour le contrôle sanitaire et phytosanitaire et l’absence de toute plate-forme de communication et de système d’échange d’information, de contrôle commun entre les services aux frontières  compliquent et retardent le déroulement des formalités du commerce extérieur dans de bonnes conditions.

Le manque de coordination entre les services est source de contreperformance et de prolifération de barrières non-tarifaires limitant ainsi l’accès préférentiel au marché des pays d’une même région même lorsqu’il s’agit d’un commerce régi par des dispositions de conventions et des accords favorables aux échanges. Il est clair que les pays africains ne pourront jamais faire face, seuls, à ces difficultés. D’où la nécessité de prioriser les initiatives régionales s'attaquant à ces difficultés dans le cadre de l’aide pour le commerce. Ce genre d’initiatives est susceptible d'aider à traiter les contraintes des pays africains inhérentes à la problématique de la facilitation des échanges dans les pays africains. Pour cela, il faut adapter les objectifs assignés à l’aide pour le commerce aux projets régionaux ayant un impact sur la facilitation du commerce s’il on veut pallier aux insuffisances dans les domaines de l’infrastructure, des services liés aux commerce et les services connexes ou encore des projets intégrateurs de procédures de commerce international.

Certes plusieurs économies de l’Afrique ont orienté l’essentiel des fonds d’investissement pour favoriser leur commerce avec les pays du Nord et ont conclu différents accords d’association et de libre échange pour fluidifier les échanges avec ces pays. Cela a eu pour conséquence que les pays en question ont davantage investi dans la facilitation du commerce avec les pays tiers principalement développés et émergents hors Afrique mettant de côté les projets d’intégration régionale à l'échelle du continent.

Aujourd’hui, ces pays sont confrontés à un manque de moyens financiers, techniques et humains leurs permettant de s’attaquer à des projets d’intégration régionale alors que, de l’avis des spécialistes des questions de développement, seules des initiatives internationales et régionales y compris dans le cadre de l’aide pour le commerce peuvent financer ce genre de projets d’envergure. Si l'on veut faciliter réellement les échanges, les bailleurs de fonds devraient prioriser les projets visant à stimuler le commerce bilatéral ou régional en Afrique.

Pour faire face aux obstacles existants et qui touchent davantage le commerce transfrontière et régional, la priorité devrait être donnée par les responsables des politiques commerciales nationales en Afrique et au MENA et les bailleurs de fonds au traitement des problèmes liés à au déficit logistique et à la complexité des procédures.

## APC et optimisation des infrastructures logistiques liées au commerce

La facilitation du commerce et de transport ne peut se développer s’il n’est pas accompagné d’un ensemble de projets structurants d’infrastructure de transport et de logistique (programme de routes et d’autoroutes, de voie ferrée, de liaison maritime et aérienne liant les pays). Dans ce cadre, il est nécessaire de soutenir ces projets de grande envergure dans le cadre de l' initiative de l’aide pour le commerce. L’expérience a montré que sans financement substantiel et suffisant dans un cadre de coopération régionale en faveur des projets structurants, il sera difficile de remédier aux défaillances actuelles.

A titre d’exemple, les infrastructures liées au commerce et au passage à travers les frontières des pays d’Afrique doivent être pris en charge d’une manière rigoureuse dans le cadre de projets communs. D’où la nécessite d’une assistance technique qui peut favoriser la mise en œuvre conjointe et l’adoption simultanée d’un régime de transit en se référent aux standards internationaux en la matière à savoir les dispositions de la convention TIR[[6]](#footnote-6).

Les financements dans le cadre de l’aide pour le commerce peuvent renforcer la coopération opérationnelle entre les pays notamment à travers la mise à niveau des services associés au passage des frontières au niveau des contrôles appelé à être renforcée non seulement au niveau des contrôles mais aussi en termes de partage des informations entre les administrations et organismes impliqués dans la chaine du commerce.

## APC et amélioration des aspects réglementaires et administratifs lies au commerce et au transport

## Le renforcement des capacités en tant que forme d'aide pour le commerce peut contribuer a l’amélioration des aspects réglementaires et administratifs à travers la réduction des obstacles non tarifaires (OTC) et la sensibilisation quant à la nécessite de l'adhésion des pouvoirs publics et du secteur prive aux objectifs de la facilitation, d'harmonisation et de coopération régionale. Cela devrait être entamé par une définition de bonnes pratiques en termes de lois et de réglementations régissant le commerce et s’inspirer des référentiels et des standards des conventions internationales.

