

**INVENTAIRE**

**DES ACCORDS DE TRANSPORT**

**ET DE COOPÉRATION EUROMAGHRÉBINS**



Étude réalisée par MM. Jillali Chafik, El Mostafa Touti et Abdelaziz Jazouli,

pour le compte du

**CETMO**

Avinguda Josep Tarradellas, 10, 7è 4a

08029 Barcelona

☎ (34) 93 430 52 35

☒ (34) 93 419 92 37

cetmo@cetmo.org • www.cetmo.org

**INVENTAIRE**  
**DES ACCORDS DE TRANSPORT**  
**ET DE COOPÉRATION EUROMAGHRÉBINS**

NOVEMBRE 2008

Groupe des ministres de transport  
de la Méditerranée Occidentale





## TABLE DES MATIERES

PRESENTATION	4
INTRODUCTION	
1. Objectif du rapport	6
2. Identification des tâches	6
3. Structure du rapport	7
COOPERATION MULTILATERALE	
I.1. Coopération euroméditerranéenne	9
I.1.1. Conférence de Barcelone	9
I.1.2. Politique européenne de voisinage (PEV)	10
I.1.3. GTMO 5+5	12
I.2. Partenariat euromaghrébin	13
I.2.1. Accords d'association entre l'Union européenne et les pays de l'UMA	13
I.2.2. Accords de coopération avec les autres pays de l'UMA	35
I.3. Commentaire sur la coopération euroméditerranéenne	40
I.4. Coopération au sein de la région MEDA	41
I.4.1. Union du Maghreb arabe	41
I.4.2. Accord de libre-échange d'Agadir	46
I.4.3. Convention de facilitation et de développement des échanges interarabes	47
I.5. Commentaire sur la coopération au sein de la région MEDA	48
COOPERATION BILATERALE NORD-SUD DES PAYS DU GTMO 5+5	
II.1. Coopération de l'Algérie	52
II.1.1. Avec la France	52
II.1.2. Avec l'Espagne	57
II.1.3. Avec l'Italie	59
II.1.4. Avec Malte	60
II.1.5. Avec le Portugal	61
II.2. Coopération du Maroc	61
II.2.1. Avec la France	61

II.2.2. Avec l'Espagne	65
II.2.3. Avec l'Italie	68
II.2.4. Avec Malte	70
II.2.4. Avec le Portugal	71
II.3. Coopération de la Mauritanie	72
II.3.1. Avec la France	72
II.3.2. Avec l'Espagne	73
II.3.3. Avec l'Italie	74
II.3.4. Avec Malte	74
II.3.5. Avec le Portugal	74
II.4. Coopération de la Libye	75
II.4.1. Avec la France	75
II.4.2. Avec l'Espagne	76
II.4.3. Avec l'Italie	76
II.4.4. Avec Malte	77
II.4.5. Avec le Portugal	77
II.5. Coopération de la Tunisie	78
II.5.1. Avec la France	78
II.5.2. Avec l'Espagne	83
II.5.3. Avec l'Italie	85
II.5.4. Avec Malte	89
II.5.5. Avec le Portugal	90
II.6. Commentaire sur la coopération bilatérale	92

## ACCORDS ET CONVENTIONS INTERNATIONAUX DE TRANSPORT

III.1. Inventaire des accords et conventions internationaux de transport	95
III.1.1. Questions douanières	96
III.1.2. Circulation routière	106
III.1.3. Transports par voie ferrée	111
III.1.4. Transport par voie d'eau	111
III.1.5. Transport multimodal	112
III.1.6. Navigation maritime	113
III.1.7. Transport par voie aérienne	127
III.2. Statut des accords et conventions au niveau des pays de l'UMA	131
III.2.1. Algérie	131
III.2.2. Maroc	137

III.2.3. Tunisie	148
III.2.4. Mauritanie	156
III.2.5. Libye	156
III.3. Commentaire sur la mise en œuvre des accords et conventions de transport	156

## PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS

IV.1. Les infrastructures de transport	157
IV.2. Les services	158
IV.3. Les facilitations administratives et douanières	159
IV.4. Réflexions sur le développement des transports dans la région	161
IV.4.1. Infrastructures de suivi informatique	161
IV.4.2. Système TIR	163
IV.4.3. Harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières	163
IV.4.4. Harmonisation législative et douanière	165
IV.4.5. Transport maritime	166
IV.4.6. Transport aérien	167
IV.4.7. Transport routier	168
IV.4.8. Pour une meilleure utilisation des conventions et accords	168
IV.5. Cas de la Mauritanie et de la Libye	169

## ANNEXES

Liste des abréviations	171
Annexe 1 : Tableau récapitulatif des accords internationaux dans les transports	175
Annexe 2 : Processus de déroulement de la coopération euroméditerranéenne	118
Annexe 3 : Liste des accords signés dans le cadre de l'UMA	126
Annexe 4 : Liste des accords bilatéraux signés entre les pays de l'UMA	129
Sur le cd-rom :	
Annexe 5 : Les accords d'association entre l'UE et les pays de l'UMA	
Annexe 6 : L'accord de Cotonou pour la coopération avec la Mauritanie	
Annexe 7 : Les conventions et accords internationaux de transport	





## PRESENTATION

Le GTMO 5+5<sup>1</sup> -Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale- est une initiative dont la vocation est de renforcer ou mettre en place des instruments de coopération dans le domaine des transports en Méditerranée Occidentale, et s'inscrivant dans le cadre d'une politique méditerranéenne réaffirmée en 1995 par la Conférence de Barcelone et renouvelée en 2008 par le *Processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée*.

Cette coopération répond certes à un souci de solidarité vis à vis des populations de la rive sud et à une volonté de resserrement des liens entre pays voisins, mais elle obéit également - et peut-être surtout- à la nécessité de créer une zone de prospérité économique et sociale partagée, étant entendu que le développement des pays de la rive nord de la Méditerranée et celui des pays de la rive sud sont intimement liés.

Le transport -champ d'action du GTMO 5+5- y joue un rôle prépondérant car l'essor de la région passe indiscutablement par l'amélioration de l'accès à l'infrastructure (tous modes de transport confondus), son interconnexion avec les réseaux infrastructurels contigus, le renforcement de la multimodalité ou encore l'élimination des obstacles réglementaires découlant des différents systèmes de transport, l'objectif étant l'obtention d'un système méditerranéen de transport homogène et harmonisé qui aplanisse les déséquilibres de tous ordres existant entre les différents points de la région méditerranéenne.

À cet égard, le GTMO 5+5 a déployé (et continue de mettre en place) des activités de coopération se situant dans les domaines prioritaires suivants (ratifiés par le protocole signé à Tunis le 2 mars 2007 à l'occasion de la 4<sup>ème</sup> conférence de ministres du GTMO 5+5) :

- Définition et développement d'un réseau multimodal de transport en Méditerranée Occidentale, mettant l'accent sur l'interconnexion avec le réseau transeuropéen et ceux des pays voisins.

---

<sup>1</sup> Cette initiative a été mise en place en 1995, les membres la constituant sont les ministres en charge des transports des dix pays de la région (Algérie, Espagne, France, Italie, Libye, Malte, Maroc, Mauritanie, Portugal et Tunisie) ; la direction générale de l'Énergie et des Transports de la Commission européenne et le Secrétariat général de l'UMA y prennent également part comme observateurs. Le CETMO y assure la fonction de Secrétariat technique.

- Recherche de modes de financement avantageux des infrastructures auprès de partenaires financiers.
- Facilitation des échanges et des transports en prenant en compte l'ensemble de la chaîne de transport.
- Mise à niveau des entreprises impliquées dans le transport pour la mise en place d'une zone de libre-échange euroméditerranéenne.
- Mise en place d'une banque de données et de méthodes permettant l'identification régulière des priorités dans la Méditerranée Occidentale.

*L'Inventaire des accords internationaux de transport et de coopération euromaghrébine*, travail que nous vous présentons ci-après, appartient à un ensemble d'études qui se rattachent directement, à travers le programme de travail établi pour la période 2007-2009, aux domaines prioritaires susmentionnés, comme contribution au développement des transports dans la région.

CETMO

Secrétariat technique du GTMO 5+5

## INTRODUCTION

### 1. Objectifs de l'étude

Lors de sa réunion tenue à Barcelone, le 18 février 2008, le groupe d'experts du GTMO 5+5 a adopté, dans le cadre de son programme de travail pour l'année 2008, la réalisation de l'étude intitulée *Inventaire des accords internationaux concernant les relations euromaghrébines*, dans le but de consolider davantage la coopération autour de la Méditerranée.

Les pays concernés par l'étude sont ceux membres du GTMO 5+5, à savoir la France, l'Espagne, l'Italie, Malte et le Portugal du côté européen et l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Mauritanie et la Tunisie, du côté maghrébin.

L'objectif de l'étude, tel qu'il a été défini dans les termes de référence, vise à :

- a) Établir l'inventaire des accords et conventions régissant les transports au niveau international, pour les questions douanières, de circulation routière, de transports par voie ferroviaire, aérienne et par voie d'eau, le transport multimodal et la navigation maritime;
- b) Établir l'inventaire des accords multilatéraux et bilatéraux signés par les pays de la zone et en vigueur dans le domaine de la coopération, notamment en matière de transport, et donner un aperçu sur les contenus de ces accords;
- c) Donner le statut des différents accords au niveau de chaque pays;
- d) Faire des commentaires sur la mise en œuvre des accords et de propositions pour une meilleure harmonisation réglementaire, afin de contribuer à la plus grande fluidité des échanges entre les pays.

### 2. Identification des tâches

Les tâches ainsi identifiées sont :

Tâche 1 : Rappel des cadres de coopération euroméditerranéenne, euromaghrébine, et de la région de MEDA et recensement des accords multilatéraux et bilatéraux, en vigueur dans le domaine de la coopération, en général, et de la coopération commerciale et de transport, en particulier. Chaque accord jugé pertinent pour le fonctionnement de la coopération en général et des transports, en particulier, fera l'objet d'un résumé exhaustif donnant un descriptif du thème s'y rapportant et le degré de sa mise en œuvre.

Tâche 2 : Recensement des accords et conventions internationaux relatifs aux transports dans ses différentes composantes et établissement de leurs statuts pour chaque pays et à la date la plus récente

possible. Chaque accord ou convention jugé pertinent pour le fonctionnement des transports, fera l'objet d'un résumé exhaustif donnant un descriptif du thème s'y rapportant et le statut de ces instruments juridiques internationaux en matière de signature, de ratification, d'adhésion et d'acceptation par les États membres. Les textes des accords et conventions les plus représentatifs seront annexés au rapport.

Tâche 3 : Analyse et commentaires des cadres de coopération et des accords et conventions, et choix d'une liste aussi exhaustive que possible, de ceux présentant un intérêt particulier pour la contribution aux facilitations des échanges euromaghrébins.

Tâche 4 : Formulations de propositions sur la mise en œuvre de la coopération et des accords et conventions, pour une meilleure coordination entre les États membres et entre les différents moyens de transport (terrestre, maritime et aérien), à la fois pour les passagers et pour les marchandises, afin d'assurer l'interopérabilité, la multimodalité et l'intermodalité de la totalité du système de transport régional reliant les pays de l'UMA entre eux ainsi que ces pays avec l'Union européenne.

Chaque tâche est composée de plusieurs sous-tâches qui sont définies dans le chapitre suivant.

### 3. Structure du rapport

Outre l'introduction qui rappelle les objectifs de l'étude et définit les principales tâches, le rapport est structuré comme suit :

Le chapitre I intitulé *Coopération multilatérale* traite des principales questions liées à la coopération euroméditerranéenne, en donnant la chronologie de son évolution, à la coopération euromaghrébine en explicitant les accords correspondants, et dans la région MEDA, comportant la coopération au sein de l'Union du Maghreb arabe, l'accord de libre-échange d'Agadir et la convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux interarabe. Un commentaire au sujet de cette coopération est inséré à la fin de chaque partie.

Le chapitre II intitulé *Coopération bilatérale nord-sud entre les pays du GTMO 5+5* explicite la coopération entre les pays considérés, en donnant la liste des accords et conventions établis dans le domaine de la coopération économique, commerciale et de transport ainsi que des commentaires sur la mise en œuvre de ces accords et conventions.

Le chapitre III intitulé *Accords et conventions internationaux de transport* traite des principaux textes de ces accords pour les questions douanières, la circulation routière, le transport par voie ferroviaire,

le transport aérien, le transport par voie d'eau, le transport multimodal et la navigation maritime. Un résumé pour chaque convention ou accord pertinent, est intégré dans le texte. Le chapitre englobe aussi des commentaires sur la mise en œuvre des accords et conventions relatifs aux transports et des accords bilatéraux et multilatéraux.

Le chapitre IV *Proposition de recommandations* est réservé à la formulation de propositions à même de contribuer à une meilleure fluidité des échanges, à la fois entre les pays européens et les pays maghrébins et entre ces derniers.

La dernière partie regroupe les annexes qui comportent les textes des accords et conventions internationaux les plus pertinents sur les transports et la liste des accords bilatéraux et multilatéraux.



## COOPERATION MULTILATERALE

### I.1. Coopération euroméditerranéenne

#### I.1.1. Conférence de Barcelone

Le 28 novembre 1995, après une vingtaine d'années d'intense coopération et échanges commerciaux, les États membres de l'Union européenne, au nombre de quinze à cette date, et douze États méditerranéens (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Autorité palestinienne, Syrie, Tunisie et Turquie), se sont réunis à Barcelone marquant le début d'une nouvelle phase de partenariat, basée sur une coopération bilatérale, multilatérale ou régionale.

Ce partenariat a pour objectif de créer un espace de prospérité et de sécurité, par l'établissement progressif d'une zone de libre-échange euroméditerranéenne entre l'Union européenne et ses partenaires méditerranéens et entre ces partenaires méditerranéens eux mêmes, en mettant l'accent sur les axes suivants :

- Un dialogue politique renforcé et régulier, fondé sur le respect des principes essentiels du droit international;
- Un développement de la coopération économique et financière devant permettre d'accélérer le rythme d'un développement socioéconomique, d'améliorer les conditions de vie de la population et de promouvoir l'intégration régionale; ainsi que de mettre en place progressivement, une zone de libre échange, à l'horizon 2010;
- Une valorisation accrue de la dimension sociale et du développement des ressources humaines, intégrant l'éducation, la formation des jeunes et les échanges humains, scientifiques et technologiques.

À terme, la zone de libre-échange euroméditerranéenne comprendra quelques 40 États membres de la région, représentant plus de 800 millions de consommateurs, ce qui en fera une des plus importantes entités d'échanges commerciaux au monde.

La déclaration de Barcelone a mis, par ailleurs, l'accent sur le développement d'un système de transport multimodal durable et efficace, en soulignant *l'importance de développer et d'améliorer les infrastructures grâce à la mise en place d'un système de transport efficace ...*, et en stipulant que *des moyens efficaces de transport intermodal entre l'Union européenne et ses partenaires méditerranéens et entre ces pays eux-mêmes, de même que le libre accès au marché des services de transport maritime international, sont*

*essentiels au développement de structures d'échanges commerciaux et au bon fonctionnement du partenariat euroméditerranéen.*

Le développement d'un tel système de transport a été identifié comme étant une activité prioritaire, et un large consensus s'est fait autour de la nécessité de réformer le secteur en l'intégrant dans l'ajustement économique au niveau national, et en l'inscrivant au centre de la coopération intergouvernementale au niveau régional.

Ce secteur est jugé important à la fois pour le succès de la mise en place de la zone de libre-échange euroméditerranéenne, comme pour une intégration économique et sociale accrue des pays partenaires méditerranéens. Il nécessite une coordination des États membres entre les différents moyens de transport (terrestre, maritime et aérien), à la fois pour les passagers et les marchandises, afin d'assurer l'interopérabilité, la multimodalité et l'intermodalité de la totalité du système de transport régional reliant les partenaires méditerranéens entre eux, ainsi que ces pays avec l'Union européenne.

#### I.1.2. La politique européenne de voisinage

En 2004, le partenariat euroméditerranéen a été consolidé à travers l'intégration des partenaires méditerranéens dans la politique européenne de voisinage, devant les faire bénéficier de l'élargissement de l'Europe aux pays de l'Est et accroître la stabilité, la sécurité et la prospérité tant de l'Union européenne que de ses voisins, tout en appuyant les processus de réformes menées par les partenaires eux-mêmes.

Sur la base des acquis du Processus de Barcelone, l'Europe s'efforce, dans le cadre de la PEV de travailler avec chaque partenaire individuellement, en vue d'atteindre les objectifs d'une relation privilégiée, fondée sur un engagement réciproque en faveur de valeurs communes, touchant principalement l'État de droit, la démocratie et la bonne gouvernance, le respect des droits de l'homme, la promotion des relations de bon voisinage et les principes de l'économie de marché et du développement durable. Les relations seront ainsi façonnées par le degré d'engagement en faveur de ces valeurs et principes communs et le rythme de progression dépendra des efforts déployés pour respecter ces engagements et des résultats obtenus.

Dans l'objectif de développer les infrastructures de transport, la Commission européenne a institué, en 2004, un groupe de haut niveau (GHN) sur l'extension des principaux axes transeuropéens de transport, aux pays et régions voisins de l'Union européenne, comme cadre de concertation, pour promouvoir un système de transport performant envers les pays voisins, à travers l'élargissement des



principaux axes de transport transeuropéen et leur interconnexion aux réseaux des pays voisins. L'objectif visé est de soutenir une croissance économique durable et stimuler la coopération et l'intégration régionale. Le groupe a identifié cinq axes transnationaux importants devant contribuer de plus au développement des flux d'échange. Il s'agit :

- Des autoroutes de la mer;
- De l'axe du nord qui relie les pays de l'Union européenne du Nord à la Norvège, Biélorussie et Russie ;
- De l'axe central qui relie le centre de l'Union européenne à l'Ukraine et à la Mer Noire;
- De l'axe du sud-est qui relie les Balkans à la Turquie et qui se prolonge jusqu'en Égypte;
- De l'axe du sud-ouest qui relie le Sud-Ouest de l'Union européenne au Maroc et permet de desservir les pays maghrébins par l'autoroute de l'Unité maghrébine, où prennent naissance des pénétrantes vers les pays de l'Afrique subsaharienne.

Afin de faire le bilan de la coopération en matière de transports et de l'intensifier, pour contribuer au développement économique et social de la région, les ministres en charge de ce secteur de l'Union européenne et des pays méditerranéens ont tenu, à Marrakech, le 15 décembre 2005, la première Conférence ministérielle euroméditerranéenne des transports. Les ministres ont, à cette occasion, appelé au renforcement de la coopération régionale et ont affirmé leur engagement à la mise en place d'un réseau de transport euroméditerranéen intégré et multimodal, afin de contribuer au développement des échanges dans la région. Ils ont décidé d'accorder la priorité à la réalisation des maillons manquants le long des axes transnationaux aussi bien nord-sud que sud-sud, définis dans le cadre du groupe de haut niveau, au développement des transports maritime, multimodal et aérien, y compris l'extension du Ciel unique aux partenaires méditerranéens et à la promotion du rôle de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) dans la coopération euroméditerranéenne.

Pour ce faire, le Forum euroméditerranéen des transports, institué depuis septembre 1998, a adopté, les 29 et 30 mai 2007, un Plan d'action régional des transports (PART) pour la période 2007-2013, afin de mettre en œuvre les recommandations du Livre bleu, du rapport final du GHN et les conclusions de la réunion de Marrakech.

Le PART constitue une feuille de route pour intensifier la coopération en matière de transport dans la région de la Méditerranée. Il comprend une série d'actions à entreprendre par les pays tiers méditerranéens, principalement dans la réforme de la réglementation des services de transport et dans la planification d'un réseau d'infrastructure multimodal. Une liste de projets prioritaires est annexée au plan.

L'appui de la Commission européenne à l'investissement dans les infrastructures en Méditerranée est à fournir à travers le nouvel instrument européen de partenariat et de voisinage (IEVP) et le fonds d'investissement pour le voisinage (FIV) à créer dans le cadre de l'IEVP. L'Union européenne allouera 700 millions d'euros au PEV, pour la période 2007-2013 et les États membres devraient égaler cette contribution; ce qui permettra de lever des fonds de 8 à 10 milliards d'euros qui serviront de prêts à accorder, par les Institutions financières internationales, à des conditions avantageuses, pour les projets méditerranéens d'infrastructures de transport.

La Commission européenne cherche aussi, à travers le PART, à promouvoir la participation du secteur privé, pour le développement des transports, notamment au niveau des services, afin d'assurer une plus grande efficacité et la recherche de fonds permettant d'alléger les budgets publics.

Un groupe de travail réunissant des experts dans le domaine du transport, dénommé *Infrastructures et réglementation* a été mis en place pour piloter le PART, et faciliter la coordination en matière de priorités régionales et de stratégies nationales, tout en mettant l'accent sur les projets transfrontaliers, afin d'activer l'intégration régionale.

