



**LES DIFFERENTS ACCORDS DE LIBRE ECHANGE  
ET LES DEFIS QU'ILS IMPOSENT SUR LE PLAN LOGISTIQUE**

Exposé présenté par

**Amin Hajji**

Avocat au barreau de Casablanca

Sous le thème du panel 3 :

**IMPACT DES ACCORDS DE LIBRE ECHANGE SUR LA LOGISTIQUE**

Mardi 11 décembre 2007. 09 :00 – 10 :00 heures

**CONFERENCE MEDITERRANEENNE DE LOGISTIQUE**

**MEDLOG 2007**

**10 & 11 décembre 2007**

**Tanger**



Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureux de participer à cette importante conférence.

Le sujet que je suis chargé de vous exposer, -je dirai au pied levé- sur les différents accords de libre échange et sur les défis qu'ils imposent sur le plan logistique semble à priori relativement simple à traiter car la conclusion de tout accord bilatéral ou multilatéral de libre échange a pour vocation de se traduire sur le terrain et au bout d'un certain nombre d'années par la création d'une zone de libre échange entre les parties contractantes. Ces zones de libre échange deviennent donc soumises à des règles très spécifiques, dérogoires aux règles communes d'entrée et de sortie de Marchandises telles qu'appliquées aux opérateurs de pays non membres de ladite zone de libre échange.

En effet, tout accord de libre échange ou toute création de zone de libre échange constituent une sorte de redistribution des cartes au niveau des échanges commerciaux entre les pays, et c'est à ce niveau que se situe un des plus importants défis imposés à tous les opérateurs du commerce international, que ce soient les autorités chargées de veiller à l'application des nouvelles règles d'échange que sont les administrations des douane ou portuaires, les transporteurs, et parmi eux les logisticiens.

Par ailleurs, la multiplication des accords de libre échange conclus par un même pays avec de nombreux autres Etats finit par constituer un véritable puzzle où il est très difficile de s'y retrouver.

A titre d'exemple, les multiples circulaires de l'Administration marocaine des douanes sur les méthodes d'application des règles d'origine aux produits provenant des pays parties aux Accords de libre échange/ Zones de libre échange montrent bien combien il est difficile de conjuguer entre les dispositions spécifiques et souvent divergentes entre les différents règles incluses dans chacun des accords de libre échange et dont il faut bien en tenir compte afin de donner un ratio exact de la valeur ajoutée locale sur un produit à exporter .

De plus, entre la date de la conclusion et la date de la mise en application des accords de libre échange, il se passe une période d'incertitude quant qui rend ces accords très instables, mouvants, avec des risques d'interprétations divergents par les administrations chargées de la mise en œuvre de ces accords sur le plan de la réglementation . Ces incertitudes ont des incidences pour le moins négatives sur le



plan de la logistique car cette industrie est lourde et statique, surtout qu'elle se localise généralement près des hubs de transports maritime, terrestre et aérien.

Sur un autre plan et pour déterminer avec plus de précision dans quelle mesure les accords de libre échange conclus par le Maroc constituent un défi sur le plan logistique, il faudrait d'abord rappeler que le Maroc fait partie des 151 membres de l'OMC et que cette institution mondiale ne voit pas d'un bon œil la multiplication des tels accords de libre échange car ils sont en principe contraires à l'application d'un grand principe du commerce international qu'elle a imposé qui est celui de la Nation la Plus Favorisée (« NPF »). Toutefois, l'OMC accepte ces accords de libre échange dans la mesure où ils ne sont pas discriminants vis-à-vis des autres pays membres de l'OMC.

Le dernier rapport annuel de l'OMC a recensé près de 200 accords multilatéraux de libre échange en vigueur dans le monde ce qui équivaut à 200 espaces territoriaux de commerce international libre qui se superposent et qui s'entrecroisent, créant ainsi un paysage de commerce international inextricable, le tout aggravé avec la dizaine d'accords bilatéraux de commerce international conclue en moyenne par chacun des 200 pays de la communauté internationale, ce qui conduit à l'existence de près de 2000 accords de libre échange supplémentaires aux accords multilatéraux précités. Ce foisonnement d'accords de ce type ne va certainement pas dans le sens de la cohérence en matières d'organisation et de développement du commerce international.