L’autre aspect qu’il convient de mettre en place dans le cadre de renforcement des capacités concerne l’assistance à accorder à ces pays en matière de conception des postes frontières communs et juxtaposés comme une forme optimale de la coopération transfrontalière/opérationnelle entre deux pays limitrophes en matière de contrôle aux frontières. Cela permet, généralement, une exploitation commune et optimale du poste frontalier des deux pays au lieu que chacun des pays dispose son propre poste ; postes séparés par des espaces où la contrebande et l’insécurité peuvent prospérer.

L’assistance technique et même financière devrait aboutir à mettre en place une gestion en commun d'un poste de frontière basé sur une coopération étroite dans la gestion quotidienne de ce poste, l'harmonisation des documents requis, la mise en commun de l'entretien de l'infrastructure, des contrôles communs ou mutuellement reconnus, et l'échange de données. La réglementation devrait accompagner cette mutation et prévoir le déploiement de fonctionnaires des services frontaliers sur le territoire du pays voisin. Il sera souvent nécessaire d'effectuer d'importants investissements d'infrastructure (nouveaux bâtiments, routes d'accès, infrastructure d'information et de communications (TIC)), de passer des accords pour le partage de l'information, d'installer de nouveaux scanners et ponts-bascules communs, etc.

L’initiative de l’aide pour le commerce peut concerner aussi la coopération douanière en matière de formation du personnel et des gestionnaires des programmes conjoints. Elle devrait s’activer davantage en vue de renforcer les capacités des administrations douanières et non douanières (transitaire, transport, contrôle sanitaire et phytosanitaire, etc.) des pays partenaires au commerce. Ce sont des domaines de la facilitation des échanges.

L’amélioration des aspects réglementaires et administratifs devrait nécessairement passer par un renforcement de la transparence. Actuellement, au Maroc à titre d’exemple, on peut simuler les droits de douanes à payer en ligne via le système douanier BADR et connaitre au préalable tous les documents commerciaux et régis par des lois commerciales. Cette expérience positive est à développer et peut être proposée pour une généralisation aux autres pays non limitrophes et qui sont liés par des flux commerciaux indirects. L’amélioration des procédures douanières exige, également, un recours de plus en plus fréquent à l’usage des nouvelles technologies d’information. L’amélioration des procédures douanières demeure tributaire des progrès réalisés par les autres opérateurs du commerce extérieur.

## APC et Renforcement des capacités nationales en matière de commerce

Le renforcement des capacités nationales des pays africains et du MENA en matière de transport et de commerce est lié, en premier lieu, à l'adhésion par tous les pays aux principales conventions internationales régissant le transport, le transit et la facilitation du commerce international.
Les pays africains et du MENA ont besoin d’une assistance technique et financière pour leur faciliter l’adhésion aux différentes conventions en matière de facilitation du commerce, de transport et de transit international. Cela permettra, d’aligner les formalités, procédures, opérations et documents nationaux sur lesdites conventions, normes et pratiques internationales et de faciliter la réforme permettant de développer le commerce transfrontalier et le transit international et régional entre les pays voisins.

Par ailleurs, l’initiative de l’aide pour le commerce peut contribuer au renforcement des capacités des organismes publics chargés de la facilitation des échanges.

S’agissant des pays de l’Afrique du Nord, on note l’implication du Maroc et de la Tunisie dans la quasi-totalité de ces conventions et l’appui que ces deux pays peuvent accorder aux partenaires est fortement souhaitable. Cet effort peut être renforcé par le soutien des organisations internationales et des institutions privées qui sont à l’origine de l’élaboration desdites conventions aussi bien dans la phase de la mise en œuvre ainsi que dans la phase du suivi de l’application des dispositions desdites conventions à la condition que les pays non encore signataires manifestent un fort engagement de plus haut niveau quant au respect du processus d’adhésion et d’implémentation des dispositions en question .

Le but étant à ce que les pays africains partagent les mêmes instruments juridiques considérés comme une base indispensable pour la facilitation du commerce, notamment pour le transport de marchandises par voie terrestre.

A ce titre, il est fortement souhaitable d’adhérer aux conventions de facilitation des Nations Unies les plus importantes telles que la convention internationale de Genève relative à l’harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières ; la convention TIR ; la convention de Kyoto révisée et l’accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR).

Dans ce contexte précis, les pays de l’Afrique et du MENA n’ayant pas encore adhéré aux conventions internationales, peuvent bénéficier de l’assistance technique dans le cadre de l’initiative de l’aide pour le commerce pour booster les processus d'adhésion à ces conventions et aussi renforcer les capacités de leurs fonctionnaires responsables par une formation approprié à leurs besoins dans ce domaine.

Un autre volet qui mérite une attention particulière concerne la publication des réglementations nationales traitant le commerce sur un portail national dans la perspective d’une diffusion efficace des informations commerciales au profit des opérateurs (notamment importateurs et exportateurs), et ce conformément aux règles de la transparence.