Le groupe de travail, est chargé de proposer des projets prioritaires en complément de ceux annexés au PART, des études de faisabilité et de conception pour les projets identifiés, des options de financement les concernant, et la mise en œuvre de réglementation se rapportant aux facilitations des procédures administratives et douanières dans les postes de frontières.

### I.1.3. Le GTMO 5+5

Parallèlement à cette action, le Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale (GTMO 5+5) qui se compose des ministres en charge des transports de l'Espagne, Italie, France, Portugal, Algérie, Maroc, Tunisie et de responsables de la Direction générale des Transports de la Commission européenne, élargie le 2 mars 2007, à la Libye, Malte, Mauritanie, et le Secrétariat général de l'Union du Maghreb arabe, devrait contribuer à la concrétisation de cet objectif. Ce groupe a, dans la perspective d'une intégration régionale, engagé une démarche commune de concertation et exprimé sa résolution de renforcer la coopération pour le développement d'un réseau multimodal de transport dans la région, intégré avec les réseaux transeuropéens.

Plusieurs rencontres tenues par le GTMO, depuis sa création, dont quatre au niveau des ministres (Paris, janvier 1995, Rabat, septembre 1995, Madrid, janvier 1997 et Tunis, mars 1997), ont permis de définir et entreprendre des actions pour renforcer la coopération dans le secteur des transports au

niveau de la zone. Il s'agit du développement d'un réseau multimodal de transport en Méditerranée Occidentale à court, moyen et long terme, basé sur les corridors prioritaires.

Dans ce cadre, et grâce à la participation des pays maghrébins aux programmes euroméditerranéens de recherche (RETRAMED), des études sur le développement des systèmes de transport dans la région, financées en totalité ou cofinancées par la Commission européenne, ont été réalisées. Il s'agit des études suivantes :

- INFRAMED qui a défini les corridors prioritaires et les projets d'infrastructures correspondants à l'échelle de la Méditerranée Occidentale. Ses conclusions ont été adoptées par la Conférence de Lisbonne sur les transports en Méditerranée (23 et 24 janvier 1997);
- DESTIN qui a permis de définir et de mettre en place un ensemble d'outils et de méthodes adaptées à la Méditerranée Occidentale, pour le développement d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport euro maghrébin;
- REG-MED, réseau thématique dont l'objectif principal était d'examiner les questions relatives à la facilitation du transport dans les pays de la région et de proposer des actions nécessaires pour une plus grande fluidité des flux d'échange.

Aujourd'hui, le groupe a défini un programme d'études à réaliser durant l'année 2008. Parmi ces études figure celle relative aux accords et conventions dans les transports, objet du présent rapport.

## I.2. Le partenariat euromaghrébin

Le partenariat euroméditerranéen s'est traduit, par une série d'accords d'association entre les partenaires méditerranéens et l'Union européenne. Au niveau des pays de l'Union du Maghreb arabe, trois accords ont été signés, respectivement avec la Tunisie (17 juillet 1995), le Maroc (26 février 1996) et l'Algérie (19 décembre 2001). Ces accords, conclus pour une durée illimitée, traduisent le caractère global des relations entre les partenaires méditerranéens et l'Union européenne.

### I.2.1. Les accords d'association entre l'Union européenne et les pays de l'UMA

Les accords d'association sont les principaux outils de la coopération par la voie bilatérale. Conclues pour une durée illimitée, ils remplacent les anciens accords de coopération signés dans les années 70 et couvrent les trois volets de la Déclaration de Barcelone. Ils ont pour objectif d'instaurer des relations de libre-échange à l'échéance de 2010, et comportent des dispositions sur le droit

d'établissement, la prestation de services et la concurrence, ainsi que l'instauration d'un cadre de dialogue politique.

Les accords prévoient dans leurs grandes lignes, des clauses traitant les principes fondamentaux comme le respect des droits de l'homme, le dialogue politique, la libre circulation des marchandises, la coopération dans les affaires économiques et sociales, la coopération financière et les dispositions institutionnelles.

Ils jettent les fondements d'une institutionnalisation de la coopération sous la forme d'un Conseil d'association. Ce dernier réunit les membres du Conseil de l'Union européenne et de la Commission, d'une part, et les membres du gouvernement du pays partenaire, d'autre part. Le Conseil constitue le cadre normal du dialogue institué entre les parties contractantes, sur les questions bilatérales ou internationales d'intérêt commun, et dispose, en outre, d'un pouvoir de décision applicable en matière de litige entre les parties.

Les accords instituent, par ailleurs, au niveau des hauts fonctionnaires, un Comité d'association compétent pour la gestion de l'accord et auquel le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses compétences.

La mise en œuvre de la politique européenne de voisinage (PEV) tente d'éviter la création de nouvelles lignes de division entre l'Union élargie et ses voisins de l'est et des côtes sud et est de la Méditerranée. La politique européenne de voisinage (PEV) va au-delà des relations existantes pour offrir une relation politique et une intégration économique plus poussées, renforçant la stabilité, la sécurité et le bien-être de tous. Cette relation est fondée sur un engagement mutuel à promouvoir des valeurs communes, comme :

- Le respect des règles de droit;
- La bonne gouvernance;
- Le respect des droits de l'homme;
- La promotion de bonnes relations de voisinage;
- L'économie de marché;
- Le développement durable.

La politique européenne de voisinage se fait sur la base de deux instruments : les plans d'action et un nouvel instrument financier : l'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP).

Les plans d'action, constituant un élément clé dans la PEV, représentent les engagements convenus entre l'Union européenne et chacun des pays partenaires. Ils définissent un calendrier de réformes politiques et économiques sur la base de priorités pour le court terme et le moyen terme. Des plans d'action ont été adoptés par la Commission européenne au profit de sept pays partenaires (Jordanie, Ukraine, Moldavie, Maroc, Israël, Tunisie et Autorité palestinienne) et leur mise en œuvre a commencé depuis 2007.

Les plans d'action reflètent la détermination de l'Union européenne de ne pas permettre à de nouvelles lignes de division de se développer autour de l'Union élargie, mais d'exporter plutôt la stabilité et la prospérité que l'Union européenne connaît. Ils font l'objet d'un suivi par le Comité d'association, lors de ses réunions annuelles.

Les plans d'action permettent de :

- Offrir une aide pour le rapprochement de la législation ou des règlements avec ceux de l'Union européenne, afin d'augmenter l'accès au marché intérieur européen;
- Offrir la participation dans un certain nombre de programmes de l'Union européenne comprenant l'enseignement, la recherche, et l'environnement;
- Intensifier la coopération sur la gestion frontalière, la migration, le trafic d'êtres humains, le crime organisé, le blanchiment de capitaux et les crimes financiers et économiques;
- Améliorer les liens avec l'Union européenne dans les domaines de la technologie de l'énergie, du transport, de l'environnement et de l'information;
- Intensifier le dialogue et la coopération dans le domaine de la démocratie et des droits de l'homme, de la lutte contre le terrorisme, de la non-prolifération des armes de destruction massive, ainsi que dans les efforts pour résoudre les conflits régionaux.

L'IEVP qui a remplacé, depuis le 1er janvier 2007, les règlements MEDA pour la Méditerranée, se concentre sur la mise en œuvre des plans d'action de la PEV, dans le cadre des perspectives financières 2007-2013. Les partenaires qui font partie de la PEV ont reçu 8,5 milliards d'euros sur la période 2000-2006 et la Commission a proposé de presque doubler ce montant pour la période 2007-2013 avec une allocation pour le nouvel instrument de voisinage et de partenariat européen de 11,181 milliards d'euros.

Cet instrument devra améliorer, entre autres, la coopération transfrontalière en finançant des programmes conjoints entre régions des pays membres et des partenaires partageant une frontière commune.

### I.2.1.1. L'accord d'association entre l'Union européenne et la Tunisie

La Tunisie a été, en 1995, le premier pays méditerranéen à signer un accord d'association avec l'Union européenne et à mettre en œuvre celui-ci à partir de 1996. L'accord d'association, donné en annexe, entériné et approuvé le 26 janvier 1998, est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1998 (décision du Conseil et de la Communauté du 26 janvier 1998 - 98/238/CE, CECA - JOCE: L 07 du 30 mars 1998). Il a pour objectifs principaux:

#### ► Libération des échanges pour les produits industriels

La libéralisation des échanges se mettra en place progressivement dans un délai de 12 ans au maximum, à compter de la date d'entrée en vigueur de l'accord (art. 6). Il convient toutefois de distinguer les produits agricoles des produits industriels qui relèvent de deux régimes séparés.

Depuis l'accord de 1976, la Communauté accepte, en franchise de droits de douane, des produits industriels tunisiens. Le principe du libre-échange concerne donc les importations tunisiennes originaires d'Europe. Les réductions obéissent à trois régimes distincts, selon le degré de sensibilité des produits :

- Une baisse graduelle, mais rapide des droits de douane en 5 ans, pour des produits figurant à l'annexe III;
- Une baisse graduelle des droits de douane sur 12 ans pour des produits figurant à l'annexe IV;
- Une baisse graduelle à compter de la quatrième année depuis l'entrée en vigueur de l'accord pour des produits figurant à l'annexe V.

Plusieurs clauses de sauvegarde ont été prévues en cas de difficultés. D'une part, la Tunisie peut demander que le calendrier de réduction des droits soit révisé sans toutefois que la période maximale de 12 ans puisse être dépassée (art. 11.4). D'autre part, la Tunisie peut relever ou même rétablir les droits de douane pour des importations qui menaceraient des *industries naissantes* ou des *secteurs en restructuration ou confrontés à de sérieuses difficultés, surtout lorsque ces difficultés entraînent de graves problèmes sociaux* (art. 14). Cette dernière mesure est triplement encadrée par :

- Les droits de douane ne peuvent excéder 25% de la valeur du produit concerné (et doivent maintenir de toute façon un élément de préférence pour les produits de la Communauté) ;
- La valeur totale des importations de produits soumis à ces mesures ne peut dépasser 15% des importations totales de produits industriels originaires de la Communauté ;

- Enfin, ces mesures applicables en principe pour une durée n'excédant pas 5 ans (éventuellement prolongée par une autorisation du Conseil d'association) ne peuvent dépasser la durée de transition de 12 ans.

L'objectif fixé pour les produits agricoles ne s'identifie pas à un libre-échange total, mais plutôt à une *plus grande libéralisation des échanges* (art. 16). Les conditions de cette plus grande libéralisation sont déterminées pour les produits originaires de Tunisie par les deux premiers protocoles annexés à l'accord et pour les produits provenant de la Communauté par le troisième protocole.

S'agissant des produits tunisiens, trois régimes principaux peuvent être distingués.

- Certains produits sont admis à l'importation dans la Communauté en exemption de droits de douane. Il s'agit de la plupart des produits de la pêche -Protocole 2- mais aussi des produits agricoles, tels que les légumes, asperges, fenouils, concombres, persils, céleris... - qui n'étaient pas visés par le précédent accord et pour lesquels les flux apparaissent d'ailleurs très faibles, voire nuls;
- Pour certains produits, les droits de douane sont éliminés sous réserve de contingents tarifaires (fleurs coupées, pommes de terre - pour laquelle le contingent a été fixé à hauteur du flux d'importation existant, soit 15 000 tonnes);
- Enfin, les protocoles prévoient une liste limitative de produits soumis à une taxation minimale et contingentés (raisins, pamplemousse, etc.).

En outre, le régime actuel réservé à l'huile d'olive, est prorogé pendant 4 ans (droits de douane de 7,81 euros/100 kg dans la limite d'une quantité de 46 000 tonnes par campagne, sous réserve des mesures appropriées que la communauté peut prendre pour préserver l'équilibre du marché).

La Communauté peut toutefois décider, dans l'hypothèse où les quantités importées pourraient susciter des difficultés sur le marché européen, de fixer des quantités de référence au-delà desquelles le régime commun douanier trouve à s'appliquer.

Le troisième protocole détermine, pour les produits agricoles originaires de l'Union européenne, des droits de douane maxima et des contingents tarifaires préférentiels.

L'accord fixe enfin, dans le cadre des dispositions communes du titre II, plusieurs stipulations classiques. Parmi les plus significatives, il convient de mentionner :

- La prohibition de nouvelles réductions quantitatives aux importations (art. 21);
- L'interdiction des mesures discriminatoires de nature fiscale (art. 22);

- La faculté de prendre des mesures de sauvegarde en cas de dumping (art. 24) ou d'augmentation des importations susceptibles de remettre en cause l'équilibre des marchés (art. 25).

Dans ces derniers cas, le problème doit être soumis au Comité d'association qui s'efforce de rechercher une solution acceptable pour les parties. Dans le cas où un accord n'a pu être trouvé, la partie concernée prend les mesures appropriées - celles *qui apportent le moins de perturbations au fonctionnement de l'accord devant être privilégiées* (art. 27-2). Si des *circonstances exceptionnelles* le justifient, la partie intéressée peut prendre sans consultation préalable du Comité d'association, les *mesures de sauvegarde strictement nécessaires*.

L'accord fait droit à la clause de sauvegarde classique prévue, notamment pour préserver l'ordre, la santé, la morale publique à condition, bien sûr, que ces restrictions ne constituent pas des moyens de discrimination arbitraire.

Enfin, l'accord d'association pose, de façon inédite, le principe de la libéralisation des échanges portant sur les services, d'une part, et le droit d'établissement, d'autre part, (titre III). Il s'agit toutefois d'un objectif, les parties réitérant dans un premier temps leur engagement, consacré par l'accord général sur le commerce des services annexé à l'accord instituant l'OMC, à s'accorder, dans ce domaine, l'octroi mutuel du traitement de la nation la plus favorisée.

#### ► Coopération politique

La coopération politique constitue l'une des principales innovations de l'accord d'association. Elle se décline sous deux formes : l'introduction d'une clause sur le respect des droits de l'homme et des principes démocratiques (art. 2) et la mise en place d'un dialogue politique entre les parties (titre premier de l'accord) qui doit porter sur des sujets d'intérêt commun, relatifs en particulier à la sécurité et à la stabilité dans le bassin méditerranéen. Il peut déboucher sur des initiatives communes (art. 3).

#### ► Coopération économique (titre V)

L'accord prévoit une très large coopération dans les domaines économique, social et culturel. La coopération économique s'emploie principalement à accompagner le processus de libéralisation des échanges (art. 43) et à en limiter les effets *perturbateurs* sur l'économie tunisienne. Elle vise ainsi à encourager les *efforts de modernisation et de restructuration de l'industrie* dans les secteurs publics et privés. Mais, conformément à l'orientation générale des accords d'association depuis les années 80, elle cherche à soutenir plus particulièrement l'initiative privée (art. 49). Afin de permettre à la Tunisie de relever le défi de l'intégration économique, l'accord entend promouvoir une mise à



niveau de la Tunisie en matière de normalisation et d'évaluation de la conformité des produits fabriqués dans ce pays.

De façon plus générale, le rapprochement des législations constitue l'un des objectifs poursuivis par l'accord. Dans cette perspective, l'accord plaide pour un *cadre juridique favorable* au développement des investissements européens en Tunisie.

Au-delà de ces aspects économiques, il convient de mentionner les autres domaines essentiels pour la coopération, notamment le renforcement de l'éducation et de la formation, l'accès de la population féminine à l'éducation (art. 46), la sauvegarde de l'environnement (qualité des sols et des eaux, les conséquences du développement industriel et le contrôle et la prévention de la pollution marine) (art. 48) et la lutte contre le trafic des stupéfiants (art. 62).

#### ► Coopération sociale et culturelle (titre VI)

Les conditions de travail et la rémunération des travailleurs tunisiens dans l'Union européenne ou des ressortissants de celle-ci en Tunisie sont régies par le principe de la non-discrimination fondée sur la nationalité. Il en est de même pour les prestations de sécurité sociale. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux ressortissants de l'une des parties qui résident ou travaillent illégalement sur le territoire du pays d'accueil (art. 66).

L'accord prévoit, dans le domaine social, l'ouverture d'un dialogue ainsi que des actions de coopération visant *la réduction de la pression migratoire, notamment à travers la création d'emplois et le développement de la formation dans la zone d'émigration* mais aussi, dans le cadre de la législation tunisienne en la matière, *la promotion du rôle de la femme dans le processus de développement économique et social, notamment à travers l'éducation et les médias* (art. 71).

#### ► Coopération financière

En fait, le texte énonce principalement des objectifs. S'il pose le principe d'une coopération financière (titre VIII), il n'en précise pas les moyens. Dans ce domaine, la mise en œuvre relève de règlements financiers, notamment le nouvel instrument financier : l'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP).

#### ► Plan d'action

La Commission européenne a proposé le premier plan d'action pour la Tunisie dans le cadre de la politique européenne de voisinage (PEV). Le plan d'action, qui a été élaboré dans le cadre de consultations étroites avec la Tunisie tout au long de l'année 2004, est un document politique qui présente les objectifs stratégiques de la coopération entre la Tunisie et l'Union européenne. Il est fait

sur mesure pour refléter la situation économique et politique du pays. La Tunisie est invitée à entrer dans des relations de sécurité, politiques, économiques et culturelles plus approfondies avec l'Union européenne, ainsi que dans une coopération transfrontalière améliorée et une responsabilité partagée dans la prévention et la résolution des conflits. Les États membres de l'Union européenne ont approuvé le plan d'action, et l'ont soumis au Conseil d'association Tunisie-Union européenne pour approbation.

Ce plan d'action prévoit, entre autres, le développement du secteur de transports basé sur la sécurité, le renforcement des infrastructures nationales et régionales et leur interconnexion avec le réseau de transport transeuropéen (RTE-T), et permet également le développement de conditions propices à l'investissement direct étranger, à la croissance et au développement durable.

Il prévoit également l'intensification de la coopération énergétique, dans le cadre d'une convergence progressive et en tenant compte des caractéristiques du marché tunisien, vers les objectifs de la politique énergétique de l'Union européenne.

La Tunisie s'est engagée, par ailleurs, à poursuivre une réforme législative et à appliquer des dispositions internationales concernant les droits de l'homme, comme par exemple les droits des femmes et des enfants, la réforme du code pénal, etc.

Aujourd'hui, après plus de dix ans d'application de cet accord, qui ne sera complètement finalisé qu'en 2010, la Tunisie affirme qu'elle a honoré très tôt ses engagements, appliqué avec rigueur le démantèlement tarifaire, tout en ayant mis en place un programme de réformes globales.

En dépit de ces remarques, la Tunisie considère qu'il serait prématuré de juger cet accord de partenariat qui renforce chaque jour davantage les excellents liens entre l'Union européenne et la Tunisie en instaurant, sur des bases équilibrées, des relations fondées sur la réciprocité, le partenariat et le co-développement.

#### I.2.1.2. L'accord d'association entre l'Union européenne et le Maroc

Dès 1963, le Maroc a demandé l'ouverture de négociations pour conclure, en 1969, un accord commercial. Cette coopération a ensuite évolué pour aboutir à un nouvel accord en 1976 contenant à la fois des dispositions commerciales et une participation financière sous forme de dons au développement socioéconomique du Royaume.

Pour accompagner cet accord, quatre protocoles financiers ont été signés durant la période 1976 à 1996, complétés par des prêts de la Banque européenne d'investissement. Durant la période qui a suivi les protocoles financiers, le programme MEDA I (1996-99), qui représente un triplement de l'aide au Maroc par rapport aux protocoles financiers, a permis d'appuyer la transition économique et l'équilibre socioéconomique au Maroc. Le programme MEDA II, a permis d'augmenter considérablement le montant financier attribué au Maroc. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, c'est l'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) qui prend la relève.

Sur le plan régional, ce partenariat s'établit au niveau bilatéral par l'accord d'association entre le Maroc et l'Union européenne, signé le 26 février 1996. Après sa ratification par tous les parlements des États membres de l'Union européenne, l'accord est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2000. Il amorce une étape nouvelle dans les relations entre le Maroc et l'Union européenne. En remplaçant l'accord de coopération de 1976, il constitue une adaptation des relations entre le Maroc et l'Union européenne au nouveau contexte économique global et socioéconomique des deux parties. En introduisant la réciprocité dans les préférences commerciales, il donne au concept de partenariat un sens plus pragmatique.

En outre, l'élément fondamentalement nouveau dans cet accord est l'instauration d'une zone de libre-échange et l'inclusion de nouveaux aspects ne figurant pas dans le précédent accord, il s'agit des droits d'établissement et de prestation des services.

Le contenu de l'accord comporte quatre volets fondamentaux:

- Renforcer le dialogue politique;
- Fixer les conditions nécessaires à la libéralisation progressive des échanges de biens, services et capitaux;
- Renforcer la coopération financière;
- Développer des relations économiques et sociales équilibrées entre les parties.