Pour sa part, le Maroc n'a pas échappé à cette tendance et il a conclu ces dernières années une dizaine d'accords de libre échange, en particulier l'accord d'association avec l'Union Européenne en 1996 ; l'Accord avec l'Association Européenne de Libre Echange en 1997 ; L'accord d'Agadir avec collectivement l'Égypte, la Tunisie et la Jordanie en 2004 et l'accord avec les États Unis d'Amérique en 2006. Il a aussi conclu des accords bilatéraux avec chacun des pays comme la Jordanie, l'Égypte, la Tunisie, les Emirats Arabes Unis et la Turquie.

Il est à noter que l'accord d'Agadir a été signé après la conclusion de trois accords bilatéraux de libre échange avec la Tunisie, l'Égypte et la Jordanie et il faudrait déterminer le quel des deux types d'accords - multilatéral ou bilatéraux- prévaut sur l'autre ?

Du point de vue juridique, les accords internationaux comme le sont les accords de libre échange signés par les États sont soumis à des principes généraux de droit international public tels que précisés dans la Convention de Vienne de 1969 sur le



droit des traités, particulièrement l'article 26 qui précise que les traités doivent être exécutés de bonne foi, conformément à la parole donnée. Ce principe est désigné sous le terme latin de « *Pacta sunt servanda* ».

Par conséquent et une fois un accord de libre échange est entré en vigueur, généralement après sa ratification et sa publication au bulletin officiel, il doit être appliqué en tous ses éléments.

Cette application requiert la contribution des administrations concernées comme les services douaniers en particulier qui publient des circulaires d'application.

Cependant, le secteur privé est aussi mis à contribution puisqu'il est le principal intéressé par de tels accords de libéralisation de commerce. Cette coopération public privé se concrétise lorsque autant l'Etat ou ses démembrement territoriaux investissent dans la mise en place d'infrastructures de transport et parfois de zone d'exportations en off shore. Le secteur privé comprenant les opérateurs du commerce international incluant les logisticiens investit à son tour pour créer des plateformes intégrées capables de répondre aux besoins et au développement des activités commerciales à la suite de la création de zones de libre échange actives. Le récent rapport de la banque Mondiale de mai 2006 sur « la logistique du commerce et la compétitivité du Maroc » a rappelé l'importance de ce partenariat pour réussir sur le plan logistique.

Pour revenir à l'accord d'association avec l'Union Européenne de 1996 qui prévoit comme date butoir pour la création d'une Zone de Libre Echange en 2012<sup>1</sup>, c'est-à-dire dans les quatre prochaines années, il faut rappeler qu'il s'agit d'un accord majeur conclu par le Maroc avec son principal partenaire commercial. Cette zone devrait par ailleurs être insérée dans un ensemble plus large dit l'Espace Euro Méditerranéen défini lors de la conférence de Barcelone de 1995 et qui est composé aujourd'hui de (27+10) pays<sup>2</sup>.

Cet accord d'association a prévu un système progressif de démantèlement tarifaire par listes de produits<sup>3</sup> notamment par l'adoption de mesures adéquates en matière

---

<sup>1</sup> Les pays de l'Union Européenne sont les principaux partenaires commerciaux du Maroc dont ils consomment près de 65% de ses exportations et pour lequel ils fournissent environ 60% de ses importations.

<sup>2</sup> Chypre et Malte qui faisaient partie des 12 pays du Sud méditerranéen sont devenus membres à part entière de l'UE depuis le 1<sup>er</sup> mai 2004.

<sup>3</sup> L'article 11 de l'accord d'association précise que « les droits de douane et les taxes d'effets équivalents applicables à l'importation au Maroc aux produits originaires de la Communauté autres



de règle d'origine, de certification, de protection de droits de propriété intellectuelle et de concurrence. Un volet important est dédié à l'ajustement et à la modernisation des structures économiques et sociales avec un mécanisme visant à développer le transfert de technologies. La logistique qui est un des rouages essentiels des échanges commerciaux ainsi libéralisés devrait avoir bénéficié d'une assistance technique ou financière de la part de l'Union Européenne<sup>4</sup>.

L'objectif avoué de cet accord de libre échange était d'élever l'économie marocaine à un niveau de compétitivité internationale, par la création d'un environnement favorable à l'investissement international et en particulier celui de l'Union Européenne via la délocalisation et l'externalisation des activités commerciales des biens et services ou via des projets de partenariat. Ces investissements étrangers devaient notamment combler le déficit budgétaire dû notamment à la baisse inéluctable des recettes douanières et fiscales causée par l'application des dispositions de l'accord de libre échange.