## APC et renforcement de la coopération internationale

L’un des principaux leviers de développement des échanges commerciaux concerne les procédures de gestion des règles d’origine retenues dans les accords commerciaux préférentielle (Accords de libre-échange signés notamment avec l’Union européenne-Accords Euromed-; ACR conclus entre les pays arabes ou les pays africains;...).

Des procédures de gestion des règles d’origine harmonisées, transparentes et gérées par des institutions vouées au développement des échanges peuvent constituer un projet prometteur en vue d’une meilleure utilisation tant du cumul diagonal retenu avec l’Union européenne que pour favoriser les échanges avec les autres pays arabes.

L’assise de ses procédures sur la base d'une solution d’échange de données informatisées (EDI) et de dématérialisation documentaire peut s’avérer, également, un bon levier de développement du commerce et d’intégration économique des pays africains et arabes.

Le renforcement de la coopération peut s’inscrire dans un projet régional visant la simplification et la réduction tarifaire. A ce titre, il convient de rappeler que la dépendance budgétaire à l'égard des recettes douanières dans certains pays de la région peut constituer une contrainte à la simplification et la réduction tarifaire. D’où la nécessité des fonds qui peuvent être mobilisés dans le cadre de l’initiative de l’aide pour le commerce pour compenser ces pertes et encourager les réformes nécessaires. L'aide pour le commerce peut par ailleurs soutenir la coopération entre administrations nationales et l’harmonisation tarifaire entre les pays à moyen terme.

Autres chantiers que l’aide pour le commerce peut favoriser concernent la coopération entre administrations portent sur l’harmonisation et l’échange d’information et l’harmonisation des procédures conjointes pour des postes frontières juxtaposés.

Pour le premier chantier, il s’agit de définir un cadre commun de coopération douanière pour faire circuler les informations d’un pays à l’autre de façon à faciliter le commerce et améliorer la confiance mutuelle.

Pour le second, c’est au niveau de la coopération entre administrations nationales en vue de l’harmonisation des procédures conjointes pour des postes frontières juxtaposés dans la mesure où l’achèvement prochain du corridor autoroutier fait du régime de transit et de la définition des postes et contrôle aux frontières une priorité importante. Il est vital pour l’intégration régionale que le bénéfice historique des nouvelles infrastructures ne soit pas compromis par des procédures compliquées motivées uniquement par les besoins de contrôle**.**

Il y a donc urgence à établir une concertation entre les administrations nationales sur la définition des contrôles transfrontaliers sur l’autoroute pour éviter les duplications des contrôles. Il est essentiel de partir des procédures pour éviter une conception inadaptée et probablement couteuse. Le modèle devrait être celui des postes juxtaposés européens qui de surcroît évite la création d’une zone tampon propice à la contrebande.
L’expérience de projets de la Banque Mondiale dans des différentes régions du Monde, notamment en Europe de l’Est est à retenir à ce titre.

#  Expérience marocaine : Etat des lieux et perspectives

L’expérience marocaine en matière de la facilitation des échanges peut être présentée par le rappel des mesures et les actions que le Maroc a prises dans le cadre de sa politique visant à accompagner son ouverture commerciale.

Ainsi, le Maroc s’est engagé dans les travaux de facilitation des échanges commerciaux que ce soit au niveau bilatéral, régional ou multilatéral. Il a participé aussi aux travaux menés par les instances régionales et internationales concernées par ce domaine et dont la mission vise à renforcer et à faciliter les échanges commerciaux entre les pays.

Au niveau multilatéral, le Maroc a participé aux négociations de l’accord sur la facilitation des échanges à l’OMC en confirmant son adhésion, pleine, aux principes fondamentaux du Système Commercial Multilatéral (SCM) dont le principe de la transparence à travers la publication des textes juridiques et réglementaires et procéduraux post-adoption. Il s’est engagé à assurer, aux opérateurs nationaux et étrangers, un meilleur accès à l’information commerciale conformément au principe de la transparence quant à l’accès au marché.

Parmi ses réalisations phares figurent la dématérialisation d’un ensemble de documents et de procédures du commerce international. Il s’agit, entre autres, de la mise en place du guichet unique des formalités portuaires qui est un système d’information pour la communauté portuaire du Maroc, implanté sous forme d’un Guichet Unique des formalités du commerce extérieur portuaire. Ce guichet unique a été mis en place dans le but de contribuer à réduire le coût de la logistique portuaire par une programmation optimale des escales avant l’arrivée des navires et d’assurer le transit et le passage portuaire par une meilleure connaissance des informations des marchandises transitant par les ports marocains.