Concernant le volet commercial et économique, l'accord d'association prévoit les dispositions suivantes:

Dans le volet industriel, les produits d'origine marocaine entrent en exonération des droits de douane aux marchés de l'Union européenne, tels qu'ils l'ont été depuis 1976. Quant aux droits de douane et taxes d'effet équivalent, applicables à l'importation des produits industriels originaires de l'Union européenne, ils sont démantelés progressivement selon le schéma suivant :

Année de démantèlement	Biens d'équipement	Matières premières	Pièces de rechange	Produits non fabriqués localement	Produits fabriqués localement
0*	100%	25%	25%	25%	Délai de grâce
1	-	25%	25%	25%	10%
2	-	25%	25%	25%	10%
3	-	25%	25%	25%	10%
4	-	-	-	-	10%
5 à 12	-	-	-	-	-

Dans le volet agricole, l'accord d'association prévoit une libéralisation progressive des échanges agricoles. Une clause de rendez-vous (article 18) a été prévue, en vue de fixer les mesures de libéralisation à appliquer par les deux parties.

Les produits agricoles originaires du Maroc exportés vers l'Union européenne, obéissent, selon le protocole n° 1, au régime suivant, en fonction de la sensibilité des produits :

- Pour les produits les plus sensibles, ils bénéficient d'exonération de droits de douane dans la limite de contingents et de calendriers précis. Au-delà du contingent, le Maroc acquitte des droits de douane réduits ou complets, selon les produits et les périodes. De plus, ces produits sont soumis à des prix d'entrées conventionnels;
- Pour un certain nombre de produits, la concession douanière s'effectue dans le cadre de quantité de référence (notion plus souple que celle du contingent). Si cette dernière est dépassée, la Communauté peut placer le produit sous contingent tarifaire communautaire pour un volume égal à cette quantité de référence;
- Concernant les produits agricoles les moins sensibles, ces derniers bénéficient de concessions tarifaires sans limite quantitative. Toutefois, l'Union européenne peut fixer une quantité de référence puis un contingent si elle estime que les quantités importées risquent de créer des difficultés sur le marché communautaire.

Le protocole n° 2 relatif au régime applicable à l'exportation des produits de la pêche originaires du Maroc vers l'Union européenne, prévoit une exonération de ces produits sans limite quantitative sur le marché communautaire.

Dans le cadre du protocole n° 3, relatif aux produits agricoles originaires de l'Union européenne exportés vers le Maroc, les produits sont soumis à des contingents tarifaires auxquels s'appliquent des taux de droits de douanes préférentiels maxima.

### ► Échanges en matière de services

L'accord d'association prévoit dans son titre III, relatif au droit d'établissement et des services, que la libéralisation des échanges dans ce domaine se fera selon une approche progressive.

Ainsi, selon les dispositions de l'accord, les deux parties commenceront les négociations pour libéraliser le secteur des services, cinq ans au plus tard après l'entrée en vigueur de l'accord d'association, c'est-à-dire en mars 2005. Au vue des derniers développements, notamment les négociations de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, le Maroc et l'Union européenne ont convenu d'entamer des négociations dans le domaine des services au début de l'année 2004. Cette décision a été prise à l'occasion du troisième Comité d'association, tenu à Rabat le 21 octobre 2003.

L'accord prévoit, cependant une seule exception qui concerne l'examen des mesures de libéralisation les plus appropriées dans le secteur des transports maritimes, et ce dès l'entrée en vigueur de l'Accord. La raison étant l'importance de ce secteur dans la facilitation et le développement des échanges entre les deux partenaires.

### ► Règles d'origine

Les règles d'origine du présent accord n'apportent rien de nouveau par rapport à l'accord de coopération: cumul bilatéral, cumul avec l'Algérie et la Tunisie pour les taux d'ouvraison et conditions d'octroi du caractère *originnaire* aux produits non originaires.

Les conditions d'octroi du caractère originnaire sont principalement le changement de classification tarifaire, sauf pour une liste de produits pour lesquels les critères d'ouvraison sont définis par l'annexe II du protocole IV sur les règles d'origine.

### ► Plan d'action

Le plan d'action établi, d'un commun accord, entre l'Union européenne et le Maroc, définissant un programme de réformes économiques et politiques avec des priorités, à court terme et à moyen terme, et prenant en compte les spécificités du pays, a été adopté en juillet 2005, pour une période de trois à cinq ans. Un premier rapport de suivi a été adopté en décembre 2006.

Le rapport de suivi, établi par la Commission européenne, présente une vue d'ensemble sur les progrès faits dans la mise en œuvre du plan d'action entre le 1<sup>er</sup> novembre 2006 et le 31 décembre 2007, pour les domaines qui concernent la présente étude. Néanmoins, des développements en dehors de cette période ont également été pris en considération.

Il se dégage, qu'une intense coopération institutionnelle, à travers le Conseil d'association et dix sous-comités, a permis aux deux parties de progresser dans la mise en œuvre de l'accord d'association et du plan d'action. Le Maroc est un partenaire actif dans la politique de voisinage et a enregistré des progrès dans tous les domaines du plan d'action, au point qu'il a demandé à l'Europe de s'impliquer davantage dans le processus de son développement économique, afin d'assurer son intégration d'une manière irrévocable au marché de la nouvelle Europe, en exprimant un désir de faire évoluer les relations à travers un statut avancé.

Le statut avancé -auquel aspire le Maroc- vise à dépasser le cadre de l'association mis en place et atteindre un niveau renforcé de partenariat, incluant les sphères politique, de sécurité, économique et financière, sociale et culturelle. Il doit porter, en premier lieu sur la conception d'un nouveau cadre de concertation politique avec l'Europe, notamment au niveau des questions fondamentales comme l'émigration, la participation du Maroc au marché européen et le développement. Un comité ad hoc se penche sur cette question depuis juillet 2007, et le Conseil d'association, qui sera tenu en automne 2008, examinera cette possibilité. Ce cadre de coopération, s'il est appliqué au Maroc, pourrait constituer un exemple à suivre pour les autres partenaires euroméditerranéens.

En effet, si les réformes en matière de démocratie et des droits de l'homme restent relativement peu ambitieuses, des avancées concrètes ont néanmoins été réalisées, telles que, l'adoption d'un nouveau code de la famille, la consolidation des droits de liberté publique, le bon déroulement du processus des élections législatives, des mesures de lutte contre la corruption et plus de transparence en matière de marchés publics et d'aides d'État, ainsi que des progrès dans l'adoption des conventions des Nations Unies.

Cependant, les dysfonctionnements persistants du système judiciaire tendent à vider de leurs effets les courageuses réformes législatives entamées ces dernières années. La réforme de la Justice, annoncée comme prioritaire par le Roi, est ainsi un défi essentiel qu'il est urgent de relever pour asseoir durablement l'État de droit, assurer une protection efficace des citoyens et améliorer le climat des affaires, conditions clé d'un rapprochement véritable avec l'Union européenne.

Le dialogue politique et de sécurité avec l'Union européenne s'est encore raffermi, notamment en ce qui concerne la lutte contre le crime organisé et dans la coopération sur les questions migratoires et la gestion des frontières.

Les réformes économiques, structurelles et réglementaires ont été poursuivies, et ce dans un contexte de croissance peu favorable. Le cadre macroéconomique a été consolidé. Le démantèlement tarifaire prévu dans l'accord d'association se poursuit et le lancement de négociations

pour la libéralisation des services ouvre de nouvelles perspectives. Cependant, les effets de ces réformes sur les indicateurs humains et sociaux restent peu visibles, mettant en péril les équilibres sociaux et handicapant la compétitivité. Leur amélioration requiert la mise en œuvre de stratégies de réforme structurelle plus ambitieuses et dotées de moyens financiers et humains adéquats.

La définition, sans plus de retard, d'une réforme de l'agriculture est aussi nécessaire tant pour la lutte contre la pauvreté que pour moderniser le secteur et le préparer à l'ouverture commerciale. À cet égard, un *Plan Maroc vert*, étalé sur les quinze prochaines années, a été établi en avril 2008. Il vise la relance du secteur agricole, avec l'objectif principal d'augmenter le PIB, de lutter contre la pauvreté et d'assurer l'autosuffisance alimentaire.

Il est hautement souhaitable que les négociations agricoles avec l'Union européenne soient finalisées rapidement. Le chantier de l'approximation réglementaire avec les normes communautaires est encore dans sa phase initiale et demande à être structuré autour d'une stratégie plus claire en termes d'objectifs et de calendrier pour permettre à terme une réelle intégration du Maroc dans le marché unique.

#### ► Coopération en matière de transport

Depuis l'année 2002, la réforme globale et la libéralisation du secteur des transports, qui se poursuivent à nos jours, ont abouti à d'importantes réalisations. Des investissements majeurs dans des infrastructures de grande ampleur ont été réalisés et se poursuivent avec un rythme plus intense. Il s'agit, notamment du complexe portuaire de Tanger-Med dont le 1er terminal à conteneurs a été mis en service en juillet 2007, des interconnexions routières et autoroutières le long des axes structurant nord-sud et ouest-est, le développement du réseau ferroviaire avec l'établissement d'un schéma directeur de lignes à grande vitesse, ainsi que l'extension des capacités d'accueil des principaux aéroports et ports du pays.

La restructuration profonde du transport routier (y compris la libéralisation ainsi que les mesures de professionnalisation du secteur, de renouvellement de la flotte et d'amélioration de la logistique) a permis d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts des opérations de transport. La mise en œuvre du plan stratégique intégré d'urgence de sécurité routière destiné à lutter contre le fléau des accidents routiers, devra être poursuivie.

A la suite de la réforme réussie du transport routier interurbain, de marchandises, le Maroc réfléchit à la réforme du secteur du transport routier des passagers en vue de promouvoir des solutions pour un transport urbain soutenable. La croissance à long terme du secteur ferroviaire dépendra de la mise en œuvre des projets de construction de lignes à grande vitesse entre les principales villes du

Maroc et des projets de transport intermodal qui s'appuieront sur le complexe portuaire de Tanger-Med.

La réforme réussie du secteur portuaire a été poursuivie et les services portuaires ont été libéralisés. La croissance future des opérations de transport maritime a été encouragée avec la privatisation de la COMANAV (société d'État) et la libéralisation des opérations de transport maritime, notamment celles de passagers (lignes régulières). Le Maroc prépare un durcissement de sa législation de sécurité maritime, mais il reste nécessaire d'améliorer le contrôle des navires battant pavillon marocain, étant donné que le Maroc figure sur la liste noire du Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port.

Le 12 décembre 2006, le Maroc et l'Union européenne ont procédé à la signature d'un accord aérien de nouvelle génération qui remplace tous les accords aériens bilatéraux établis, jusqu'à maintenant, entre le Maroc et les États membres de l'Union européenne. Il permet, non seulement l'ouverture graduelle des marchés, mais comprend également des dispositions pour un rapprochement général de la législation aérienne marocaine avec des dispositions clés de la législation communautaire dans les domaines de la sécurité, de la régulation économique, et en particulier des règles de concurrence, du contrôle aérien et de la protection des consommateurs.

Cependant, le Maroc n'a pas encore adopté son nouveau Code de l'aviation civile qui inclut cette nouvelle législation. L'administration de l'aviation civile demeure relativement faible au regard de la croissance de ses obligations. L'engagement du Maroc à poursuivre le mouvement impressionnant de libéralisation et de modernisation du secteur aérien a été de nouveau, souligné à l'occasion de l'ouverture du nouveau centre national de contrôle aérien, en décembre 2007.

Le Maroc et l'Union européenne ont conclu, également, le 12 décembre 2006, un accord de coopération pour une participation active du Royaume à l'exploitation de la technologie du programme du système de positionnement par satellite *Galileo*. Ce système, qui sera géré et contrôlé par l'Autorité européenne de surveillance du GNSS, offre, moyennant l'acquittement d'une redevance, plusieurs services dans la vie quotidienne, tels le guidage des véhicules particuliers et des bateaux, l'atterrissage des avions, la sécurité dans le transport, outre des applications commerciales dans les secteurs de l'énergie, la pêche, et les télécommunications mais aussi bancaires, agricoles...

#### ► Relations commerciales

Le Maroc a respecté les engagements pris dans l'accord d'association en matière de démantèlement tarifaire. L'accélération du démantèlement tarifaire pour certains produits en provenance de l'Union européenne, contenus dans l'annexe IV, mise en œuvre par le Maroc, témoigne d'une volonté du



pays de renforcer de façon significative, les relations économiques avec l'Union européenne, même si le démantèlement tarifaire des produits usagés, prévu par l'accord d'association n'a pas encore eu lieu et les dernières restrictions à l'exportation des cuirs et peaux brutes sont toujours en vigueur. Le Maroc a également réduit le droit de douane maximum sur les produits industriels de 45% à 40% *erga omnes*.

Les négociations, sur la libéralisation des produits agricoles, des produits agricoles transformés et des produits de la pêche, avec l'Union européenne sont en cours. Plusieurs réunions sur le projet d'établissement d'un mécanisme de règlement des différends dans le domaine commercial ont eu lieu en 2007.

Concernant la mise en œuvre de l'Accord d'Agadir, les procédures de notification de l'entrée en vigueur du système paneuroméditerranéen de cumul d'origine ont été accomplies dans le cadre de l'Accord.

L'Administration marocaine des douanes et des impôts indirects (ADII) s'est engagée avec succès dans un processus de modernisation. Le bilan des travaux de catégorisation des entreprises, permettant l'obtention de procédures simplifiées pour les opérateurs agréés, est positif et il est prévu d'étendre cette mesure à tous les opérateurs du secteur import/export.

En vue de renforcer la sécurité de la chaîne logistique, le code de douanes a aussi été modifié pour permettre l'envoi de renseignements préalables, en ligne avec les principes du cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Les travaux pour l'adoption de la Nomenclature combinée (NC) ont continué, toutefois une accélération du processus de réforme demeure nécessaire.

Les travaux pour la création du guichet unique électronique pour le commerce international, en coopération avec les autres administrations concernées, sont en cours. Le projet prévoit la mise en œuvre d'une plateforme électronique pour les échanges de messages avec un point de contact unique. Plusieurs mesures ont été prises pour faciliter le dédouanement des envois express et l'importation des conteneurs.

Le contrôle aux frontières des produits de contrefaçon a été renforcé suite à l'approbation de deux circulaires portant sur la protection des droits d'auteur et des droits voisins et de la propriété industrielle. Le processus d'informatisation des douanes est en cours, et l'entrée en vigueur du second palier du système d'information de dédouanement des marchandises (BADR : base automatisée des douanes en réseau), permettant l'envoi des déclarations en détail par voie

électronique, a été retardée. Un arrangement administratif a été signé en septembre 2007, par l'Administration des douanes et certains services de la Commission européenne. Il permet notamment la connexion du Maroc au système d'information anti-fraude de l'OLAF, (AFIS, Anti Fraud Information System) et donnera une meilleure coopération dans la lutte contre la fraude douanière.

Concernant le mouvement de biens et les réglementations techniques, le retard important pris dans l'adoption du projet de loi sur la normalisation, la certification et l'accréditation, ainsi que dans le projet de loi relatif à la sécurité des produits et des services, marque un arrêt important du processus réactivé début 2007 et qui devait déboucher sur la mise en place formelle de la structure institutionnelle marocaine en charge de la normalisation, de l'évaluation de la conformité, de la métrologie et de la surveillance de marché. Ce projet, a été adopté par le Conseil du gouvernement en janvier 2008, et est soumis à l'adoption du Parlement.

Des progrès ont été constatés également, dans la transposition des normes européennes dans les secteurs prioritaires choisis par le Maroc dans le contexte des ACAA (Agreement on Conformity Assessment and Acceptance of Industrial Products). Des formations se poursuivent au bénéfice des responsables, des cadres et des auditeurs des institutions marocaines en charge de la normalisation, de l'évaluation de conformité, de la métrologie et de la surveillance du marché pour les préparer à la nouvelle réforme. Dans le cadre du programme d'action à la promotion de la qualité, des actions de soutien aux entreprises et aux associations professionnelles ont été menées à bien. Cependant, la sensibilisation des opérateurs économiques apparaît insuffisante face aux défis à relever, occasionnés par l'ouverture du marché et les opportunités à saisir du fait de l'amélioration de la qualité des produits industriels au Maroc.

#### ► Coopération financière

Le programme MEDA attribué au Maroc entre 1996 et 2006, environ 1 600 millions d'euros qui ont servi à la mise en œuvre des réformes structurelles (53%), d'infrastructures économiques (32%) et de développement du secteur privé (15%). La Banque européenne d'investissement a, pour sa part, contribué à hauteur de 1 750 millions d'euros.

L'entrée en vigueur du nouvel instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) a permis de renforcer le lien entre les politiques et les opérations d'assistance de la Commission européenne. Les allocations budgétaires ont été augmentées. L'introduction de nouveaux instruments de coopération, tels que le jumelage et TAIEX (Technical Assistance Information Exchange) a également renforcé la capacité de la Commission européenne à fournir un soutien financier et technique dans des domaines réglementaires clés et pour les réformes.

L'assistance de la Communauté européenne au Maroc est de plus en plus destinée à soutenir les principaux objectifs de politique qui ont été définis dans le plan d'action de la politique européenne de voisinage. 654 millions d'euros ont été alloués au titre du Programme indicatif national 2007-2010. Ce programme a quatre priorités :

- Le secteur social (l'initiative nationale de développement humain qui cible la réduction de la pauvreté et la lutte contre l'exclusion sociale ; l'alphabétisation; l'éducation; la réforme de l'assurance maladie et la santé), les droits de l'homme et la gouvernance (appui au ministère de la Justice, droits de l'homme);
- Le renforcement institutionnel (réforme de l'administration publique, programme d'appui au plan d'action);
- La modernisation économique (investissement et exportation des produits industriels, formation professionnelle, agriculture, amélioration des routes, énergie);
- L'environnement (dépollution, traitement des déchets).

Le premier programme d'action annuel au titre de l'IEVP, adopté en 2007, avait un budget initial de 162 millions d'euros, qui a par la suite été porté à 190 millions d'euros du fait des bonnes performances du Maroc en matière de gouvernance qui l'ont rendu éligible à la *Facilité Gouvernance*. Ces fonds ont été destinés au soutien à la réforme de l'administration publique et la gouvernance, la lutte contre la pauvreté en milieu rural, le renforcement des services sociaux et l'éducation non formelle.

Le Maroc bénéficie aussi des activités de coopération financées par les programmes multi pays et régionaux de l'IEVP et il est éligible à l'élément de coopération transfrontalière de l'IEVP. Il enregistre d'excellentes performances en matière de mise en œuvre des programmes de coopération et d'absorption des fonds de la Communauté européenne. Ce qui fait du Maroc, le premier bénéficiaire des fonds européens destinés à la région.

#### I.2.1.3. L'accord d'association entre l'Union européenne et l'Algérie

L'accord de coopération qui a régi les relations entre l'Union européenne et l'Algérie a été conclu en avril 1976. Cet accord, d'une durée illimitée, s'est fixé pour objectif de soutenir et d'accompagner le développement économique et social du pays. Il fait partie de *l'approche globale méditerranéenne*, mise au point par l'Union européenne en 1972.

L'accord d'association entre l'Algérie et l'Union européenne a été parafé le 19 décembre 2001, signé le 22 avril 2002 lors du Sommet euroméditerranéen de Valence en Espagne, et mis en œuvre le 1<sup>er</sup>

septembre 2005. L'accord s'est substitué à l'accord de coopération conclu en 1976. Il s'articule autour des grands volets suivants :

- Dialogue politique (articles 3-5). Il couvre tous les sujets présentant un intérêt commun pour les parties. Le dialogue est établi à différents niveaux, notamment au niveau du Conseil d'association;
- Développement des échanges (articles 6-29). Il vise à établir progressivement une zone de libre-échange, après une période transitoire de douze ans, en conformité avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce. La clause de rendez-vous, cinq ans après l'entrée en vigueur de l'accord, est prise en compte en vue d'une plus grande libéralisation du commerce des produits agricoles à partir de la sixième année;
- Commerce des services (article 30-37). La Commission européenne et ses États membres étendent à l'Algérie le traitement auquel ils sont tenus au titre de l'article II.1 du GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) et lui accordent un traitement non moins favorable que celui dont bénéficient les fournisseurs de services similaires, selon la liste d'engagements de la Commission européenne et de ses États membres sous le GATT. L'Algérie accorde aux fournisseurs de services de la Commission un traitement non moins favorable que celui accordé aux sociétés des pays tiers. La conclusion d'un accord d'intégration économique sera envisagée;
- Coopération économique (articles 40-62). Celle-ci couvre les domaines suivants : coopération régionale; sciences, technique et technologique; environnement; industrie; protection et promotion des investissements; normalisation et conformité; rapprochement des législations; services financiers; agriculture et pêche; transport; télécommunication et société de l'information; énergie et mines; tourisme et artisanat; douane; statistique; protections des consommateurs. Un dialogue économique est établi sur la politique macroéconomique des parties qui définissent les modalités et moyens de mise en œuvre des actions de coopération économique;
- Coopération sociale et culturelle (articles 67-78). Le régime correspondant est basé sur la non-discrimination pour les travailleurs des deux parties, concernant les conditions de travail, de rémunération et de licenciement, y compris la coordination des régimes de sécurité sociale;
- Coopération culturelle (article 74) a pour objectifs, de promouvoir un dialogue culturel et une coopération soutenue, sans exclure a priori, aucun domaine d'activité. Toutefois, une attention particulière sera accordée à l'encouragement des échanges de jeunes, à la presse et l'audiovisuel. La coopération vise, notamment la protection du patrimoine, les traductions, les échanges des expositions d'art et des artistes, la formation et l'éducation...;

- Coopération financière (articles 79-81). Elle est fournie à travers le programme MEDA, le nouvel instrument financier et les prêts BEI. Les domaines d'application concernent, la modernisation de l'économie, la promotion des investissements, la mise à niveau des infrastructures, l'accompagnement de la mise en place d'une zone de libre-échange et d'une législation de concurrence;
- Coopération dans le domaine de la justice et des affaires intérieures (article 82-91). Elle porte sur le renforcement des institutions et de l'État de droit, la libre circulation des personnes, la réadmission, la coopération en matière juridique et judiciaire, la prévention et la lutte contre la criminalité organisée, le terrorisme, le blanchiment de l'argent, le racisme et la xénophobie, la drogue, et la corruption.