Le constat actuel de la fin de l'année 2007 est que le scénario précité s'est globalement réalisé et plus particulièrement dans le domaine des transports aérien, terrestre et maritime au Maroc dont les infrastructures ont connu un développement sans précédent au cours de ces dernières années avec il faut le noter l'implantation de prestataires de logistique de renom international telles Geodis, Exel, Graveleau ou Maersk Logistics, de même que de véritables parcs logistiques ont pu être constitués notamment par des investisseurs marocains.

En effet, la conclusion en décembre 2006 du « ciel ouvert » entre le Maroc et l'Union Européenne, la construction récente et l'extension d'un réseau autoroutier reliant les principaux centres économiques du pays y compris les zones commerciales off shore avec des rocades pour éviter les centres villes et la réalisation de l'ensemble portuaire de Tanger-Med avec la mise à niveau et la privatisation des activités portuaires et maritimes existantes, ont naturellement

---

que ceux dont la liste figure aux annexes 3,4, 5 et 6 sont supprimés dès l'entrée en vigueur du présent accord ». Un calendrier de démantèlement tarifaire sur trois et douze années selon une liste de produits a été établi pour se terminer par l'élimination de tous les droits de douane et taxes d'effets équivalents.

<sup>4</sup> L'article 55, alinéa -c- de l'accord d'association relatif à la coopération en matière des transports précise que « la coopération vise à la rénovation des équipements techniques selon les standards communautaires, plus particulièrement en ce qui concerne le transport multi modal, la conteneurisation et le transbordement ».



conduit à l'idée de créer des centres logistiques qui auront justement pour vocation à devenir de véritables plateformes logistiques régionales capables d'abord d'accompagner le développement inéluctable des échanges commerciaux dû aux effets incitatifs des accords de libre échange et ensuite de concurrencer celles qui monopolisent depuis toujours la gestion du commerce intra ou inter zone de libre échange.

L'une des principales difficultés à cet essor est sans doute liée à la quasi absence de culture et de pratique logistique moderne au Maroc et qu'il faut donc pratiquement commencer par le début. Un tel investissement en ressources foncières à aménager spécifiquement dans ce but et en savoir faire des logisticiens ne peut être envisagé sans le partenariat public privé (PPP) précité.

Pour ce qui est des autres accords de libre échange comme celui d'Agadir, celui signés avec les Etats Unis d'Amérique ou les autres accords bilatéraux, il semble bien qu'ils sont encore davantage soumis à la prépondérance des influences politiques que des intérêts purement commerciaux. De ce fait, une logistique adaptée ne peut se développer favorablement sans d'abord un minimum de visibilité à long terme sur l'évolution des échanges commerciaux et ensuite sans une sécurité juridique des engagements internationaux pris par les partenaires aux accords de libre échange.

Par ailleurs, les aléas juridiques des conventions internationales intergouvernementales dument en vigueur sont nombreux en particulier pour ce qui est la mise en application au niveau interne des modalités pratiques et notamment douanières des termes desdites conventions. Les risques de divergences d'interprétations sont très grands notamment pour la question cruciale des règles d'origine, non pas nécessairement sur la base de la mauvaise foi de l'administration chargée de l'application des dispositions des accords, mais plutôt en considération des enchevêtrements inextricables entre les dispositions des multiples accords de libre échange qui rendent toute harmonisation des procédures quasi impossible.

En conclusion, les différents accords de libre échange conclus ou en en cours de conclusion par le Maroc induisent sur le plan de la logistique un véritable défi pour d'abord effectuer le choix du lieu d'implantation et ensuite pour pratiquer la juste adéquation des prestations à des transactions commerciales chacune obéissant à des



critères d'identification ou de nomenclatures différentes selon les termes de tel ou tel accord de libre échange.

Il semble bien qu'une meilleure cohérence, uniformisation mais aussi réduction drastique ou plutôt optimisation en termes d'efficacité des plus importants accords de libre échange serait la réponse opportune pour que les opérateurs de commerce international y compris les logisticiens puissent y trouver la sécurité juridique nécessaire qui donnerait à leurs activités plus de stabilité, de prévisibilité et de vigueur.