L’effort actuel engagé consiste à faire émerger ce guichet qui se limite aujourd’hui aux formalités au niveau des ports principalement de Casablanca qui gère 80% des échanges commerciaux du Maroc dans la perspective d’élargir le système d’information aux autres domaines et procédures du contrôle non douanier.

Sur le plan des procédures douanières, le Maroc accorde dans sa réglementation (code des douanes) une la liberté de transit visant à assurer la fluidification des mouvements transfrontières des marchandises et toutes les opérations de dédouanement sont gérés par le système informatisé de la douane « BADR ».

Le Maroc s’est engagé, depuis 1990, dans un important chantier de simplification des procédures du commerce international. Ce chantier s’est traduit par une amélioration sensible du système procédurier et, notamment, par la réduction des coûts inhérents aux procédures du commerce international et par la réduction des délais de stationnement des marchandises dans les ports et les autres aires de dédouanement de marchandises.

En effet, la simplification des formalités du commerce international, l’informatisation des principaux intervenants, la normalisation des documents commerciaux à l’exportation, l’allégement du contrôle douanier par l’adoption de l’admis pour conforme, l’amélioration de la logistique portuaire, la libéralisation progressive du transport international routier de marchandises… s’inscrivent dans ce processus de simplification des procédures du commerce international, initié depuis la fin des années quatre vingt par la Commission Nationale de Simplification des Procédures du Commerce International (CNSPCI)[[7]](#footnote-7).

La conclusion de l’Accord sur la facilitation des échanges en 2013 a réactivé l’intérêt porté par le Maroc à cette question dans le cadre des efforts déployés par les acteurs concernés en vue de réaliser les objectifs assignés à cet accord.

Les principales mesures de la politique nationale de facilitation du commerce et de transport réalisées par le Maroc depuis 1990 s’articulent comme suit :

* simplification, harmonisation et dématérialisation des titres d’importation et d’exportation;
* adoption de la déclaration unique de marchandises ;
* normalisation des documents commerciaux à l’exportation et à l’importation;
* simplification et informatisation des procédures de dédouanements ;
* mise en place de la base automatisée des douanes en réseaux (Système BADR), comme l’une des plateformes électroniques douanières les plus performantes en matière de dématérialisation des procédures douanières et du guichet unique portuaires.

Ces différentes mesures prises en matière de facilitation des échanges ont permis au Maroc d’améliorer son classement en matière de commerce transfrontalier qui se base sur l’Indice de Performance Logistique (IPL) élaboré par la Banque Mondiale qui mesure les performances d’un pays dans le cadre de son commerce transfrontalier sur le plan de critères bien définis par la méthodologie établie par la Banque mondiale. Il s’agit du nombre de documents requis que ce soit à l’export ou à l’import, le délai de l’accomplissement des procédures du commerce international ainsi que le coût de conteneur de marchandises.

**Tableau : Indicateurs liés au commerce transfrontalier du Maroc**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pays** | **Année** | **Classement mondial\*** | **EXPORTATIONS** | **IMPORTATIONS** |
| **Nombre de documents requis** | **Délai en jours** | **Coût conteneur (en $ US)** | **Nombre de documents requis** | **Délai en jours** | **Coût conteneur (en $ US)** |
| **Maroc** | **2011** | 80 | 7 | 14 | 700 | 10 | 17 | 1000 |
| **2014** | 37 | 5 | 11 | 595 | 7 | 16 | 970 |
| **2015** | 31 | 4 | 10 | 595 | 6 | 14 | 970 |
| **Région MENA** | **2011** | -- | 6,4 | 22,5 | 1034,8 | 7,4 | 25,9 | 1221,7 |
| **2014** | -- | 6 | 20 | 1127 | 8 | 24 | 1360 |
| **2015** | -- | 6 | 19,4 | 1166,3 | 8 | 23,3 | 1100 |
| **OCDE** | **2011** | -- | 4,3 | 10,5 | 1089,7 | 4,9 | 11 | 1145,9 |
| **2014** | -- | 4 | 11 | 1070 | 4 | 10 | 1090 |
| **2015** | -- | 4 | 10,5 | 1080,3 | 4 | 9,3 | 1100 |

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

**Source : *Doing Business Database*, 2011, 2014 et 2015 Banque Mondiale.**

Actuellement, la réflexion menée par les pouvoirs publics se poursuit en matière de facilitation du commerce. Elle porte sur l’objectif prioritaire de dématérialiser les procédures du commerce international en remplaçant le support papier par un support électronique ainsi que l’élargissement du principe du guichet unique aux procédures de contrôle non douanier.