Il est à souligner, par ailleurs, que l'Algérie a pris l'initiative, depuis 2001, de développer son économie dans le cadre de programmes de relance économique et de soutien à la croissance. Ce programme, doté d'un budget de 144 milliards de dollars pour la période 2005-2009, vise notamment, à développer les infrastructures publiques (délabrées après l'absence d'investissement pendant la décennie 90), l'eau, l'habitat, le renforcement des services publics et le capital humain, ainsi qu'un programme spécifique de développement et d'aménagement du territoire en faveur de la région des Hauts-Plateaux et du Grand Sud.

Elle a également engagé le processus de modernisation qui s'est accéléré à la faveur de l'accroissement des recettes issues de l'exportation des hydrocarbures. Les autorités publiques poursuivent, dans ce cadre, la transition vers l'économie de marché (avancement du programme de privatisation) et l'ouverture commerciale progressive (mise en œuvre de l'accord d'association avec l'Union européenne en septembre 2005, et processus d'adhésion à l'OMC en cours).

Menées dans le contexte sécuritaire difficile, les réformes économiques ont connu des avancées certaines, même si elles ont été menées par à coups et que globalement leur rythme ait été assez lent. Ces lenteurs expliquent que malgré une stabilisation économique réussie, l'économie algérienne n'a pas renoué avec la croissance. En effet, si l'inflation a été fortement réduite (3,4%), et que grâce aux rentrées pétrolières, la balance courante et le budget ont atteint des excédents record depuis 2000, la croissance du PIB est passée de 2,3% en 2002 à 5,3% en 2005, avec un point haut de 6,3% en 2003. La projection annuelle table sur un taux moyen de 5,3% par an sur la période 2005-2009. Le taux de chômage est lui, passé de plus de 25%, en 2000 à 15,3% en 2005, avec une population active qui croît rapidement. L'augmentation du chômage a pour effet direct une extension de la pauvreté. Dans un tel contexte une accélération des réformes est absolument nécessaire.

Parmi les principales avancées dans les réformes, on peut citer l'ouverture de pratiquement l'ensemble des activités au secteur privé national et étranger, la démonopolisation du commerce extérieur, la libération de la quasi totalité des prix, une fixation du taux de change et des taux d'intérêt qui reflètent beaucoup plus l'état du marché, la plus grande flexibilité du marché du travail.... Ces avancées ont été menées de pair avec les transformations législatives, réglementaires et institutionnelles nécessaires. Mais, l'Algérie est encore loin de l'instauration d'un véritable marché qui convaincrerait les agents économiques, consommateurs, travailleurs et entrepreneurs du bénéfice qu'ils retireraient de l'instauration d'une économie de cette orientation.

En effet, l'essence de l'économie de marché est la concurrence. C'est cette dernière qui impose l'efficacité dans les activités et génère le progrès technique. Les freins les plus importants à une plus grande compétition sur le marché algérien sont l'existence de barrières tarifaires et non tarifaires, les obstacles à l'investissement, de manière générale et étranger en particulier, le fait que la plus grande partie du capital productif est encore détenue par des entreprises publiques, l'inefficacité du secteur financier, la déficience des services des infrastructures de base, le fonctionnement de certaines administrations et du secteur de la justice et enfin la qualité de la main d'œuvre.

Le gouvernement algérien est très conscient de l'ensemble de ces problèmes qui figurent comme des priorités fondamentales dans son action. Sur le plan de la politique commerciale, l'Algérie a fait un effort remarquable avec d'importantes baisses de tarifs, à l'occasion de la loi des finances complémentaire pour 2001 et de la loi des finances pour 2002.

L'Algérie est aussi entrée dans la phase finale des négociations pour son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce. Sur le plan des privatisations, le dispositif de 1995 qui a accusé d'importants retards dans sa mise en œuvre, s'est vu reformulé en août 2001. Dans le même temps, d'importantes opérations ont été réalisées ou initiées: prise de participation d'Ispat dans le capital de Sider et de Ferphos, vente d'une deuxième licence GSM, choix de l'assistance technique pour un certain nombre d'autres privatisations. Elle a reformulé aussi sa politique d'incitation à l'investissement au mois d'août 2001. Les réformes du secteur financier, des secteurs de la justice et de l'éducation sont aussi à l'ordre du jour.

L'Union européenne apporte son aide au gouvernement algérien pour atteindre ses objectifs dans ces différents domaines. Plusieurs projets sont en cours dans le développement de la PME/PMI, la privatisation et la restructuration du secteur public et la modernisation du secteur financier. D'autres projets sont en cours de démarrage tels la formation professionnelle, l'appui à la réforme de l'éducation et à la réforme des postes et télécommunications, l'amélioration du fonctionnement des régies financières (douane, administration fiscale, régies foncières), l'accompagnement de la mise en

œuvre de l'accord d'association, la réforme du secteur de la justice. Néanmoins certains projets (éducation, justice), n'ont pas uniquement une dimension économique mais une portée beaucoup plus large.

La transition vers l'économie de marché en général et vers la zone de libre-échange en particulier, s'accompagne de coûts sociaux importants. Le gouvernement algérien, anticipant ces coûts, a mis précocement en place des institutions pour gérer un filet social et contenir les effets des licenciements. La Communauté européenne tient à être présente dans ces domaines. Elle vient de démarrer un important programme de développement local dans le Nord-Est de l'Algérie.

À côté de son appui à la transition économique et à la limitation de ses coûts sociaux, la communauté européenne s'est aussi profondément engagée pour la consolidation des acquis démocratiques et l'édification d'un État de droit. Ceci constitue, par ailleurs, un des principaux objectifs du Processus de Barcelone. C'est ainsi qu'elle a démarré un programme de modernisation de la police algérienne. La Communauté européenne a voulu aussi consolider l'avancée de l'Algérie dans le domaine de l'information à travers un projet d'appui aux médias et journalistes algériens. Elle poursuit le même objectif de renforcement de la démocratie à travers l'appui aux organisations non gouvernementales (associations). Enfin la Communauté européenne participe à l'effort de réhabilitation des zones sinistrées (touchées par le terrorisme).

Ces différents projets sont menés dans un esprit de partenariat. Leur insertion dans les priorités algériennes et leur cohérence d'ensemble sont importantes. La communauté européenne n'agit pas en effet comme un simple bailleur de fonds ayant comme objectif la réalisation ponctuelle d'un projet, mais a pour ambition d'accompagner le gouvernement algérien à la résolution des problèmes et des défis qui se posent à l'Algérie. Bien évidemment, les réponses à ces défis ne sont pas toujours simples et on ne peut jamais garantir qu'une réforme ou un projet réussisse parfaitement. Des contraintes importantes de procédure pèsent aussi sur le cheminement et le rythme de l'aide. Ces contraintes devraient moins peser à l'avenir. Quoi qu'il en soit la confiance réciproque et la volonté sont indispensables pour relever les défis posés à l'Algérie. Et cette confiance mutuelle existe.

Mais sans attendre l'entrée en vigueur de l'accord, l'Algérie bénéficie des financements MEDA I et II qui ont remplacé les anciens protocoles financiers. Un Document de stratégie par pays (DSP) constituant un cadre stratégique pour la coopération de l'Union européenne avec l'Algérie, au titre de l'IEVP a été établi pour la période 2007-2013 (allocation nationale).

Le Programme indicatif national (PIN) expose, en termes opérationnels, la réponse de la Commission pour la période 2007-2010 en mettant en exergue ses objectifs, les résultats attendus et

les conditions à respecter dans les domaines prioritaires de coopération. Pour le PIN 2007-2010, dont le montant indicatif est de 220 millions d'euros, les principaux axes sont :

- La réforme de la justice;
- La croissance économique et l'emploi;
- Le renforcement des services publics de base.

La programmation (partie PIN) a été élaborée en étroite coordination avec les autorités algériennes et en cohérence avec les priorités nationales. L'intégralité du DSP a été communiquée aux autorités algériennes avant la tenue du comité de gestion. Une coordination avec les États membres et les principaux bailleurs multilatéraux a été assurée tout au long du processus.

Il se dégage du rapport correspondant, que la libéralisation du commerce se poursuit dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord d'association avec l'Union européenne, ainsi que des négociations d'adhésion à l'OMC. Les droits de douane ont été réduits au cours de ces dernières années et la nomenclature tarifaire a été rationalisée. Dans le cadre de l'accord d'association, les droits frappant les marchandises importées de l'Union européenne seront progressivement supprimés sur une période de 12 ans, alors que les marchandises algériennes pourront accéder en franchise de droits aux marchés de l'Union européenne.

La mise en œuvre intégrale de l'accord d'association est un véritable défi. Les sujets d'inquiétude concernent en particulier la nécessité d'améliorer l'administration des douanes et la logistique commerciale.

Dans le domaine des infrastructures, deux chantiers paraissent prioritaires:

Le renforcement des infrastructures de transport nationales, régionales et leur interconnexion avec le réseau transeuropéen de transport, notamment celui de l'infrastructure portuaire (services portuaires, et services d'appui aux opérations d'exportation de produits frais) et les mesures d'accompagnement (réforme des douanes, des inspections phytosanitaires); et toute la chaîne de l'infrastructure logistique qui requiert des réformes (ouverture du secteur du transport, développement des plateformes logistiques; incitations au renouvellement du parc de camions, etc.);

Le développement de l'autoroute est-ouest qui offre une occasion unique de désengorger les grands centres urbains et de résoudre le problème d'accès au foncier industriel et commercial. L'Algérie a besoin de renforcer sa capacité à aménager le territoire en conséquence, autour du tracé d'autoroute. Le développement de zones industrielles et commerciales le long du tracé, en les



concédaire à des promoteurs et aménageurs privés -dans un premier temps par des projets d'aménagement pilote- contribuerait vraisemblablement à résoudre le problème du foncier.

Les transports en Algérie ont bénéficié d'un important soutien de la part de la Banque européenne d'investissement, d'un montant total de 431 millions d'euros (29%) de l'activité totale dans le pays pour les autoroutes trans-algériennes est-ouest, faisant partie de l'autoroute de l'Union du Maghreb arabe.

Les fonds ont servi à des travaux de construction, d'amélioration et de réfection sur les principales routes reliant les grands centres économiques du pays et les pays avoisinants, ce qui contribue aussi au développement des régions les moins accessibles.

## I.2.2. Les accords de coopération avec les autres pays de l'UMA

### I.2.2.1. Accord de coopération entre l'Union européenne et la Mauritanie

La coopération entre l'Union européenne et la Mauritanie date de 1958. Elle s'exprime principalement sous forme de financements des Fonds européens de développement (FED) et par la mise en œuvre des accords de pêche. La coopération avec la Mauritanie s'exerce dans le cadre général des Accords de Cotonou, signés en juin 2000. Ce partenariat entre les pays ACP et l'Union européenne a pour finalité de réduire la pauvreté dans les 77 pays membres d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, avec l'appui de la Commission européenne.

Les relations entre l'Union européenne et la République islamique de Mauritanie sont régies par le Document stratégique, signé le 25 avril 2002 ainsi que par des conventions particulières issues du budget général de l'Union européenne.

La Mauritanie a été déclarée éligible à l'initiative de réduction de la dette des pays pauvres très endettés (PPTE) le 27 janvier 2000. Cette décision se fonde sur le calcul de la soutenabilité de la dette et les bonnes performances de la Mauritanie en matière d'ajustement et de réformes dans les domaines macroéconomiques et sociaux. L'encours total nominal de la dette extérieure est passé de 714 millions de dollars en 1980 à 1962 millions de dollars en 1998. Il s'agit essentiellement, tout au long de la période, d'une dette de long terme, publique ou garantie par les États créanciers. L'action de la Commission européenne, au titre du 9ème FED, se situe essentiellement dans ce cadre.

### ► Objectifs et domaines de coopération

Le traité de l'Union européenne définit dans son article 117, les trois objectifs généraux de la politique communautaire et de développement à savoir, favoriser le développement économique et social durable des pays en développement, assurer leur insertion harmonieuse et progressive dans l'économie mondiale, et enfin lutter contre la pauvreté.

En réponse à cela, l'Accord de Cotonou se fonde sur cinq piliers interdépendants :

- Une dimension politique approfondie;
- Une participation accrue;
- Une approche plus stratégique de la coopération, centrée sur la réduction de la pauvreté;
- De nouveaux partenariats économiques et commerciaux;
- Une coopération financière améliorée.

L'accord met un accent particulier sur l'appropriation locale des réformes économiques et sociales et l'intégration des acteurs du secteur privé et de la société civile.

La Commission et le Conseil européen ont alors défini six domaines de concentration choisis en fonction de leur contribution à la réduction de la pauvreté, de la valeur ajoutée de l'action communautaire, mais aussi de la politique de développement de la République islamique de Mauritanie :

- Le commerce et le développement;
- L'intégration et la coopération régionales;
- L'appui aux politiques macroéconomiques;
- La promotion d'un accès équitable aux services sociaux et transports;
- La sécurité alimentaire et le développement rural durable;
- Le renforcement des capacités institutionnelles.

### ► Financement

Depuis 1985, la Mauritanie a bénéficié de plus de 335 millions d'euros d'aide provenant de la Communauté européenne. En ce qui concerne les projets de développement, la Commission européenne est le deuxième bailleur de fonds après la Banque mondiale. Elle se place au premier rang dans les domaines des transports et des mines, au deuxième rang pour ce qui est de l'ajustement structurel, de la sécurité alimentaire, de l'eau et du renforcement des capacités, et enfin au troisième rang dans le secteur de l'agriculture.

L'aide apportée par la Commission européenne aux pays signataires de l'Accord de Cotonou se présente sous la forme de financements liés aux FED (Fonds européens de développement).

L'accord définit les cadres d'intervention sectoriels de la Commission européenne en Mauritanie. Pour la période 2001-2007, une première enveloppe a été fixée à 105 millions d'euros, réévaluée à 155,4 millions d'euros pour les projets à long terme. Le secteur des infrastructures absorbe 85% du budget total, afin de répondre à une demande considérable en matière de routes. Les 15% restant sont repartis entre le renforcement des capacités (10%) et divers domaines tels que la recherche minière, la santé... (5%).

Une deuxième enveloppe de 87 millions d'euros comprend 45 millions d'euros, destinés au système de compensation des variations liées aux produits minéraliers. Cette somme est consacrée au renouvellement du port minéralier de Nouadhibou.

Des financements liés à des lignes budgétaires spécifiques (par exemple, l'environnement, les ONGs) sont également employés actuellement.

#### ► Interventions de la Banque européenne d'investissement (BEI)

La stratégie de la BEI en Mauritanie est d'agir dans le cadre des orientations sectorielles et de contribuer au renforcement du secteur financier, mais aussi de soutenir les initiatives du secteur privé qui se présentent.

Entre 1990 et 2000, les financements de la BEI, accordés sous forme de capitaux à risques et prêts bonifiés sur ressources propres, ont été orientés vers la diversification et la modernisation de l'industrie minière, ainsi que le développement de certaines industries de transformation, à savoir :

- La fabrication de pièces métalliques, notamment pour l'industrie minière;
- Les constructions routières;
- Le conditionnement du poisson pour l'exportation.

En 2004, un prêt de 22,5 millions d'euros a été accordé à la SNIM (Société nationale des industries minières) pour équiper le centre minier de Zouerate d'une nouvelle centrale électrique.

Les petites et moyennes entreprises ont également bénéficié d'interventions à hauteur de 4,7 millions d'euros sous forme de prêts globaux en faveur du secteur financier grâce à la promotion de l'investissement privé. 11 millions d'euros sont également disponibles pour aider les entreprises mauritaniennes à travers le programme Pro-Invest.

### ► Accord de pêche

Les activités de pêche des navires de l'Union européenne dans les eaux mauritaniennes s'exercent dans le cadre de l'accord commercial signé en 2001 (pour une durée de cinq ans). Cet accord a augmenté les possibilités de pêche et a apporté, en août 2004, la contrepartie financière versée à la Mauritanie de 86 millions d'euros. Celle-ci est destinée, entre autres, à des actions ciblées d'appui à la recherche, à la surveillance, à l'appui institutionnel et au développement de la pêche artisanale. A ce montant, s'ajoutent les recettes des licences de l'activité commerciale de la flotte européenne qui s'élèvent à environ à 10 millions d'euros par an. Les recettes budgétaires de la pêche européenne s'élèvent donc à un total de 96 millions d'euros, contribution importante équivalant à un quart du budget annuel de l'État mauritanien.

Les États membres sont particulièrement présents dans le secteur de la pêche, notamment l'Allemagne, la France et l'Espagne, dont les objectifs visent la préservation et la gestion durable des ressources halieutiques.

En outre, sur cette contrepartie financière, 4 millions d'euros sont consacrés, chaque année, à des actions ciblées et contribuent à la modernisation de l'infrastructure halieutique mauritanienne et à la gestion durable de la pêche par le renforcement des moyens de la surveillance maritime, la recherche et l'amélioration des conditions vétérinaires et phytosanitaires, la formation maritime et l'appui au développement de la pêche artisanale.

La prise en compte de l'importance de la durabilité des ressources halieutiques est une préoccupation permanente au sein de l'Union européenne. L'accord intègre cette préoccupation puisque son article 4 prévoit le réajustement des possibilités de pêche sur la base d'avis scientifiques. Conformément au protocole de l'accord, trois commissions mixtes ont ainsi eu lieu en 2004, au cours desquelles la Commission a approuvé les conclusions des groupes scientifiques. L'Union européenne a ainsi pris les dispositions nécessaires pour l'application des mesures concernant le nouvel arrêt biologique, le zonage, le gel des licences de certaines catégories et l'interdiction de l'utilisation de certains engins de pêche. Ces mesures induiront, selon les scientifiques, une réduction de l'effort de pêche estimé entre 20 et 25%.

### ► Second plan d'action

Le second plan d'action du Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP) a été finalisé en juin 2006. Il définit les priorités, stratégies et programmes du gouvernement pour les années 2006-2010.

Le Document stratégique pour le 10<sup>ème</sup> FED qui doit entrer en vigueur en 2008, sera basé sur ce deuxième plan d'action, en tenant compte de la capacité largement accrue d'investissement de l'État mauritanien, grâce aux importantes recettes pétrolières sur toute la période de programmation. Le 10<sup>ème</sup> FED devra permettre la consolidation des réformes en cours et s'inscrire dans la continuité des appuis existants. Dans un premier temps, il s'agit de soutenir le pays pendant la phase de transition vers un régime pleinement démocratique et constitutionnel, en aidant la formation d'un Etat représentatif, stable et efficace, qui soit à même d'enclencher un processus durable de développement.

En novembre 2005, lors de l'ouverture des consultations entre l'Union européenne et la Mauritanie au titre de l'article 96 de l'Accord de Cotonou, et comme conséquence des changements politiques intervenus dans le pays, la partie européenne a décidé de financer des projets d'appui institutionnel en soutien au processus de transition.

#### I.2.2.2. La coopération entre l'Union européenne et la Libye

Les relations de coopération entre la Libye et l'Union européenne ne s'inscrivent dans aucun cadre formel et se limitent principalement à des échanges de lettres relatives à l'immigration et au respect des droits de l'homme. Le lancement de négociations entre les deux parties en vue de l'établissement d'un nouvel accord de coopération, remonte à 2004.

Grâce aux résultats positifs d'un dialogue et d'engagements réciproques, la Commission européenne a proposé à l'Union européenne d'engager des négociations, en vue de la conclusion d'un accord-cadre avec la Libye en 2008, dans l'objectif de renforcer les relations politiques, sociales, économiques, commerciales et culturelles entre les parties.

L'objectif de donner un cadre aux relations avec la Libye a été défini dans les conclusions du Conseil du 15 octobre 2007, dans lesquelles la Commission a été invitée à établir et à présenter des directives de négociation, en vue d'un accord avec la Libye, signe d'une reconnaissance de l'évolution sensible des relations entre l'Union européenne et ce pays, au cours de ces dernières années.

En engageant des négociations en vue de relations contractuelles avec la Libye, la Commission vise à:

- Établir une coopération et un dialogue fructueux sur les questions politiques, relevant d'un intérêt commun aux niveaux bilatéral et régional, notamment en ce qui concerne des sujets majeurs, tels que la sécurité internationale, le développement et les droits de l'homme;

- Contribuer aux réformes économiques et sociales engagées dans le pays;
- Poursuivre le développement des relations commerciales et économiques, notamment en concluant un accord de libre échange entre l'Union européenne et la Libye et en accompagnant son intégration dans le cadre commercial et économique international;
- Coopérer dans de nombreux domaines d'intérêt commun, tels que ceux des migrations, de l'énergie, des transports, de l'éducation, de l'environnement et de la culture.

### I.3. Commentaire sur la coopération entre l'Union européenne et les pays de l'Union du Maghreb arabe.

La coopération euroméditerranéenne, initiée depuis plus d'une décennie n'a pas encore atteint les objectifs escomptés. Il est un fait établi, que l'Union européenne se préoccupe d'abord des pays de l'Europe de l'Est, nouvellement admis en son sein, plus que des partenaires méditerranéens, bien que depuis 2004, la coopération euro-méditerranéenne ait été renforcée avec l'inclusion des partenaires méditerranéens dans la politique européenne de voisinage (PEV) et la mise en place du nouvel instrument financier, I EVP. Mais le traitement appliqué aux pays de la région manque d'homogénéité, par le fait, dûment avéré, que certains pays ne bénéficient pas encore d'un cadre adéquat de coopération. C'est le cas de la Libye et de la Mauritanie.

Le budget d'aide européenne aux pays méditerranéens reste insignifiant par rapport à celui accordé aux pays nouvellement admis au sein de l'Union. Pour la période 2007-2013, la Pologne, à elle seule, bénéficie d'une aide de 30 milliards d'euros, alors que le budget réservé, pour la même période, à l'ensemble des pays de la Méditerranée n'est que de 15 milliards. De même, l'Europe injecte moins de 2% de ses investissements directs étrangers (IDE), en Méditerranée ; alors que les États-Unis investissent entre 18 et 20% de leurs IDE au Mexique et en Amérique du sud et le Japon investit plus de 25% de ses IDE en Chine, au Vietnam, en Indonésie et en Malaisie. L'écart de développement entre les deux rives de la Méditerranée se creuse davantage. Cet écart de 1 à 12 est considéré comme étant l'un des plus forts au monde. Selon les sources de l'OCDE, les besoins en emplois dans la zone sud de la Méditerranée sont de 40 millions, dans les prochaines années, si l'on veut seulement maintenir le taux de chômage actuel dans cette région.

Cette situation est de nature à retarder davantage la mise en œuvre avec succès, de la zone de libre-échange euroméditerranéenne et l'intégration accrue des économies des pays partenaires méditerranéens. La concrétisation de ces objectifs nécessite, entre autres, l'établissement d'un système de transport multimodal durable, efficace et moderne, à l'échelle de la région, prenant en compte les infrastructures, la simplification des procédures administratives et douanières, l'harmonisation des règles en termes de politique de l'environnement.

Un tel projet, s'il venait à être exécuté de manière homogène et efficace, devra permettre une amélioration de la qualité, de la sécurité et de l'efficacité des systèmes régionaux de transport des passagers et des marchandises et du fonctionnement du secteur du transport dans sa totalité. Ce qui contribuera au développement global des partenaires méditerranéens dans les domaines économiques et sociaux à travers des volumes de trafics accrus et durables, une plus grande compétitivité du commerce et des échanges plus équilibrés.

Afin de renforcer la coopération euroméditerranéenne et de traduire la PEV dans la réalité, la Commission européenne doit proposer des mesures encore plus ambitieuses et concrètes, notamment financières, pour contribuer davantage à une meilleure intégration physique de la région, au-delà des simples mesures de réduction des entraves administratives, entreprises.

La nouvelle perspective de coopération, dénommée *Union pour la Méditerranée* peut être promotrice d'un co-développement et fédératrice d'idées forces autour d'un partenariat homogène et équilibré pour un développement durable, en vue d'asseoir les bases de la stabilité et de la paix dans cette partie du monde, connue pour être le berceau de la civilisation humaine.

D'un autre côté, les pays partenaires doivent activer la modernisation et le renforcement de leurs infrastructures de transport nationales et régionales et leurs interconnexions avec le réseau transeuropéen, pour les doter d'une qualité, d'une diversité, d'une densité et d'une accessibilité proches de celles des principaux partenaires économiques européens.

Ils doivent également accélérer les réformes administratives, institutionnelles et réglementaires, pour se mettre en conformité avec la réglementation appliquée par les voisins du Nord, visant la libéralisation du secteur, la facilitation des procédures administratives et douanières aux frontières, l'ouverture des services de transport à la concurrence, l'adhésion au ciel ouvert européen, aux conventions internationales régissant le transport, au système Galileo.

Ils doivent aussi promouvoir un tissu national d'entreprises, dense, performant pour s'adapter aux nouvelles règles et modalités de la compétition internationale et renforcer la compétitivité de leurs appareils productifs, pour intégrer les économies de leurs pays respectifs aux réseaux économiques régionaux et mondiaux, notamment celui de l'Union européenne.

## I.4. Coopération au sein de la région MEDA

### I.4.1. L'Union du Maghreb arabe

L'idée d'instaurer une communauté maghrébine a été lancée par la Conférence de Tanger, en avril 1958. Cette initiative a été concrétisée par la suite, par plusieurs accords couvrant divers domaines de coopération entre les 5 pays, notamment au niveau des mesures d'allégement des procédures douanières et de réduction des droits de douanes pour les échanges internes de leurs produits industriels.

Parallèlement, des arrangements bilatéraux furent mis en place. Les accords tuniso-algériens de 1983 et libyo-marocain de 1985 sont des exemples de tels arrangements. Le premier accord a permis la construction d'un gazoduc Algérie-Tunisie-Italie long de 2 400 km et d'une ligne électrique traversant les deux pays, et l'accord entre le Maroc et la Libye a supprimé le visa pour les nationaux des deux pays et a levé des restrictions de droits de douane contribuant ainsi à des flux d'échanges commerciaux importants. D'autres accords ont suivi entre la Tunisie et la Libye et entre la Tunisie et le Maroc.

#### I.4.1.1 Création de l'Union du Maghreb arabe (UMA)

Les pays de la sous-région, convaincus de l'intérêt de se regrouper en communauté, à l'instar des autres sous régions, soit au sein de l'Afrique, soit ailleurs, ont décidé, le 17 février 1989, à Marrakech, de créer l'Union du Maghreb arabe (UMA). Les chefs d'État des cinq pays maghrébins, réunis à cette occasion, ont signé le traité constitutif de l'Union du Maghreb arabe, composée des États indépendants suivants :

- République algérienne démocratique et populaire;
- Royaume du Maroc;
- Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire et socialiste;
- République islamique de Mauritanie;
- République de Tunisie.

Le traité constitutif de l'Union du Maghreb arabe est entré en vigueur le 1er juillet 1989. Le Sommet de Marrakech a été précédé de la réunion des cinq chefs d'État maghrébins, tenue à Zeralda (Algérie), le 10 juin 1988, au cours de laquelle il a été décidé de constituer une Grande Commission, chargée de définir les voies et moyens permettant la réalisation d'une Union entre les



cinq États du Maghreb arabe. Les travaux de cette commission ont constitué par la suite, le programme de travail, à court et à moyen terme, de l'UMA.

Outre la signature du traité, le Sommet de Marrakech a adopté une déclaration solennelle relative à la création de l'UMA, et un programme de travail de l'Union. Par la suite, six sommets ont été tenus, respectivement à Tunis, les 21-23 janvier 1990, Alger, les 21-23 juillet 1990, Ras Lanouf, les 10-11 mars 1991, Casablanca, les 15-16 septembre 1991, Nouakchott, les 10-11 novembre 1992 et Tunis, les 2-3 avril 1994.

Au cours de ces sommets, le Conseil de la présidence a pris plusieurs résolutions, parmi lesquelles, le parachèvement des structures de l'UMA, telles qu'elles sont prévues par le traité constitutif et l'adoption des conventions maghrébines (au nombre de 36) intéressant divers secteurs et des programmes d'exécution des travaux initiés par les instances de l'UMA.

#### I.4.1.2. Structures de l'UMA

L'Union du Maghreb arabe est dotée de:

- Conseil de la présidence, instance suprême de l'Union et seul organe habilité à prendre des décisions. Celles-ci sont prises à l'unanimité;
- Conseil des ministres des Affaires étrangères, chargé de préparer les sessions du Conseil de la présidence et d'examiner les propositions des autres institutions de l'UMA;
- Secrétariat général permanent qui assure le secrétariat du Conseil de la présidence, du Conseil des ministres des Affaires étrangères, du Comité de suivi et des commissions ministérielles spécialisées;
- Comité de suivi composé d'un membre de chaque gouvernement, chargé du suivi des affaires de l'Union;
- Quatre commissions ministérielles spécialisées, chargées respectivement de l'économie et des finances, de la sécurité alimentaire, de l'infrastructure et des ressources humaines. Chacune de ces commissions peut créer des conseils ministériels sectoriels et des comités d'experts chargés de préparer les travaux à soumettre aux conseils, puis aux commissions ministérielles spécialisées, concernées;
- Assemblée consultative composée de trente représentants par pays, choisis au sein des institutions législatives des États membres; et,
- Instance judiciaire.

Dans la pratique, le Secrétariat général entretient des liens étroits avec ces institutions dont il conserve leurs actes. De par ses statuts, le Secrétariat général travaille en étroite coopération avec le Conseil des ministres des Affaires étrangères, le Comité de suivi et les commissions ministérielles spécialisées. Le traité constitutif de l'UMA a fixé les objectifs suivants :

- La consolidation des rapports qui lient les États membres et leurs peuples;
- La réalisation du progrès et bien-être de communautés et défense de leurs droits;
- La réalisation progressive de la libre circulation des personnes, des services, des marchandises et des capitaux entre les États membres;
- L'adoption d'une politique commune dans tous les domaines;
- La réalisation, sur le plan international, de la concorde entre les États membres et l'établissement d'une étroite coopération diplomatique fondée sur le dialogue;
- La sauvegarde, sur le plan de la défense, de l'indépendance de chacun des États;
- La réalisation, au plan économique, du développement agricole, industriel, commercial et social des États membres et la réunion des moyens nécessaires à cet effet, notamment en mettant sur pied des projets communs et en élaborant des programmes globaux et sectoriels;
- L'établissement, sur le plan culturel, d'une coopération visant à développer l'enseignement aux différents niveaux, à préserver les valeurs spirituelles et morales inspirées des enseignements généraux de l'Islam, et à sauvegarder l'identité nationale arabe, en se dotant des moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs; notamment pour l'échange des enseignants et des étudiants et pour la création d'institutions universitaires et culturelles, ainsi que des instituts de recherche maghrébins.

Dans la perspective d'instituer, à terme, une union économique maghrébine entre les cinq États membres, les étapes suivantes ont été fixées :

- L'institution d'une zone de libre-échange, avec le démantèlement de l'ensemble des obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce inter États;
- L'union douanière, tendant à instituer un espace douanier unifié, avec l'adoption d'un tarif extérieur commun vis-à-vis du reste du monde;
- Le marché commun qui doit consacrer l'intégration des économies maghrébines avec la levée des restrictions à la circulation des facteurs de production à travers les frontières nationales des pays membres.

Les pays de l'UMA ont, depuis la création de cette institution, adoptés une vingtaine d'accords et conventions, dont la liste est donnée en annexe, couvrant presque tous les domaines de coopération notamment :

- La promotion et la garantie des investissements;
- Le développement des chemins de fer et de l'autoroute maghrébines;
- Le transport terrestre de voyageurs, de marchandises et de transit;
- Les échanges de produits agricoles;
- La non double-imposition et la mise en place de bases de coopération mutuelle dans le domaine des impôts;
- Les conditions commerciales, tarifaires et le certificat d'origine;
- La coopération judiciaire, culturelle et sociale.

En vue d'atteindre les objectifs, ainsi définis au plan de l'intégration physique de la région dans son ensemble, la commission ministérielle des infrastructures de base a élaboré un programme ambitieux visant le développement des infrastructures de transport, l'élimination des entraves à la circulation des biens, des services et des personnes et une coordination plus étroite entre les pays de l'UMA dans le sens d'unifier leurs positions à l'égard du traitement des questions d'exploitation des différents modes et systèmes de transport à l'échelon de toute la zone et de mieux les appréhender. Parmi ces projets, outre les mesures de facilitation des procédures administratives et douanières pour la fluidité de circulation aux frontières des passagers et des marchandises, le développement de l'autoroute de l'Unité maghrébine et du réseau maghrébin et l'amélioration des services du train transmaghrébin.

L'autoroute de l'Unité maghrébine connaît un développement important avec la concrétisation d'ici à 2010 d'un linéaire total -y compris les bifurcations vers les grandes villes-, de 1 410 km au Maroc, de la réalisation du tronçon traversant le territoire algérien de la frontière marocaine à la frontière tunisienne, sur 1 096 km, et un développement important en Tunisie.

À titre d'exemple du travail accompli, on peut citer la 11<sup>ème</sup> et dernière session -jusqu'à la date- du Conseil ministériel maghrébin de transport qui a permis entre autres l'adoption du projet d'amendement de la convention maghrébine portant sur la reconnaissance mutuelle des permis de conduire et la révision de la convention maghrébine en matière de transport maritime. Le Conseil a adopté le statut de l'union maghrébine des aéroports, et a recommandé de mettre au point un cadre favorisant la libéralisation du transport aérien entre les pays de l'UMA et d'arrêter un calendrier à cette fin.

Les pays de l'Union du Maghreb arabe, -outre l'établissement d'accords de fraternité, de concorde et de bon voisinage, et de conventions relatives au transport internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises-, ont signé bilatéralement plusieurs conventions et accords commerciaux et tarifaires entre eux, afin de permettre une libre circulation de tous les produits originaires ou en

provenance du territoire de chacun d'eux, et ce dans le but de promouvoir les échanges intramaghrebins. Le tableau suivant récapitule les accords commerciaux et tarifaires signés entre les pays de l'UMA:

Pays	Algérie	Maroc	Mauritanie	Libye	Tunisie
Algérie		UMA 17/2/89 CCT 14/3/89	UMA 17/2/89 CCT 12/11/73	UMA 17/2/89 ACCET 1/2/69 CCT 29/3/73	UMA 17/2/89 CCT 17/2/73 AACCT 15/5/91
Maroc	UMA 17/2/89 CCT 17/3/89		UMA 17/2/89 CCT 4/8/89	UMA 17/2/89 ACT 29/6/90	UMA 17/2/89 ALE 16/3/99 Agadir 25/2/04
Mauritanie	UMA 17/2/89 CCT 12/11/73	UMA 17/2/89 CCT 4/8/89		UMA 17/2/89	UMA 17/2/89 ACT 27/1/86
Libye	UMA 17/2/89 ACCET 1/2/69 CCT 29/3/73	UMA 17/2/89 ACT 29/6/90	UMA 17/2/89		UMA 17/2/89 CMT 14/6/01, en vigueur le 19/2/02
Tunisie	UMA 17/2/89 CCT 17/2/73 AACCT 15/5/91	UMA 17/2/89 ALE 16/3/99 Agadir 25/2/04	UMA 17/2/89 ACT 27/1/86	UMA 17/2/89 CMT 14/6/01, en vigueur 19/2/02	

Légende

CCT : convention commerciale et tarifaire ■ ACT : accord commercial et tarifaire ■ ACCET : accord de coopération commerciale, économique et technique ■ AACCT : accord additionnel à la convention commerciale et tarifaire

#### I.4.2. Accord de libre-échange d'Agadir

L'Accord d'Agadir, lancé entre le Maroc, la Tunisie, l'Égypte et la Jordanie, en mai 2001 à Agadir, a été signé le 25 février 2004 et entré en vigueur le 1er janvier 2006. Il marque une étape dans la progression de l'intégration sud-sud et constitue une démarche volontaire entreprise par ces quatre partenaires, en vue d'établir entre eux une zone de libre-échange.

L'accord vise, dans un premier temps, la création d'une zone de libre-échange de manière progressive, pendant une phase transitoire, afin de permettre de dynamiser les échanges commerciaux, de développer le tissu industriel, soutenir l'activité économique et l'emploi, augmenter la productivité et améliorer le niveau de vie dans les pays signataires.

De même il devra favoriser la coordination des politiques macroéconomiques et sectorielles, notamment dans les domaines du commerce extérieur, de l'agriculture, de l'industrie, de la fiscalité, des finances, des services et de la douane, en plus de sa contribution à l'harmonisation des législations dans le domaine économique des pays signataires.

Concernant les dispositions relatives à la libéralisation du commerce extérieur, les pays contractants ont adopté un calendrier prévoyant une exonération totale des produits industriels, à partir du 1er janvier 2005. Il a, par ailleurs, été convenu de libéraliser le commerce des produits agricoles et agro-

industriels, conformément au programme exécutif de l'accord de gestion et le développement des échanges commerciaux entre les pays arabes, pour la concrétisation de la Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA). Le secteur des services sera, quant à lui, libéralisé conformément aux termes de l'accord général du commerce des services de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les termes de l'Accord stipulent également l'application des règles d'origine arabo-méditerranéennes qui devront être mise en conformité avec les règles d'origine euroméditerranéennes.

Pour ce qui est de l'adhésion à l'Accord d'Agadir, il a été convenu que tout pays arabe, membre de la Ligue arabe et de la Grande zone arabe de libre-échange et lié par un accord d'association ou de libre-échange avec l'Union européenne, peut adhérer à l'Accord d'Agadir après consentement de tous les pays membres.

L'accord permet de créer un marché de plus de 100 millions d'habitants dans les quatre pays concernés, entraînerait des gains d'efficacité et rendrait la région plus attrayante pour les investisseurs étrangers.

L'Union européenne s'est engagée à appuyer le Processus d'Agadir tant sur le plan financier que sur le plan technique. Le programme *Aide aux signataires d'accords d'association pour le développement du libre-échange entre eux et avec l'Union européenne* a été approuvé dès 2003. Ce programme, doté d'une enveloppe financière de 4 millions d'euros et financé au titre de MEDA, vise à encourager le commerce et l'intégration sud-sud, en commençant au niveau intrarégional, ce qui ne peut que contribuer à améliorer l'attractivité des Investissements directs étrangers (IDE) dans cet espace économique. Le commerce intrarégional est encouragé dans le cadre de l'Accord d'Agadir, de la Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA) et de l'union douanière du Conseil de coopération du Golfe (CCG).

#### I.4.3. Convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux interarabes

La convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux interarabes, connue sous le nom de GAFTA (Greater Arab Free Trade Area) a été signée le 17 février 1981 par les pays membres de la Ligue arabe. Elle est entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2005. Cette convention prévoit l'abattement progressif des droits de douane et taxes d'effet équivalent, au taux de 10% par an sur une période de 10 ans, à compter du 01/01/1998, ainsi que la liberté d'importation, et ce, pour les produits d'origine arabe.

Il s'agit de la plus grande région du libre-échange arabe, quand les 17 membres de la Ligue arabe ont consenti en 1997, de diminuer les droits de douane et taxes, sur les produits arabes et de créer une zone de libre-échange arabe pour les exportations et les importations entre les membres.

Le tableau suivant récapitule les accords de commerce signé au sein de la région MEDA et avec leurs principaux partenaires extérieurs :

Accords	AA avec UE	UMA	ALE Agadir	GAFTA <sup>2</sup>
Algérie	Signé le 26/4/02, en vigueur le 1/9/05	Signé le 17/2/89		Paraphé en 2/89
Maroc	Signé le 1 <sup>er</sup> /2/96, en vigueur le 1/3/00	Signé le 17/2/89	Signé le 25/2/04	Signé le 17/2/81, en vigueur le 1/1/05
Libye		Signé le 17/2/89		Signé le 17/2/81, en vigueur le 1/1/05
Mauritanie		Signé le 17/2/89		Signé en 2/89
Tunisie	Signé le 17/7/95, en vigueur le 1/3/98	Signé le 17/2/89	Signé le 25/2/04	Signé le 1/02/89, en vigueur le 1/1/05

Légende

AA : accord d'association avec l'UE ■ UMA : accord entre les pays de l'UMA ■ ALE Agadir : accord de libre-échange d'Agadir, entre le Maroc l'Égypte, la Jordanie et la Tunisie ■ GAFTA : convention de facilitation et de développement des échanges commerciaux interarabes.