**Tableau: Nature des procédures à l’exportation et à l’exportation par jours de déroulement**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nature des procédures à l'export** | **Nature des procédures à l'import** |
| Préparation des documents | 5 | Préparation des documents | 9 |
| Dédouanement et inspection technique | 1 | Dédouanement et inspection technique | 2 |
| Manutention au port (au terminal) | 2 | Manutention au port (au terminal) | 2 |
| Transport terrestre et manutention | 2 | Transport terrestre et manutention | 1 |
| **Total** | **10** | **Total** | **14** |

**Source : Doing Business 2015, élaboration auteurs**

Cette réflexion a été retenue comme axe prioritaire du plan d’urgence (2014-2016) qui vient d’être adopté par les responsables de la politique commerciale marocaine souhaitant mettre un terme à la lenteur et la complexité perçues au niveau des procédures liées au commerce extérieur (douanières, administratives, techniques, juridiques, ….) considérées comme des freins pour le développement des activités à l’export et impacte la compétitivité des entreprises.

La principale mesure retenue à ce niveau consiste à accélérer le chantier de dématérialisation des documents du commerce extérieur et la mise en place du guichet unique des formalités du commerce extérieur. L’objectif tracé consiste à limiter le nombre d’intervenants et les redondances entre organismes ainsi que simplifier les opérations liées au commerce extérieur

**Graphique: Nombre de documents exigés à l’import et à l’export**

**Source : Doing Business 2015, élaboration auteurs**

Certes le Maroc a déjà entamé, par le biais du Conseil National du Commerce Extérieur (CNCE)[[8]](#footnote-8) la réalisation d’un plan national de simplification des procédures du commerce extérieur et généralisation de l’EDI[[9]](#footnote-9). L’Agence Nationale des Ports[[10]](#footnote-10) a pris en charge la réalisation intégrale de la partie portuaire de ce plan intitulée « PortNet » et visant à traiter l’ensemble des échanges des flux documentaires liés aux opérations portuaire[[11]](#footnote-11) du commerce extérieur.

Mais l’élargissement de cette opération aux documents et procédures non portuaire reste le défi à relever dans les années à venir pour que la simplification ait une portée plus large et touche le maximum d’opérateurs.

Les mesures prises par le Maroc en matière de simplification des procédures du commerce extérieur ont permis une amélioration sensible du délai moyen de stationnement des marchandises de séjour des conteneurs importées aux ports et dans les autres aires de dédouanement. Ainsi, ce délai se maintient aujourd’hui à 14 jours alors qu’il était de 25 jours avant 1990. Le délai de dédouanement des marchandises a été sensiblement réduit puisqu’il est passé de 5 jours avant 1997 à une durée moyenne, actuellement, de moins de 2 heures.

**Graphique: Délais nécessaires à l’import et à l’export par jour**

**Source : Doing Business 2015, élaboration auteurs**

Sur le plan des infrastructures liées au commerce, le Maroc a entamé une politique nationale visant le renforcement de ces infrastructures de base et des réformes en termes d’organisation et de libéralisation des modes de transport (Maritime, routier et aérien).

L’expérience de Tanger Med est parvenue à asseoir le positionnement du Maroc dans la Méditerranée, comme en témoigne l’évolution du trafic qu’il génère. Ainsi, d’année en année, le commerce transitant par ce port poursuit une courbe ascendante. En 2013, par exemple, il a affiché une croissance de 39% de l’activité à 34,9 millions de tonnes. Le trafic conteneurs a pour sa part connu une hausse de 40% en EVP et de 61% en tonnage par rapport à l’année 2012.

Ce port a même inspiré la réalisation d’une autre infrastructure portuaire à savoir Nador West Med dont la mise en service est programmée pour 2019. Ce port deviendra le plus grand port du Royaume et l’un des plus importants de toute la rive méditerranéenne.

Concernant le développement du réseau routier, il s’est réalisé à un rythme soutenu. Selon les statistiques du ministère de l’équipement et des transports, sur la période 2000-2010, le réseau a enregistré une croissance moyenne de 2,5% par an, ce qui lui permet aujourd’hui d’être considéré parmi les meilleurs réseaux du continent africain. Au total, la longueur du réseau routier classé a atteint 57 334 km, dont 41 431 km de routes goudronnées et 736 km de voies express. L’Etat a reconduit en 2005 le programme de développement des routes rurales pour une période supplémentaire de dix ans[[12]](#footnote-12).

L’objectif est bien entendu de permettre aux différentes zones rurales de se connecter au reste du réseau routier et autoroutier. Selon les données officielles, sur les 15 500 km de routes prévues, il ne reste plus que 2 000 km à réaliser en 2014 et 2015. Les travaux lancés depuis le début de l’année en cours devraient permettre la construction de 1 000 km et l’aménagement de 1 345 km. Dès que ce sera fait, une troisième génération du programme des routes rurales devrait être lancée avec l’objectif de désenclaver encore plus de populations dans le milieu rural.