### I.5. Commentaire sur la coopération au sein de la région MEDA

Le renforcement de l'intégration et complémentarité maghrébines devrait tenir compte des mutations induites par la mondialisation et exige la poursuite de l'action visant l'instauration d'une zone de libre-échange afin de faire de l'Union du Maghreb arabe un espace économique à l'image des autres regroupements régionaux.

Certains facteurs ont ralenti le projet d'Union maghrébine. Ceci a eu pour conséquence des échanges intramaghrébins insuffisants dépassant à peine les 4% des échanges extérieurs.

Parmi les raisons expliquant cet état de fait, il faut mentionner les faiblesses du secteur public et privé dans certains cas et la non prise en compte de la région UMA, voire MEDA, comme base opérationnelle de développement au lieu de l'État dont le territoire est limité en terme de marché et ce, afin que les industries maghrébines, voire arabes, puissent bénéficier des économies d'échelles et de marchés plus vastes les rendant plus compétitives dans un monde livré de plus en plus à une rude concurrence.

<sup>2</sup> GAFTA : convention en vigueur par l'Algérie, l'Arabie Saoudite, le Bahreïn, les Émirats Arabes Unis, l'Égypte, l'Iraq, la Jordanie, le Koweït, le Liban, la Libye, le Maroc, le Sultanat d'Oman, La Palestine, le Qatar, le Soudan, la Syrie, le Yémen et la Tunisie. En cours : Les Comores, Djibouti, la Mauritanie et la Somalie.

Pour dynamiser le commerce intrarégional, il y a lieu de supprimer les entraves liées à la liberté de déplacement, de réactiver les accords et conventions déjà signés et les accompagner de mesures pertinentes, telle la baisse progressive des barrières douanières, comme le démantèlement tarifaire.

Le coût de cette faible intégration est évalué à *la privation de 2% à 3% du PIB annuel des pays maghrébins*, sachant que la situation des pays de l'Union du Maghreb arabe ne semble pas être en mesure de se payer le luxe d'un tel gâchis économique.





## COOPERATION BILATERALE NORD-SUD DES PAYS DU GTMO 5+5

La coopération entre les cinq pays de l'UMA et les 5 pays méditerranéens de l'Union européenne, tient une place prépondérante dans les échanges extérieurs, de personnes et de marchandises, des pays maghrébins. Ces échanges sont donnés pour l'année 2005, dans les tableaux suivants :

Trafic passagers (en nombre de passagers)

2005	Maroc	Algérie	Tunisie	Mauritanie	Total
Espagne	1 559 718	303 538	280 947	7 539	4 851 772
France	4 816 472	2 613 758	3 361 074	115 556	10 917 123
Italie	730 024	116 419	1 182 955	0	2 031 217
Portugal	55 025	0	0	0	92 075
Total	7 178 152	3 033 715	4 824 976	123 095	17 917 267
Total échanges Europe	9 374 856	3 259 463	5 642 275	123 095	21 162 450
% par rapport Europe	76	93	85,5	100	84,6

Trafic marchandises (en tonnes)

Pays		Espagne	France	Italie	Portugal	Total	Total Europe	% Europe
Algérie	Import	967 548	4 472 278	1 524 003	67 867	6 064 148	8 879 805	68,2
	Export	9 232 868	12 669 614	7 247 995	2 889 823	32 040 300	48 118 665	66,6
Maroc	Import	1 654 000	3 353 000	687 000	197 000	5 891 000	7 958 000	74
	Export	3 756 000	1 936 000	634 000	303 000	6 629 000	8 470 000	78,3
Tunisie	Import	850 786	846 321	3 091 272	36 791	4 825 170	5 833 279	82,7
	Export	1 048 127	1 468 322	1 840 496	80 068	4 437 013	5 543 568	80
Mauritanie	Import	58 213	199 696	14 248	1 224	273 381	631 700	43
	Export	381 411	2 639 123	2 532 440	1 242	5 554 216	10 389 272	53
Libye	Import	166 363	251 115	1 850 996	11 844	2 280 318	4 327 868	53
	Export	5 823	0	31 493 792	980 416	32 480 031	50 083 831	80
Total		18 121 139	27 835 469	50 916 242	4 569 257	100 474 577	150 235 988	67

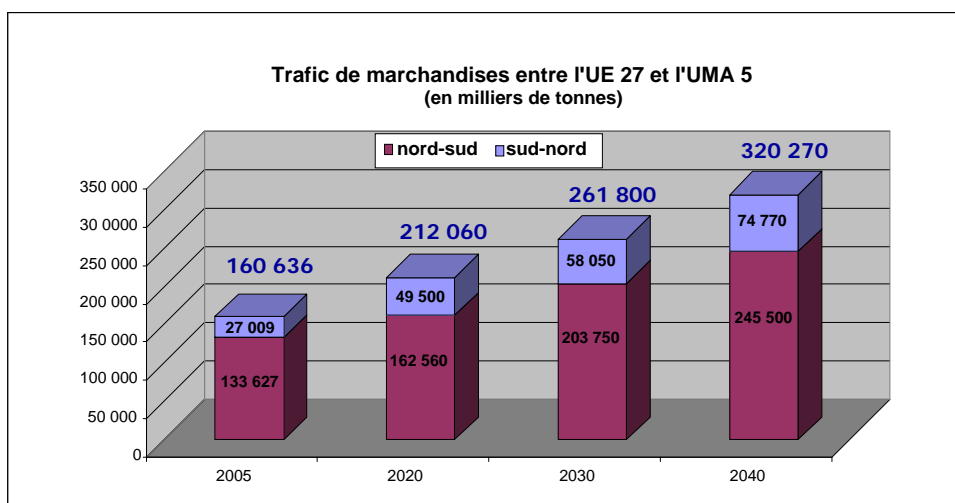
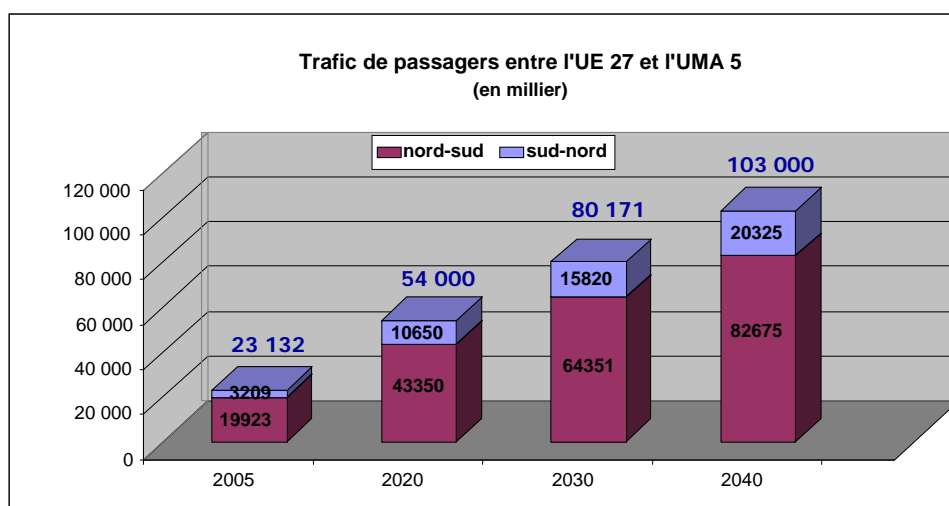
Il se dégage de ces données la bonne place qu'occupe la France dans ses relations avec les pays de l'UMA -à l'exception de la Libye-, suivie de l'Espagne et l'Italie. La proximité géographique entre les pays du Nord et ceux du Sud, jouent un rôle important dans la coopération.

Il se dégage également des données de trafics, établies en 2005, l'importance des échanges entre les 5 pays européens membre du GTMO 5+5 et les 5 pays de l'UMA, par rapport aux échanges de ces derniers avec les 27 membres de l'Union européenne. Ces échanges représentent 92% en terme tonnage de trafic de passagers et 94% en termes de trafic de marchandises.

Le trafic de passagers émis par les pays du nord représente 86% du trafic total échangé entre les deux rives en raison de la présence d'une forte communauté maghrébine en Europe et le déplacement de

touristes européens au Maghreb. Par contre en termes de trafic de marchandises, la situation est renversée, et le poids du trafic sud-nord représente 83% du trafic total. Cette dernière situation est due au fait que les pays du Sud exportent des produits énergétiques, notamment pétroliers et des minerais.

En terme des prévisions de trafics à des horizons lointains, établies sur la base d'un scénarios dit *d'association*, permettant une meilleure intégration économique de la région, avec une bonne croissance en Europe, les trafics passagers connaîtront un taux de croissance de 3,9% entre 2005 et 2020, légèrement supérieur à celui enregistré entre 1995 et 2005, de 3,1% et les trafics de marchandises auront une évolution plus faible, avec un taux de 1,62%, par rapport à celui enregistré pendant la période 1995-2005, au taux de 2,1%.



## II.1. Coopération de l'Algérie

### II.1.1. Coopération de l'Algérie avec la France

Les échanges entre la France et l'Algérie ont presque doublé en dix ans et ont atteint 8 milliards d'euros en 2006, répartis presque à part égale entre importations et exportations. L'Algérie est le premier partenaire de la France en Afrique et la France demeure très largement le premier partenaire commercial de l'Algérie (16<sup>ème</sup> client de la France et son 19<sup>ème</sup> fournisseur).

Dans le cadre du processus de modernisation engagé par l'Algérie depuis 2001, basé sur les programmes de relance économique par la demande publique et de soutien à la croissance, la France apporte son soutien au développement de ces programmes, notamment au niveau du capital humain qui constitue l'un des enjeux majeurs auquel l'Algérie doit faire face.

Ce programme, élaboré par l'Algérie, pour la période 2005-2009, vise notamment à développer les infrastructures publiques, l'eau, l'habitat, le renforcement des services publics et le capital humain, et plus particulièrement le développement et l'aménagement du territoire, en faveur de la région des Hauts Plateaux et du Grand Sud.

L'accompagnement de l'Algérie pour lui permettre de relever ce défi est au cœur de la problématique de la coopération développée par le Service de coopération et d'action culturelle (SCAC) de l'ambassade de France en Algérie.

Conçus en complémentarité avec les démarches de l'Agence française de développement (AFD), les programmes de coopération s'organisent autour de cinq grandes thématiques :

- L'appui au développement du secteur productif et à la transition vers l'économie de marché ;
- L'aide au développement des infrastructures (travaux publics et transport) ;
- L'amélioration des capacités de gestion des ressources en eau ;
- L'appui au développement de la politique environnementale et d'aménagement du territoire ;
- L'appui aux infrastructures de communication, dans la perspective de l'implantation du futur réseau de diffusion de la télévision numérique terrestre algérienne.

Les actions menées dans chacun de ces grands domaines visent à contribuer à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques sectorielles par la mise à disposition d'expertise, de formation et de transfert de savoir-faire. Elles donnent lieu à un partenariat institutionnel avec les ministères en charge des secteurs suivants : privatisation, commerce extérieur, industrie, PME-PMI,

agriculture, emploi, travaux publics, transports, environnement et aménagement du territoire, eau, technologies de l'information et de la communication.

Parallèlement à ces opérations de coopération bilatérale, il convient de signaler l'ouverture à l'Algérie du projet mobilisateur inter-États, financé par le ministère français des Affaires étrangères, sur Fonds de solidarité prioritaire (FSP), pour la lutte anti-acridienne dans la grande région occidentale africaine.

Enfin, une attention particulière est portée par le SCAC à l'articulation de ses actions avec les programmes multilatéraux susceptibles de constituer, à moyen terme, un relais important de financement (ex : programme MEDA et interventions de l'ONUDI dans le domaine du soutien des PMI-PME et du développement de la qualité et de la normalisation ; programme du PNUD dans le secteur de l'environnement).

L'appui de la France porte également sur la coopération institutionnelle pour renforcer la gouvernance de l'État et reformer la justice, ainsi que sur la modernisation de la police et la protection civile et l'administration.

Néanmoins, et malgré les bonnes intentions exprimées de part et d'autre, le partenariat économique entre les deux pays se confine toujours dans le mercantile. Il se limite à contribuer à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques sectorielles par la mise à disposition d'expertise, de formation et de transfert de savoir-faire. En 2007, certains groupes français ont remporté des contrats en Algérie. Il s'agit des projets suivants:

- La gestion de l'exploitation du métro d'Alger attribuée à la RATP Développement ;
- L'extension du tramway d'Alger, assorti d'une option de maintenance, conclu avec la société Alstom ;
- Le contrôle et la surveillance des travaux du lot Est de l'autoroute Est-Ouest, attribué à Scetauroute ;
- Le renforcement du réseau de transport électrique algérien remporté par la société Areva T&D (Transport et Distribution) ;
- Enfin, la construction d'un vapocraqueur d'éthane à Arzew (investissement de 3 milliards de dollars réparti entre Total 51% et Sonatrach 49%) dont une partie des études d'ingénierie sera effectuée par Technip.

Le 27 janvier 2004, la France et l'Algérie ont signé deux accords de coopération dans le domaine des transports. Le premier est relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et

des marchandises. Il vise à favoriser le développement des trafics routiers de voyageurs et de marchandises entre les deux États et à simplifier, d'une part, les conditions de circulation par la route en facilitant le transport combiné mer-route et, d'autre part, le cadre juridique applicable, en l'alignant sur les pratiques en vigueur pour une quinzaine d'autres États non membres de l'Union européenne, notamment le Maroc et la Tunisie. Le deuxième accord porte sur le transport maritime dont la finalité est identique.

Le champ d'application du premier accord vise :

- Le transport routier de voyageurs, objet du titre II de l'accord, envisage les services réguliers, les services de navette et les services occasionnels.

Les services réguliers sont définis comme des services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence, un itinéraire et des horaires déterminés, les voyageurs pouvant monter et descendre à des arrêts préalablement fixés (article 3). Ces services sont soumis à autorisation préalable et reposent sur le principe de réciprocité qui implique un partenariat entre une entreprise française et une entreprise algérienne.

Les services de navette représentent une série de voyages aller-retour au cours desquels des groupes de voyageurs, constitués au préalable, sont transportés à partir d'un même point de départ et à un même point d'arrivée (article 4). Comme les services réguliers, ces services sont soumis à autorisation préalable, selon des procédures à arrêter conjointement par les deux pays.

Les services occasionnels, qui comprennent divers types de transports n'entrant pas dans les deux catégories précédentes (article 5), obéissent à des règles identiques.

L'article 6 relatif aux documents de transport pose le principe d'une feuille de route, dont le modèle sera établi conjointement par les deux pays, pour les services de navette et les services occasionnels. Le transporteur doit remplir la feuille de route et la présenter à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

- Le transport routier de marchandises (titre III) également soumis à un régime d'autorisation préalable (article 7). Ces autorisations sont délivrées dans la limite de contingents fixés annuellement, d'un commun accord entre les parties à l'accord (article 9).

Toutefois, certains modes de transports, limitativement énumérés par l'article 10, sont exonérés de cette obligation d'autorisation : les transports à caractère humanitaire, les transports d'œuvres d'art

destinés à des expositions ou à des fins non commerciales, les transports postaux dans le cadre d'un service public, etc.

L'accord prévoit, par ailleurs, deux types d'autorisations (article 11) : d'une part, les autorisations valables pour un seul voyage aller-retour et dont la durée de validité est fixée à trois mois ; d'autre part, les autorisations annuelles, valables pour un nombre illimité de voyages. Dans tous les cas, ces autorisations doivent suivre un modèle, établi d'un commun accord par les autorités compétentes des deux parties (article 12). Délivrées gratuitement, elles sont, en outre, personnelles et obligatoires à bord des véhicules (article 13). Dans certains cas, une autorisation spéciale est nécessaire pour le transport de marchandises par des véhicules dont le poids ou les dimensions excèdent les limites admises sur le territoire de l'autre partie (article 14).

L'accord fixe également le régime fiscal applicable aux transporteurs. Aux termes de son article 15, les entreprises de transport sont soumises aux impôts et taxes applicables sur le territoire où elles opèrent. Les parties ont cependant la possibilité d'accorder des réductions ou des exonérations dans les conditions fixées par un protocole additionnel à l'accord. S'agissant du régime douanier, le carburant contenu dans les réservoirs, les lubrifiants nécessaires pour couvrir le transport, ainsi que les pièces de rechange et les outils nécessaires à la réparation des véhicules sont exonérés de droits et taxes (article 17).

Les bénéficiaires des autorisations sont tenus de respecter les réglementations en vigueur, notamment celles concernant les transports, la circulation routière, la douane et la police (article 18), ainsi que le droit national en vigueur sur le territoire de chacune des deux parties (article 19). En cas de non respect des dispositions de cet accord, des sanctions sont prévues par l'article 20 qui vont de l'avertissement à la suppression, à titre temporaire ou définitif, partiel ou total, de la possibilité d'effectuer des transports internationaux.

Enfin, l'accord instaure un comité mixte composé de représentants des autorités compétentes des parties, chargé d'assurer la bonne exécution de l'accord (article 21). Ce comité est compétent pour :

- Fixer le contingent des autorisations échangées ;
- Définir le modèle des autorisations et la feuille de route ;
- Proposer des amendements au dit accord ;
- Examiner les décisions prises en vertu de l'article 20 (énoncé de sanctions) ;
- Proposer des mesures d'exonération fiscale compatibles avec la législation en vigueur dans les deux pays.

Conformément à l'article 11 de l'accord, un protocole additionnel fixe les modalités de son application. Il prévoit une exonération de la taxe spéciale pour certains véhicules routiers (dite *taxe à l'essieu*) pour les transporteurs algériens dans la mesure où les transporteurs français ne sont pas soumis au paiement de redevance d'utilisation d'infrastructure routière.

La liste des autres accords signés par l'Algérie, avec la France, depuis 1963, dans le domaine de la coopération économique, commerciale et de transport, se présentent comme suit :

- Accord du 18 février 1963 entre la RADP et la France sur le transport aérien (JORA n° 10 du 5 mars 1963, p. 228 à 232).
- Décret n° 63-71 du 4 mars 1963 portant publication de la convention bilatérale et d'accords commerciaux (JORA n° 10 du 5 mars 1963, p. 226).
- Décret n° 63-368 du 14 septembre 1963 portant publication du protocole du 27 août 1963 relatif au fonctionnement de l'organisation de gestion et de sécurité aéronautique (OGSA). (JORA n° 67 du 17 septembre 1963, p. 967 à 968)
- Décret n° 67-133 du 31 juillet 1967 portant publication de la convention d'application relative aux modalités de constitution et de fonctionnement de la société mixte prévue à l'article 11 de l'accord du 29 juillet 1965, concernant le règlement de questions touchant les hydrocarbures et le développement industriel de l'Algérie, signée à Alger le 15 juillet 1967, p. 654 (JORA n° 64 du 8-8-1967).
- Protocole relatif à la coopération en matière d'aviation civile, signé à Alger le 26 décembre 1967, p. 10 (JORA n° 2 du 5 janvier 1968).
- Décret n° 67-315 du 30 décembre 1967 portant publication du protocole relatif à la coopération en matière d'aviation civile, signé à Alger le 26 décembre 1967, p. 10 (JORA n° 2 du 5 janvier 1968).
- Ordonnance n° 70-24 du 12 mars 1970 portant ratification de la convention tendant à éliminer les doubles impositions et à établir des règles d'assistance mutuelle administrative en matière fiscale ensemble de protocole et les trois échanges de lettres joints, signé à Alger le 2 octobre 1968, p. 390 (JORA n° 33 du 10-4-1970).
- Décret n° 2-259 du 7 août 1982 portant ratification du protocole de coopération économique, signé à Alger le 21 juin 1982, p. 1080 (JORA n° 32 du 10-8-1982).
- Décret présidentiel n° 2-60 du 5 février 2002 portant ratification du protocole financier, signé à Paris le 18 octobre 2001 (JORA n° 10 du 12-2-2002).
- Décret présidentiel n° 2-222 du 22 juin 2002 portant ratification de l'avenant à la convention du 10 septembre 1985 d'assistance administrative mutuelle internationale visant la prévention, la recherche et la répression des fraudes douanières par les administrations douanières des deux pays, signé à Alger le 10 avril 2002 (JORA n° 44 du 26-6-2002).

- Accord maritime signé à Paris le 27 janvier 2004 (JORA n°15 du 27 février 2005, p. 7 à 10).
- Accord relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises, signé à Paris le 27 janvier 2004 (JORA n° 1 du 2 janvier 2005, p. 18).
- Décret présidentiel n° 8-47 du 9 février 2008 portant ratification de l'accord relatif aux services de transport aérien, signé à Paris le 16 février 2006 (JORA n° 7 du 10 février 2008, p. 4 à 13).

### II.1.2. Coopération de l'Algérie avec l'Espagne

L'Algérie et l'Espagne sont liées par un traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération, depuis 2002. L'Espagne est le troisième client et le sixième fournisseur de l'Algérie. Le volume des échanges entre les deux pays a dépassé les 5,5 milliards de dollars, en 2006. Le partenariat inclut le domaine de la défense, des échanges économiques et commerciaux, un dialogue politique et culturel, des échanges entre les différentes institutions des deux pays et des projets spécifiques, tel le projet Medgaz dans lequel le gouvernement espagnol est très engagé et qui a requis un investissement de près de 600 millions de dollars ou le projet intégré de Gassi Touil, dont l'investissement dépasse les 1,6 milliards d'euros. Il s'agit aussi de l'exécution de l'accord de conversion de la dette en investissements, signé entre l'Algérie et l'Espagne, portant sur un montant de 40 millions d'euros en relevant le taux de conversion de la dette en investissements de 10 à 30%.

Lors de la visite d'État de trois jours, effectuée par le roi d'Espagne en Algérie, en mai 2007, six accords de coopération ont été signés par les responsables des deux pays. Ces accords portent, entre autres, sur le transport aérien, la coopération parlementaire, maritime et un mémorandum d'entente dans le domaine financier.

L'Algérie et l'Espagne intensifient de plus en plus leurs liens économiques bilatéraux ce qui, en somme, contribue efficacement à sortir leurs relations du seul intérêt de la coopération énergétique, déjà forte des projets Medgaz, de l'interconnexion électrique, des énergies renouvelables et autres projets, pour aller vers un partenariat renforcé, certes, dans ce domaine stratégique mais aussi élargi à d'autres secteurs tout aussi importants à la fois industriels et agricoles.

Le projet de l'usine *Ammoniac 3* d'Arzew (les usines 1 et 2 ont été mises en marche respectivement en 1970 et en 1981), lancé par le roi Juan Carlos 1<sup>er</sup> et le président Bouteflika, se veut, au sein du complexe Fertial, l'illustration de la volonté espagnole de marquer de plus en plus efficacement sa présence sur l'attractif marché algérien. Près de 117 millions de dollars ont été investis par le groupe espagnol Vilar Mir dans ce nouveau projet permettant une augmentation du capital de Fertial, bien assis dans la zone industrielle de la capitale de l'ouest algérien, ainsi que pour la modernisation des



installations existantes sur place. Outre le complexe d'ammoniac en construction -la plus importante infrastructure du genre à l'échelle mondiale avec 1,5 millions de tonnes/an de produits à usages agricoles notamment-, ce groupe est aussi présent en Algérie dans le créneau du dessalement de l'eau de mer (stations de Cap Djinet et de Mostaganem).

Les investissements espagnols en Algérie totalisent 950 millions de dollars et ce, dans une douzaine de projets, à leur tête l'usine d'ammoniac projetée pour un montant de 750 millions de dollars. Le nombre des entreprises espagnoles présentes en Algérie, avoisine la centaine, et devra être doublé dans des délais raisonnables.

Au-delà du secteur de l'énergie, de nombreux domaines de coopération existent entre les deux pays. La coopération algéro-espagnole a permis d'élaborer, en 2005, un document de stratégie pour l'Algérie sur la période 2005-2008. L'objectif de ce document est l'appui aux réformes économiques, sociales et institutionnelles dans le but de réduire les niveaux de pauvreté, notamment dans le nord du pays et d'appuyer les secteurs où le programme du gouvernement algérien semble moins prononcé. La coopération espagnole se concentre sur le renforcement des capacités publiques et privées, à travers la formation et l'assistance technique, dans les secteurs où l'Espagne est en mesure d'offrir des avantages comparatifs clairs. Ces secteurs sont, la gouvernance démocratique, la participation des citoyens et le développement institutionnel, la promotion du tissu économique et des entreprises, l'environnement, la culture et le développement. Pour ce qui est des programmes et projets en exécution, ils correspondent principalement à trois secteurs productifs (agriculture, pêche, industrie), ainsi qu'au patrimoine historique en vue de sa mise en valeur sociale (école-atelier).

Les principaux accords signés avec l'Espagne dans le domaine de la coopération commerciale et de transport sont :

- Ordonnance n° 69-24 du 21 avril 1969 portant ratification de l'accord de coopération culturelle et technique, signée à Madrid le 19 juin 1968, p. 358 (JORA n° 43 du 20-5-1969).
- Ordonnance n° 70-71 du 2 novembre 1970 portant ratification de la convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée à Alger le 16 septembre 1970, p. 1150 (JORA n° 101 du 4-12-1970).
- Ordonnance n° 72-56 du 18 octobre 1972 portant ratification de l'accord de coopération économique et financière, signée à Madrid le 28 juin 1972, p. 1158 (JORA n° 90 du 10-11-1972).
- Ordonnance n° 74-48 du 25 avril 1974 portant ratification de l'accord de coopération scientifique et technique, signée à Madrid le 29 janvier 1974, p. 467 (JORA n° 42 du 24-5-1974).

- Décret n° 85-271 du 12 novembre 1985 portant ratification de l'accord-cadre de coopération économique, signé à Madrid le 3 juillet 1985, p. 1122 (JORA n° 47 du 13-11-1985).
- Décret présidentiel n° 89-174 du 12 septembre 1989 portant ratification du d'accord financier, signé à Madrid le 2 février 1989, p. 912 (JORA n° 39 du 13-9-1989).
- Décret présidentiel n° 94-32 du 18 janvier 1994 portant approbation de l'accord-cadre entre le ministère chargé des finances et l'institut de crédit officiel du royaume d'Espagne et l'accord technico-bancaire entre la banque algérienne de développement et l'institut du crédit officiel du royaume d'Espagne, signés le 29 novembre 1993 à Alger relatifs au financement du projet d'acquisition d'un navire car-ferry, p. 5 (JORA n° 4 du 19-1-1994).
- Décret présidentiel n° 94-34 du 21 janvier 1995 portant approbation de l'accord-cadre entre le ministère chargé des finances et l'institut du crédit officiel du royaume d'Espagne et l'accord technico-bancaire entre la Banque algérienne de développement et l'institut du crédit officiel du royaume d'Espagne, signés le 23 décembre 1994 à Madrid relatifs au financement du projet d'acquisition de quatre locomotives électriques (JORA n° 5 du 1-2-1995).
- Décret présidentiel n° 95-88 du 25 mars 1995 portant ratification de l'accord, relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements signé à Madrid le 23 décembre 1994 (JORA n° 23 du 26-4-1995).
- Décret présidentiel n° 2000-365 du 16 novembre 2000 portant ratification de l'accord-cadre de coopération scientifique, technique, culturelle et éducative, signé à Alger le 5 avril 1993, p. 15 (JORA n° 68 du 19-11-2000).
- Accord relatif aux transports routiers internationaux, et au transit de voyageurs et de marchandises, signé à Madrid le 7 octobre 2002 et entré en vigueur le 18 juin 2004.
- Décret présidentiel n° 3-275 du 14 août 2003 portant ratification du traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération, signé à Madrid, le 8 octobre 2002 (JORA n° 49 du 17-8-2003).
- Accord sur transport aérien signé le 13 mars 2007.

### II.1.3. Coopération de l'Algérie avec l'Italie

La coopération économique algéro-italienne, basée sur le traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération signé entre les deux pays le 27 janvier 2003, est en éternelle croissance bien qu'elle se limite, du côté algérien, aux seuls produits hydrocarbures. L'Italie, malgré une concurrence très rude reste le deuxième fournisseur de l'Algérie et l'un des premiers pays fournisseur de biens d'équipements à la PME algérienne. Les échanges commerciaux entre les deux pays ont atteint près de 10 milliards d'euros en 2006, soit une augmentation de l'ordre de 28% par rapport à l'année 2005.

L'Italie est engagée dans les secteurs de l'eau, de l'agriculture par le biais d'une aide à la formation, de la santé par le biais de la formation, dans le système de réforme bancaire (notamment en ce qui concerne le système d'informatisation et enfin dans le secteur social.

Un comité technique bilatéral pour les infrastructures s'est réuni à Rome, en novembre 2007, afin de promouvoir des projets d'intérêt commun relatifs aux infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires, de mettre en place des programmes de formation et d'échange d'information scientifique, notamment sur le thème de la protection des grandes infrastructures contre les risques sismiques, ainsi que d'examiner la possibilité d'une éventuelle collaboration en matière d'exploitation des grands axes autoroutiers.

Un protocole d'entente portant sur la coopération dans les domaines de l'environnement, du tourisme, de la formation et du développement du territoire, a été signé entre l'Algérie et la région autonome de Sardaigne.

Un accord sur les transports et la navigation maritime entre le gouvernement de la République italienne et le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire a été signé à Alger le 28 février 1987 et ratifié par l'Italie avec la loi n° 74 du 11 février 1989. De plus, une nouvelle entente de coopération dans le domaine des transports maritimes est en cours d'élaboration entre les deux pays, elle devra être signée par les ministres de transport intéressés et, une fois ratifiée par l'Italie et l'Algérie, elle prendra la place du précédent accord de 1987.

Parmi les principaux accords signés entre les deux pays dans les domaines de coopération économique, commerciale et de transport, sont à mentionner également :

- Ordonnance n° 71-55 du 5 août 1971 portant ratification de l'accord de coopération technique, signé à Alger le 18 juin 1971, p. 914 (JORA n° 70 du 27-08-1971).
- Décret présidentiel n° 91-350 du 5 octobre 1991 portant ratification du protocole de coopération, signé à Alger le 28 décembre 1988, p. 1477 (JORA n° 46 du 6-10-1991).
- Décret présidentiel n° 2001-48 du 11 février 2001 portant ratification de l'accord sur la conversion des permis de conduire signé à Alger le 24 octobre 2000, p. 17 (JORA n° 11 du 12-02-2001).
- Décret présidentiel n° 2001-49 du 11 février 2001 portant ratification de l'accord de consolidation de la dette signé à Alger le 6 juin 1996, p. 19 (JORA n° 11 du 12-02-2001).
- Décret présidentiel n° 2001-367 du 13 novembre 2001 portant ratification de l'accord relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises et de transit signé à Alger le 24 octobre 2000, p. 7 (JORA n° 69 du 18-11-2001).

- Traité d'amitié, bon voisinage et coopération signé à Alger le 27 janvier 2003 et entré en vigueur le 23 juillet 2004.

#### II.1.4. Coopération de l'Algérie avec Malte

La coopération avec Malte est récente. C'est en septembre 2007, lors de la visite du président maltais à Alger, qu'une délégation d'hommes d'affaires maltais est venue prospector les possibilités de partenariat et d'investissement que présente l'Algérie, de manière à développer la coopération dans les domaines de l'éducation, du tourisme, des activités portuaires et aéroportuaires et des activités financières.

Par ailleurs, un accord portant suppression de visa entre la République algérienne démocratique et populaire et la République de Malte, a été signé à Alger le 8 septembre 1981 (décret n° 82-465 du 18 décembre 1982, portant ratification de l'accord portant suppression de visa JORA n° 53 du 18-12-1982).

#### II.1.5. Coopération de l'Algérie avec le Portugal

L'Algérie et le Portugal sont liés par un traité d'amitié, de coopération et de bon voisinage, signé à Alger en janvier 2005, traduisant l'excellence des relations qu'entretiennent les deux pays.

Au plan économique, l'Algérie fournit au Portugal 85% de ses besoins en gaz naturel, (l'équivalent de 2,5 milliards de m<sup>3</sup> par an), conformément à l'accord gazier, signé en 1993 avec l'entreprise portugaise Transgas et étalé sur une période de 20 ans. Le Portugal figure, de ce fait, depuis une quinzaine d'années, parmi les principaux clients de l'Algérie dans le domaine des hydrocarbures.

Le volume des échanges entre les deux pays qui n'a représenté en 2002 qu'environ 180 millions de dollars avec une balance commerciale nettement en faveur de l'Algérie, en raison des hydrocarbures, est passé à 778 millions de dollars en 2004 et à 1,6 milliards de dollars en 2006 avec un solde positif de 1,5 milliards de dollars en faveur de l'Algérie.

La coopération bilatérale s'est renforcée dans nombre de secteurs dont notamment ceux des travaux publics, des transports, de la pêche, de l'industrie pharmaceutique et de la petite et moyenne entreprise (PME).

En juin 2005, dans l'objectif d'approfondir le dialogue politique et de diversifier les relations économiques, les deux pays ont procédé à la signature d'importants accords de coopération, notamment :

- Un accord en matière de pêche.
- Un accord en matière de développement de la PME/PMI.
- Un accord sur la protection des investissements.
- Un accord pour éviter la double imposition.
- Un protocole de coopération financière comprenant le développement de la monétique et la formation des cadres bancaires algériens, signé à Alger en janvier 2005.

Les autres conventions et accords signés entre les deux pays, dans le domaine de la coopération économique, commerciale et de transport sont :

- Décret n° 78-101 du 6 mai 1978 portant ratification de l'accord commercial, signé à Alger le 16 octobre 1976, p. 322 (JORA n° 19 du 9-5-1978).
- Décret n° 83-206 du 26 mars 1983 portant ratification de l'accord culturel, signé à Alger le 8 décembre 1982, p. 575 (JORA n° 13 du 29-3-1983).
- Décret n° 83-512 du 27 août 1983 portant ratification de l'accord de coopération économique et technique, signé à Lisbonne le 15 mai 1981, p. 1446 (JORA n° 36 du 30-8-1983).
- Accord bilatéral du transport aérien, signé le 31 mai 2005.
- Accord de coopération dans le domaine du transport maritime, signé le 22 janvier 2007 à Alger.
- Protocole d'accord de partenariat entre REFER et ASGP Travaux publics SINTRA de l'Algérie, signé le 8 janvier 2005 à Alger.
- Protocole d'accord entre REFER et la Chambre de commerce et d'industrie arabo-portugaise, signé le 31 mai 2005.
- Accord de Coopération bilatérale dans le domaine de transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises, signé en juin 2008. À cette occasion, les deux pays ont signé un protocole bilatéral en matière d'imposition fiscale.

## II.2. Coopération du Maroc

### II.2.1. Coopération du Maroc avec la France

Les relations économiques entre le Maroc et la France ont connu ces dernières années un saut qualitatif aussi bien sur le plan des échanges commerciaux que sur ceux des investissements, du tourisme et des finances.

En effet, la France est le premier partenaire commercial du royaume avec un volume d'échange important inscrit depuis plusieurs années sur une courbe ascendante. Les transactions commerciales entre les deux pays sont passées de 5 milliards d'euros en 2002 à 5,3 milliards d'euros en 2004, avant d'atteindre environ 6,4 milliards d'euros en 2006. Les exportations marocaines vers la France, étant constituées en premier par des biens de consommation (43%), ont intervenu pour 3 milliards d'euros dans le total des échanges commerciaux du Maroc en 2006, alors que les importations constituées essentiellement en biens intermédiaires (49%) et biens d'équipement (22%), ont totalisé quelque 3,37 milliards d'euros, laissant ainsi dégager un solde de l'ordre de 3,37 milliards d'euros en faveur de la France. Le Maroc est le 17<sup>ème</sup> client de la France, son deuxième partenaire parmi les pays tiers méditerranéens et son 3<sup>ème</sup> partenaire hors OCDE.

Les échanges entre les deux pays portent sur un éventail de produits très variés, qui vont des composants électroniques aux vêtements confectionnés et produits agricoles pour les exportations marocaines et des hydrocarbures et du blé aux voitures et avions pour les exportations françaises.

Par ailleurs, la France est le premier investisseur étranger au Maroc. Les investissements directs des français dans le royaume se sont élevés, durant l'année 2006, à quelque 845 millions d'euros, soit 31,1% de l'ensemble des IED investis au Maroc. Ceci reflète la confiance des opérateurs économiques français dans le marché marocain, qui leur offre un climat d'affaires encourageant, des infrastructures de qualité, une main d'oeuvre qualifiée et compétitive.

D'importants groupes français ont témoigné de leur confiance à l'encontre de l'économie marocaine, en s'engageant dans des investissements lourds et stratégiques ces dernières années, c'est le cas, notamment, du :

- Constructeur automobile Renault. Le groupe français s'est lancé dans la construction d'une nouvelle usine dans la zone franche de Tanger, d'une capacité de 200 000 véhicules par an ;
- Groupe Vivendi-Universal, allié stratégique de Maroc-Telecom, a porté sa participation dans le capital du plus important opérateur télécoms dans le pays, de 35% à 51%, pérennisant ainsi sa prise de contrôle ;
- Groupes Veolia (assainissement et environnement), Alcatel (technologie), Accor (tourisme) ou Egis-Rail ;
- Les milliers de petits et moyens projets français générateurs d'emplois, aussi bien dans les secteurs traditionnels (textile-habillement, bâtiment etc) que dans les nouveaux métiers comme les nouvelles technologies de l'information et l'offshoring, comme en témoigne le nombre croissant des entreprises françaises qui ont installé des centres d'appel au Maroc.

La France se situe en tête du classement par pays et au deuxième rang parmi les pourvoyeurs de fonds au Maroc, après la Banque mondiale. Elle a décidé d'augmenter les prêts concessionnels à 460 millions d'euros, au titre de la période 2007-2009, alors l'Agence française de développement (AFD) a porté l'enveloppe destinée au Maroc à 460 millions d'euros au lieu de 300 millions pour la période 2004-2006.

La France est le premier pays émetteur de touristes pour le Maroc. Ils étaient quelque 2,6 millions de Français à avoir visité le Royaume en 2006 (+8%), générant ainsi quelque 2 milliards d'euros de recettes, soit 41,3% de l'ensemble des recettes touristiques du royaume.

Par ailleurs, les transferts de fonds effectués par les Marocains résidant en France (1,87 milliards d'euros en 2006), constituent une entrée de devises importante pour l'économie marocaine, qui contribue à l'équilibre de la balance de paiement, au moment où la balance commerciale du Maroc accuse un déficit chronique.

Cette évolution sans cesse croissante de la coopération économique entre le Maroc et la France reflète le souci des deux pays de la renforcer encore davantage pour la hisser au niveau des liens historiques et privilégiés existants entre Rabat et Paris.

Le 25 octobre 2007, la France et le Maroc ont signé, à Marrakech, une convention de coopération administrative et technique. Cette convention porte sur le développement de la coopération entre les administrations marocaine et française dans le domaine de la politique économique et financière, la politique fiscale et douanière et la gestion budgétaire et des finances publiques, ainsi que sur la modernisation du management interne des départements. Au terme de la convention, la partie française s'engage, dans le cadre du financement de la coopération administrative, à faciliter l'accès aux programmes multilatéraux, notamment ceux de l'Union européenne et de la Banque mondiale. Elle soutiendra la partie marocaine pour l'établissement des jumelages dans le cadre des procédures en vigueur de l'Union européenne.

D'une durée de 5 ans, la convention sera mise en œuvre à travers la réalisation d'études ou de missions d'expertise, l'organisation de séminaires et de conférences, ainsi que la réalisation d'actions de formation et l'accueil de stagiaires. Cette convention remplace celle conclue le 13 janvier 1996 entre les deux parties.

Le 18 avril 2008, le Maroc et la France ont procédé à la signature, à Rabat, de plusieurs accords, dont :

- Le protocole financier relatif à l'octroi d'un prêt concessionnel de 150 millions d'euros pour le financement du matériel roulant du tramway de Rabat, qui devrait entrer en service à l'été 2010. À l'appui de ce projet évalué dans sa totalité à 350 millions d'euros, l'Agence française de développement apporte une contribution de 50 millions d'euros. Dans ce cadre, la Société Alstom a signé un contrat de 90 millions d'euros pour la vente de 22 rames Citadis et la Société Colas, pôle routier du groupe Bouygues, se voient confier la réalisation des plateformes et des voies ferrées pour 70 millions d'euros.
- Le protocole intergouvernemental par lequel la France apporte une contribution financière financier sous forme de don de 75 millions d'euros aux autorités marocaines, destinés au financement des études de la construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Casablanca et Tanger, qui devrait être opérationnel en 2014. La Société Alstom bénéficie, dans ce cadre, d'un contrat pour la vente de 18 rames pour ce projet évalué à 1,8 milliard d'euros.

Les autres conventions et accords signés entre les deux pays dans le domaine de la coopération économique, commerciale et de transport sont :

- Échange de notes relatives au régime de la circulation des personnes, établi les 14-15 août 1957.
- Accord relatif aux transports aériens, signé le 25 octobre 1957.
- Accord relatif au transfert de l'aviation civile au Maroc, signé le 10 mars 1961 et non ratifié.
- Accord relatif à l'extension du régime des contingents tarifaires à l'ancienne zone Nord du Maroc et à la province de Tanger, signé le 21 juin 1961.
- Accord concernant les transports internationaux routiers, signé, à Rabat, le 13 février 1974, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1976 mais non ratifié.
- Protocole établi en vertu de l'article 23 de l'accord concernant les transports routiers internationaux, du 13 février 1974.
- Accord de coopération touristique, signé le 1<sup>er</sup> février 1979.
- Accord de coopération en matière de marine marchande, signé à Rabat, le 5 novembre 1979, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1990 et ratifié le 3 mai 1990.
- Accord en forme d'échange de lettres relatif à la circulation des personnes, signé le 10 novembre 1983.
- Convention d'assistance administrative mutuelle en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée le 16 janvier 1990.
- Accord sous forme d'échange de lettres portant modification de l'accord du 10 novembre 1983 relatif à la circulation des personnes, signé le 25 février 1993.