L’ensemble de ces projets ne peuvent porter leurs fruits s’ils ne sont pas connectés à un réseau plus rapide, permettant de faciliter le transport interrégional. D’où la stratégie de développement du réseau autoroutier national qui a permis de doter le Royaume d’un réseau de 1 800 km d’autoroutes qui sera atteint en fin de 2015.

Certes, l’expérience dans tous les pays à travers le monde a démontré qu’aucun développement socio-économique ne peut être conçu dans les régions sans que celles-ci ne disposent d’infrastructures les connectant entre elles et avec le reste du territoire.

Sur un plan global et compte tenu des réalisations faites jusqu’à présent, des efforts doivent se poursuivre pour pallier aux limites qui persistent tant sur le plan des infrastructures liées au commerce dans certaines régions enclavées ou encore sur le plan de la consolidation et la généralisation de l’effort de simplification l’ensemble des échanges des flux documentaires liés aux opérations du commerce extérieur autres que portuaire.

Sur ce cas précis, le Maroc a besoin d’être accompagné par des financements extérieurs dans le cadre desquels l’aide pour le commerce peut jouer un rôle important ( exemple : La Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement mobiliseront cette année un montant de 245 millions de dollars pour financer un programme de réformes visant à améliorer les politiques publiques dans trois domaines essentiels de la stratégie économique du gouvernement marocain : le climat de l’investissement, la politique commerciale et la facilitation des échanges commerciaux ainsi que la gouvernance économique).

Cet accompagnement en matière de simplification des procédures doit se focaliser sur le renforcement des domaines suivants :

* la dématérialisation de tous les documents du commerce international ;
* le degré d’efficacité de la procédure de contrôle non douanier ;
* la qualité des infrastructures liées au commerce et au transport dans certaines régions hors de l’axe Tanger-Agadir;
* la facilité pour les PME d'organiser des exportations à des coûts compétitifs,
* les compétences et la qualité de la logistique mise en place aux frontières ;
* la capacité à suivre et retracer le déroulement des opérations d’import et d’export par un circuit électronique ;
* la fréquence à laquelle les exportations atteignent le destinataire dans le délai de livraison prévu ou attendu.

L’apport de l’aide pour le commerce en rapport avec les efforts du Maroc en matière de facilitation des échanges devrait pallier les lacunes ayant trait aux infrastructures liées au commerce et au transport (absence des composantes « soft » et « Hard » [[13]](#footnote-13) indispensable pour la facilitation du commerce).

Il ressort de plusieurs travaux empiriques (CEA, 2014) que la faiblesse du commerce intra et inter-pays Afrique du Nord a pour cause principale l’insuffisance et le mauvais état des infrastructures liées au commerce et au transport. Au niveau des composantes «soft», le soutien attendu de l’initiative de l’aide pour le commerce consiste à pallier l’insuffisance et l’absence des procédures harmonisées, simplifiées aux passages des frontières alors que les référentiels internationaux n’en manquent pas. Les conventions internationales en matière de facilitation du commerce et du transport des Nations-Unies (Ex. le carnet Transport International Routier, reconnaissance mutuelle des documents) ont démontré leur efficience une fois elles sont appliquées correctement. La non harmonisation rend, par exemple, les procédures de contrôle douanier et non douanier plus complexes ainsi que c’est le cas des formalités aux frontières entre la plupart des pays africains.

Au niveau des composantes «hard», les plus concernées par l’initiative de l’aide pour le commerce, figurent les services d’accompagnement, les centres logistiques et les points de passage aux frontières, celles-ci sont absentes des principales postes frontières des pays de l’Afrique alors qu’elles nécessitent des investissements lourds en ressources matérielles et humaines dont ces pays ne peuvent assurer seuls.

L’absence de projets intégrés susceptibles d’être financés par l’initiative de l’aide pour le commerce dans le cadre de «fonds d'infrastructure régionale» explique en partie l’inexploitation du potentiel de la coopération internationale dans ce domaine.

L’aide pour le commerce peut contribuer à la mobilisation des fonds d’infrastructure régionale dans le contexte d’un dialogue entre les donateurs et les bénéficiaires de l’aide publique au développement tout en impliquant le secteur privé dans la confection de projets favorisant la facilitation des échanges au service de la création de la valeur et le développement du commerce entre les pays.

# Conclusion

Au terme de ce travail sur le rôle que peut jouer l’aide pour le commerce dans la facilitation des échanges et le développement du commerce, il s’avère que le coût de l’implémentation de l’accord sur la facilitation peut être supporté en partie par la focalisation de l’aide pour le commerce sur les projets liés à l’infrastructure et le renforcement des capacités des pays en développement en général et des PMA en particulier.

L’Afrique, entant que principale région bénéficiaire de l’aide pour le commerce, devrait prioriser les projets de développement axés sur les contraintes liées à l’insuffisance des infrastructures nationales ; la complexité administrative et réglementaire et au déficit d’intégration régionale qui handicapent la facilitation des échanges et la réduction du coût du commerce.

En ce qui concerne l’expérience marocaine, si beaucoup de progrès ont été accomplis dans le sens de la facilitation des échanges, de la simplification des procédures liées au commerce et l’amélioration de la performance logistique, le chantier de la facilitation ne peut être considéré comme achevé et le Maroc devrait notamment déployer des efforts supplémentaires en matière de conception de projets de facilitation ayant une portée régionale et de dématérialisation des documents du commerce international.

# Annexes

## Annexe 1 : Performance comparée du commerce transfrontalier du Maroc

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Indicateur** | **Maroc** | **Tunisie** | **Egypte** | **Moyen-Orient et Afrique du Nord** | **OCDE** |
| Documents nécessaires à l’exportation (nombre) | 4 | 4 | 8 | 6 | 4 |
| Délai nécessaire à l’exportation (jours) | 10 | 16 | 12 | 19,4 | 10,5 |
| Coûts à l’exportation (USD par conteneur) | 595,0 | 805 | 625 | 1166,3 | 1080,3 |
| Coûts à l'exportation (US $ déflatés par conteneur) | 595,0 | 805 | 625 | 1166,3 | 1080,3 |
| Documents nécessaires à l’importation (nombre) | 6 | 6 | 10 | 8 | 4 |
| Délai nécessaire à l’importation (jours) | 14 | 20 | 15 | 23,8 | 9,6 |
| Coûts à l’importation (USD par conteneur) | 970 | 910 | 790 | 1307 | 1100,4 |
| Coûts à l'importation (US $ déflatés par conteneur) | 970 | 910 | 790 | 1307 | 1100,4 |

## Annexe 2 :





Annexe :



# Bibliographie

* Amjadi A. et Yeats A.J. (1999), «Have trade transport costs contributed to the relative decline of sub-saharan African exports? », Policy Research Working Paper Series: 1559, World Bank, Washington D.C.
* Banque Mondiale (2014), «Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises», Washington, D.C.
* Banque Mondiale (2011), « Étude régionale sur la facilitation du commerce et les infrastructures pour les pays du Maghreb », Rapport élaboré par le Département du Développement Durable pour la Région Afrique du Nord et Moyen-Orient, Septembre.
* Banque Mondiale (2011), «Doing Business 2011: Agir pour les entrepreneurs», Washington, D.C.
* Banque Mondiale (2009), « An Assessment of Changes in Cross-Border Trade: Costs in the Pan-Arab FTA, 2001-2008», Mai, Washington. D.C.
* Banque Mondiale (2006), «Doing Business 2014: Creating Jobs», Washington, D.C.
* Banque Mondiale (2001) « Guide sur la facilitation du commerce et du transport : l’audit, l’analyse et la préparation de plans d’action pour la région de l’Afrique», Rapport élaboré par John Raven (2001).
* CEE-NU, « Organismes nationaux de facilitation du commerce » disponible sur: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/>recommendations/rec04/ rec04\_ecetrd242f.pdf.
* Centre de Commerce International (2013) « Guide pour les pays en développement portant sur l’Accord de facilitation des échanges de l’OMC ».
* Commission économique des Nations Unies pour l’Afrique-ONU (CEA) (2013), Le renforcement des capacités commerciales au service de la transformation de l’Afrique – Examen critique de l’Aide pour le commerce, Addis-Abeba, CEA de l’ONU en collaboration avec l’OMC, l’OCDE et la Commission de l’Union africaine.
* Études de l’OCDE sur la politique commerciale (2009) portant sur le thème : « Surmonter les obstacles à la frontière : Coûts et bénéfices de la facilitation des échanges ».
* Evaluer la coopération pour le développement récapitulatif des normes et standards de référence deuxième édition, OCDE.
* Hallaert, J.-J. (2013), «Revamping the Aid for Trade initiative: Why is it necessary ? What can be done? », Great Insights 2(5): 8-9.
* Lamy, P. (2013), «Measuring the impact of the global agenda of Aid for Trade», Great Insights 2(5): 2-3.
* Limao N. et A.J. Venables (2001) « Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade »,The World Bank Economic Review, 15, pp. 451-479.
* Nations Unies (2013), «Intégration régionale et développement du commerce intra-régional en Afrique du Nord : quel potentiel de commerce ?», Commission économique pour l’Afrique, Bureau pour l’Afrique du Nord.
* OCDE, 2003. Évaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges, Direction des échanges et de l’agriculture, Paris: (TD/TC/WP/2003)31/ FINAL).
* OCDE, 2005. Forum régional de l’OCDE: Optimiser les retombées de la facilitation des échanges en termes de développement. Direction des échanges et de l’agriculture de l’OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)9).
* OCDE, 2012. L’impact économique de la facilitation des échanges. Direction des échanges et de l’agriculture de l’OCDE, Paris (TD/TC/WP/2006)21/FINAL).
* OMC, 2013. Projet de texte de négociation récapitulatif. Groupe de négociation sur la facilitation du commerce, Genève (TN/TF/W/165/Rev.17).
* Rapport de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières (2010) «Positionnement mondial du Maroc en matière de facilitation du Commerce extérieur Selon le rapport du Forum Économique Mondial : "Enabling Trade Index 2009 Report" », Rabat.
* Rapport du GTMO/CETMO (Avril 2014) portant sur les actions horizontales pour l’intégration et la coordination de la gestion de l’axe autoroutier trans-maghrébin.
* UNCTAD (2005), « International trade negotiations, regional integration and South-South trade, especially in commodities », Background Note, Geneva, 18 March (UNCTAD/DITC/TNCD/MISC/2004/3).
* WTO (2014), Connecting to global markets, challenges and opportunites : case staudies presented by WTO chair-holders, edited by Mrio Jensen, Mastapha Sadni Jallab & Maarten Smeets.

1. Voir CNUCED, les règles de facilitation du commerce : options et besoins, avril 2014. [↑](#footnote-ref-1)
2. L'Accord sur la facilitation des échanges contient des dispositions visant à accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris des marchandises en transit. Il prévoit en outre des mesures en vue d'une coopération effective entre les douanes et les autres autorités compétentes pour les questions de facilitation des échanges et de respect des procédures douanières. Il comporte aussi des dispositions relatives à l'assistance technique et au renforcement des capacités dans ce domaine. [↑](#footnote-ref-2)
3. Voir étude de la Banque Mondiale portant sur « la facilitation du commerce et les infrastructures pour les pays du Maghreb » (2012). [↑](#footnote-ref-3)
4. Voir étude de la CEA des Nations Unies sur « le transport international et la facilitation des échanges entre les pays de l’Afrique du Nord », 2014. [↑](#footnote-ref-4)
5. Middle East and North Africa [↑](#footnote-ref-5)
6. #  La Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de Carnets TIR (Convention TIR, 1975) a été élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU).

 [↑](#footnote-ref-6)
7. Cette commission a été crée par la circulaire du premier Ministre en date du 21 Juillet 1986. [↑](#footnote-ref-7)
8. Le CNCE est un organisme paritaire institué par décret d’application de la loi 13-89 relative au commerce extérieur. Il relève du Ministère du Commerce extérieur marocain et a pour mission d’éclairer les acteurs publics et privés sur les enjeux du commerce extérieur et de formuler des recommandations à même d’améliorer la compétitivité des entreprises. [↑](#footnote-ref-8)
9. Le Plan est le fruit d’une collaboration étroite entre l’ensemble des opérateurs du commerce extérieur. Son objectif ultime est de disposer d’un plan d’action pour permettre au Maroc de s’inscrire définitivement dans la dynamique mondiale de simplification des procédures du commerce international et de renforcer ainsi son attractivité et ses réalisations en la matière. L’élaboration de ce projet a connu une participation active des opérateurs du commerce extérieur tant publics que privés. [↑](#footnote-ref-9)
10. L’ANP est un organe de régulation et de contrôle dont la création est régi par la Loi 15-02. L’Agence a pour mission d’Autorité Portuaire, de régulation et de maintenance et de développement des infrastructures et superstructures Portuaires. [↑](#footnote-ref-10)
11. Afin de faciliter la mise en œuvre de cette plate-forme, la réalisation a été faite en commençant par le trafic conteneurs et ensuite le reste des flux. Le port de Casablanca, qui traite 80% des flux de marchandises, a été traité en premier lieu, avant la généralisation du système aux autres ports. [↑](#footnote-ref-11)
12. Voir l’article des auteurs portant sur l’Aide pour le commerce et le renforcement des capacités commerciales: le cas du Maroc in WTO (2014), Connecting to global markets, challenges and opportunites : case studies presented by WTO chair-holders, edited by Marion Jansen, Mustapha Sadni Jallab & Maarten Smeets. [↑](#footnote-ref-12)
13. Selon la Banque Mondiale, 40 % du temps de transport se perd aux frontières en raison de procédures inappropriées, de cherté du coût du transport et des paiements illicites. [↑](#footnote-ref-13)