- Accord sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements, signé le 13 janvier 1996.
- Accord de coopération dans le domaine du tourisme, signé le 13 janvier 1996.
- Accord de coopération dans le domaine de l'environnement, signé le 19 avril 1996.
- Accord fixant les conditions de coopération dans le domaine du développement du secteur commercial, signé le 11 avril 2001.
- Accord de coopération intergouvernementale dans les domaines de l'environnement, de l'eau et de l'aménagement du territoire, dans un objectif de développement durable, signé le 30 novembre 2004.
- Accord sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Casablanca et Marrakech, signé le 11 décembre 2006.
- Déclaration d'intention sur le projet de signalisation de la ligne ferroviaire Taourirt-Nador, signé le 11 décembre 2006.
- Programme d'actions 2007 sur la coopération en matière de sécurité routière, signé le 11 décembre 2006.
- Accord de coopération technique en matière de développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse au Maroc entre le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer de la République française et le ministre de l'Équipement et du Transport du Royaume du Maroc, signé le 11 décembre 2006.

### II.2.2. Coopération du Maroc avec l'Espagne

En 2006, les échanges commerciaux avec l'Espagne ont représenté près de 15% des échanges extérieurs du Maroc et près du quart des échanges (24%) avec l'Union européenne. Les flux des échanges ont été *substantiels et quasiment équilibrés*. Le taux de couverture des importations par les exportations ayant atteint cette année-là près de 97%, pour le Maroc.

Les échanges économiques se sont situés à environ 5 milliards d'euros en 2006, enregistrant une progression de 15,3% par rapport à 2005, avec un solde positif pour l'Espagne de 130 millions d'euros.

L'Espagne est le deuxième partenaire européen du Maroc après la France, et ses quelque 600 entreprises au Maroc se montrent dynamiques et compétitives. Les investissements espagnols sont passés de 35 millions d'euros en 2002 à 672 millions d'euros en 2006.

Les principaux accords et conventions signés entre les deux pays dans les domaines économique, commercial et du transport sont :

- Accord de partenariat et de coopération conclu entre le port de Tanger et le port d'Algésiras, signé à Algésiras le 5 avril 2000 et entré en vigueur le 5 avril 2000 (ratification non requise).
- Accord relatif au transport aérien signé le 11 mars 1958 et entré en vigueur le même jour (ratification non requise).
- Accord commercial signé à Madrid le 1<sup>er</sup> juillet 1962 et entré en vigueur le même jour (ratification non requise).
- Protocole additionnel à l'accord commercial et à l'accord de paiement du 1<sup>er</sup> juillet 1962, signé à Madrid le 7 juillet 1964 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1964 (ratification non requise).
- Accord sur la constitution d'une commission intergouvernementale permanente maroco-espagnole pour la coopération économique, culturelle, scientifique et technique. Règlement de la commission intergouvernementale permanente maroco-espagnole pour la coopération, signé à Fés le 13 mars 1971 et entré en vigueur le 17 mars 1971 (ratification non requise).
- Accord de coopération économique signé à Rabat le 13 mai 1971 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1971 (ratification en cours).
- Accord concernant les transports routiers internationaux de voyageurs signé à Madrid le 3 décembre 1976 et entré en vigueur le 24 juillet 1978, ratifié par Dahir n° 4.77.40 du 3 mai 1978.
- Accord relatif aux transports routiers internationaux de marchandises, signé à Madrid le 29 décembre 1979 et entré en vigueur le 19 juillet 1988, ratifié par Dahir n° 4.81.18 du 15 janvier 1983.
- Accord relatif aux transports maritimes (adaptation de celui de 1979) signé à Madrid le 29 décembre 1979 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 1984, ratifié par Dahir n° 4.82.28 du 18 janvier 1983. Cet accord a été adapté à la législation communautaire, sous forme d'échanges de lettres contraignants, datés du 30 décembre 1992 et du 14 mai 1993 et entrés en vigueur le 12 janvier 1994, date des derniers échanges entre les parties concernées, dans lesquels lesdites parties s'informent mutuellement de l'application des exigences constitutionnelles internes respectives.
- Accord complémentaire relatif au projet d'institution d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique à travers le détroit de Gibraltar signé à Madrid le 24 octobre 1980 et entré en vigueur le 23 janvier 1991, ratifié par Dahir n° 4.82.1, en décembre 1990.
- Protocole financier annexé à l'accord de coopération économique signé à Madrid le 1<sup>er</sup> avril 1981 et entré en vigueur le même jour (ratification non requise)
- Convention de coopération entre la *Red nacional de ferrocarriles españolas* et l'ONCF du Maroc, signée à Rabat le 25 mars 1985 et entrée en vigueur le même jour (ratification non requise).

- Accord relatif aux transports terrestres internationaux de marchandises. Protocole additionnel signé à Rabat le 31 mars 1988 et entré en vigueur le 26 décembre 1990, ratifié par Dahir n° 4.89.24 du 21 décembre 1990.
- Accord sur la promotion et la protection réciproque des investissements, signé à Madrid le 27 septembre 1989 et entré en vigueur le 15 janvier 1992, ratifié par Dahir n° 4.90.12 du 21 décembre 1990.
- Accord additionnel relatif à la liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique à travers le Détroit de Gibraltar, signé à Madrid le 27 septembre 1989 et entré en vigueur le 26 décembre 1990, ratifié par Dahir n° 4.90.11.
- Traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération, signé à Malaga le 4 juillet 1991 et entré en vigueur le 26 janvier 1993, ratifié par Dahir n° 4.92.3 du 23 novembre 1992.
- Accord concernant la circulation des personnes et le transit et la réadmission des étrangers qui pénètrent d'une façon illégale, signé à Madrid le 13 février 1992 (ratification en cours).
- Accord de coopération entre le Centre marocain de promotion des exportations et l'Institut du commerce extérieur espagnol, signé à Casablanca le 10 avril 1995 et entré en vigueur le même jour (ratification non requise)
- Accord de coopération économique et financière, signé à Rabat le 6 février 1996 et entré en vigueur le 5 juin 1997, ratifié par Dahir n° 4.96.34 du 10 janvier 1997.
- Accord de coopération concernant la lutte contre la pollution et le sauvetage dans la mer, signé à Rabat le 26 février 1996 et entré en vigueur le 21 septembre 1999, ratifié par Dahir n° 4.96.27 du 25 août 1999.
- Accord relatif au transport aérien, signé à Madrid le 7 juillet 1970 (ratification non requise).
- Convention de coopération scientifique et technique, signée à Madrid le 18 novembre 1979 et entrée en vigueur le 13 janvier 1981, ratifiée par Dahir n° 4.80.6 du 22 décembre 1980.
- Convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée à Rabat le 18 mars 1985 et entrée en vigueur le 26 décembre 1990, ratifiée par Dahir n° 4.90.35 du 21 décembre 1990.
- Accord-cadre de coopération économique et financière, signé à Madrid le 29 juin 1988 et entré en vigueur le 27 septembre 1989 (ratification en cours).
- Accord relatif à la promotion et à la protection mutuelle des investissements, signé à Madrid le 11 décembre 1997 (ratification en cours).
- Convention concernant la construction l'utilisation et l'exploitation du gaz du Maghreb-Europe, signée le 17 juillet 1992.
- Accord de mise en œuvre de la conversion de dettes en investissements privés en application des procès-verbaux agréés au sein du Club de Paris signés par les représentants du gouvernement du Maroc et du gouvernement d'Espagne le 11 septembre 1990, signé à Marrakech le 9 décembre 2003.

- Accord de coopération financière, signé à Marrakech le 9 décembre 2003 et entré en vigueur le même jour.
- Accord de coopération en matière de l'environnement signé le 20 novembre 2000.

### II.2.3. Coopération du Maroc avec l'Italie

La coopération maroco-italienne se développe dans le cadre de l'accord de coopération économique et technique signé à Rome le 10 février 1961, l'accord de coopération technique signé à Rabat le 26 novembre 1977 et le traité d'amitié et de coopération signé le 26 octobre 1991.

L'Italie représente, en 2006, pour le Maroc, le 4<sup>ème</sup> État acheteur avec 4,8% du total des exportations et le 3<sup>ème</sup> fournisseur avec 6,4% du total des importations. Le montant total des échanges commerciaux entre les deux pays a atteint 1,6 milliard d'euros en 2006. De plus, les marocains vivant en Italie forment l'une des plus importantes communautés étrangères. Ils représentent aujourd'hui une population de 219 500 détenteurs de permis de séjour en cours de validation, outre les marocains de nationalité italienne, et ceux en situation irrégulière, estimés à environ 200 000.

L'évolution notable enregistrée dans les relations économiques entre les deux pays au cours des dernières années, se matérialise par une progression des principales données macroéconomiques avec une croissance soutenue d'un taux d'investissements qui s'est établi à 7% en 2005, contre 6% en 2004.

Les principaux produits importés d'Italie par le Maroc, concernent surtout les machines industrielles, les tissus et les produits chimiques. L'Italie importe du Maroc les vêtements, les produits halieutiques, les fils et câbles, les produits agricoles et les chaussures.

Le tourisme qui joue un rôle moteur dans le développement des relations bilatérales, est aussi en nette progression comme en témoigne le nombre de touristes italiens qui se rendent fréquemment au Maroc. En 2006, l'Italie confirme sa troisième place parmi les fournisseurs du Maroc.

En 2008, l'Italie a décidé de consacrer 7,45 millions d'euros pour soutenir le financement au Maroc de huit projets de co-développement et de lutte contre la pauvreté, inscrits dans le cadre de l'Initiative nationale pour le développement humain (INDH). Plus de 2,8 millions d'euros seront spécifiquement consacrés à financer deux projets conduits avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) sur le thème du co-développement. Une trentaine d'initiatives sont déjà en cours de réalisation dans le cadre du programme 2005-2007 de la coopération italienne au Maroc pour un engagement d'environ 210 millions d'euros.

La Société Italcementi a signé avec le Maroc un accord pour la réalisation d'un investissement visant à doubler la production de ciment dans l'unité de production d'Agadir. Un autre accord a été signé avec le groupe italien pour la mise à niveau de la raffinerie de la SAMIR.

En matière de politiques migratoires, depuis des années, le Maroc bénéficie d'importants quotas d'entrée pour travail subordonné. Le 9 juillet 2007, un protocole exécutif de l'accord en matière de travail entre les deux pays a été signé. Ce dernier crée les conditions pour une coopération beaucoup plus articulée entre l'Italie et le Maroc dans ce secteur, notamment pour l'insertion des citoyens d'un des deux pays dans le marché du travail de l'autre.

Les accords de coopération avec l'Italie, dans les domaines des transports et de la coopération économique et commerciale sont :

- Convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée à Rome le 4 octobre 1985, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1994, ratifiée par Dahir n° 4.89.6 du 23/10/89.
- Accord relatif à la promotion et à la protection réciproque des investissements, signé à Rabat le 18 juillet 1990, entré en vigueur le 26 avril 2000, ratifié par Dahir n° 4.91.07 du 4 juillet 2000.
- Traité d'amitié et de coopération, signé à Rome le 25 novembre 1991, entré en vigueur le 28 mai 1997, ratifié par Dahir du 7 mai 1997.
- Accord de coopération entre l'Institut italien pour le commerce extérieur et le Centre marocain de la promotion des exportations, signé à Rome le 4 décembre 1991, entré en vigueur le 4 décembre 1991 (ratification non requise).
- Accord relatif au transport routier international des voyageurs et des marchandises, signé à Rome le 25 février 1992, entré en vigueur le 18 juin 1998, ratifié par Dahir n° 4.93.17 du 29 avril 1998.
- Accord sur les conditions de séjour et de travail des ressortissants italiens au Maroc et des ressortissants marocains en Italie, signé à Rabat le 10 décembre 1993, entré en vigueur le 10 décembre 1993 (ratification non requise)
- Accord dans le domaine de la coopération touristique, signé à Rome le 27 février 1997, entré en vigueur le 26 avril 2000, ratifié par Dahir n° 4.99.50 le 20 mars 2000.
- Convention financière signée et entrée en vigueur le 8 septembre 2000.
- Accord de coopération économique et technique, signé à Rome le 10 février 1961, entré en vigueur le même jour (ratification non requise).
- Accord commercial, signé à Rome le 28 janvier 1961, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1961 (ratification non requise).

- Protocole annexé à l'accord commercial signé à Rabat le 28/01/1961, entré en vigueur le 24 février 1965.
- Accord relatif au transport aérien, signé à Rome le 8 juillet 1967, entré en vigueur le 6 septembre 1974, ratifié par Dahir n° 6.88.68 du 10 juillet 1969.
- Convention pour éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu, signée à Rabat le 7 juin 1972, entrée en vigueur le 10 mars 1983, ratifiée par Dahir n° 4.81.27 du 15 janvier 1983.
- Accord de coopération technique, signé à Rabat le 26 novembre 1977, entré en vigueur le 26 novembre 1977 (ratification non requise).
- Protocole additionnel à la convention en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu, signé à Rabat le 28 mai 1979, entré en vigueur le 10 mars 1983, ratifié par Dahir n° 4.81.27 du 15 janvier 1983.
- Accord en matière de marine marchande, signé à Rabat le 15 avril 1982, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1987, ratifié par Dahir n° 4.83.12 du 14 novembre 1986.
- Protocole concernant la clause de la nation la plus favorisée en matière douanière, signé le 23 juillet 1957.
- Protocole relatif à la prorogation des listes annexées à l'accord commercial signé et entré en vigueur le 24 juin 1958, signé et entré en vigueur le 5 avril 1960.
- Accord financier signé et entré en vigueur le 29 mai 1990.
- Protocole de coopération entre le port de Tanger et l'Autorité portuaire de Gênes, signé et entré en vigueur le 29 novembre 2003.
- Accord relatif à la reconnaissance réciproque des permis de conduire, signé le 26 novembre 1991, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2000, ratifié par Dahir n° 4.93.15 du 10 mars 2000.
- Mémoire d'entente relatif à des consultations aéronautiques, signé le 13 juillet 2000.

#### II.2.4. Coopération du Maroc avec Malte

La coopération se limite à des actions très réduites. Les principaux accords conclus avec Malte sont comme suit :

- Accord de coopération économique et technique, signé à La Valette le 22 janvier 1976.
- Protocole d'accord de coopération économique en matière de pêche maritime, signé à La Valette le 22 janvier 1976.
- Accord pour la suppression des visas, signé à La Valette le 22 janvier 1976.
- Accord commercial, signé à La Valette le 22 janvier 1976.
- Accord relatif aux transports aériens, signé à Rabat le 26 mai 1983.
- Accord de coopération, signé à Rabat le 24 mai 1995.

- Procès-verbal des discussions dans le domaine des pêches maritimes et de la marine marchande, signé le 3 novembre 1987.
- Convention pour éviter les doubles impositions et prévenir l'évasion fiscale dans le domaine d'impôt sur le revenu, signé le 26 octobre 2001.

## II.2.5. Coopération du Maroc avec le Portugal

Le Maroc représente un partenaire économique potentiel du Portugal sur la rive sud de la Méditerranée. Ce partenariat est le fruit d'une histoire commune et de relations diplomatiques qui remontent à 1774, lors de la conclusion du traité entre le Maroc et le Portugal.

Plusieurs dizaines d'entreprises portugaises sont en activité dans le cadre de l'adoption d'une approche qui consiste à drainer les investissements étrangers.

Le Portugal est parmi les fervents défenseurs du statut avancé réclamé par le Maroc dans ses relations avec l'Union européenne. Ce pays a joué un rôle important dans ce sens lors de sa récente présidence de l'UE.

À l'occasion de la 10<sup>ème</sup> session de la réunion de haut niveau, tenue à Lisbonne le 5 juillet 2008, les pays ont procédé à la signature de trois accords de coopération : Le premier accord porte sur l'augmentation du montant de la ligne de garantie d'un prêt de financement de 200 à 400 millions d'euros, consacrés aux projets d'équipement de base, le deuxième accord est relatif à la coopération dans le domaine de l'énergie renouvelable et le troisième sur la formation, l'investissement et la promotion des produits touristiques.

Les autres principaux accords conclus avec le Portugal se présentent comme suit :

- Accord relatif aux transports aériens, signé à Rabat le 3 avril 1958.
- Accord de coopération économique et technique, signé à Rabat le 28 janvier 1977.
- Accord de coopération en matière de la marine marchande, signé à Rabat le 17 avril 2007.
- Accord concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, signé à Rabat le 18 octobre 1988.
- Convention en vue d'éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu, signée à Rabat le 29 septembre 1997.
- Accord pour la suppression des visas des passeports, signé le 11 décembre 1978.
- Protocole portant création d'un comité maroco-portugais chargé de la création d'un service de passagers, signé le 3 juillet 1985.
- Accord relatif à la reconnaissance réciproque des permis de conduire, signé le 22 mai 2003.
- Déclaration commune sur la coopération en matière de sécurité maritime et mise en place d'un système conjoint d'alerte rapide, signée le 30 juin 2003.

- Accord bilatéral de transport aérien, signé le 3 avril 1958 à Rabat.
- Mémoire d'entente entre le ministère des Travaux publics, Transports et Communications portugais et le ministère de l'Équipement et du Transport marocain, concernant la coopération dans le domaine de l'aviation, signé à Rabat le 17 avril 2007.
- Convention de collaboration scientifique et technique entre l'EP-Estradas du Portugal, et la Direction des routes et de la circulation routière du Maroc, signée à Rabat le 17 avril 2007.

## II.3. Coopération de la Mauritanie

### II.3.1. Coopération de la Mauritanie avec la France

La France est le premier partenaire bilatéral de la Mauritanie depuis son indépendance en 1960. Le volume d'aide apporté par la France à la Mauritanie depuis l'indépendance est évalué à 1,4 milliards d'euros. Elle constitue le premier acheteur et le premier fournisseur de la Mauritanie.

Le commerce global entre les deux pays a baissé de 214 millions d'euros en 2003 à 193 millions d'euros en 2004. Les importations françaises en provenance de Mauritanie concernent essentiellement le minerai de fer (plus de 85%) ainsi que des produits de la mer.

Près de 1 800 Français résidents en Mauritanie, 12 000 Mauritaniens titulaires de titre de séjour en France dont 1 100 étudiants, 5 000 visas délivrés pour la France en 2006.

La coopération d'État à État s'inscrit dans la stratégie mauritanienne d'atteinte des Objectifs du millénaire et de lutte contre la pauvreté. Elle est l'objet du document-cadre de partenariat 2007-2011, signé à Paris le 30 octobre 2007. Ce document définit le montant et le cadre de l'aide française à la Mauritanie pour les 5 années 2007-2011. Pour cette période, l'aide devrait s'élever à 96,8 millions d'euros dont 41 millions sous forme de nouveaux engagements et couvriront, l'éducation de base et la formation professionnelle, l'accès à l'eau potable et à l'assainissement ainsi que la gestion durable des ressources naturelles.

L'AFD -présente en Mauritanie depuis 1978- a soutenu plus de cent cinquante projets et programmes pour près de 330 millions d'euros. Aujourd'hui, le portefeuille de l'agence comprend 15 projets ou programmes pour près de 75 millions d'euros à travers tout le territoire mauritanien.

Au cours des récentes années, l'AFD a mis en place des financements importants dans les domaines urbains, de la pêche, de l'hydraulique rurale, de l'électrification rurale, des infrastructures aéroportuaires et dans le secteur de l'éducation.

L'AFD met aussi l'accent sur la préservation et la gestion de l'environnement naturel mauritanien, qui constitue l'une de ses plus grandes richesses. En 2007, elle a préparé un nouveau projet d'aménagement du littoral mauritanien.



Les accords conclus avec la France se présentent comme suit :

- Protocole de transfert au gouvernement de la République islamique de Mauritanie du service de l'État de sécurité maritime, signé le 27 mai 1960.
- Accord de coopération en matière d'aviation civile, signé le 19 juin 1961.
- Accord de coopération en matière de marine marchande, signé le 19 juin 1961.
- Convention sur la circulation des personnes, signée le 15 juillet 1963.
- Accord relatif au transport aérien, signé le 24 octobre 1963.
- Protocole d'accord relatif à la sécurité des vols des aéronefs militaires, signé le 16 septembre 1965.
- Accord de coopération concernant la signalisation maritime, signé le 23 novembre 1979.
- Accord sous forme d'échange de lettres établissant l'obligation de la détention d'un passeport en cours de validité pour la circulation des nationaux français et mauritaniens sur le territoire de l'autre État, signé le 8 décembre 1985.
- Convention relative à la circulation et au séjour des personnes, signée le 1<sup>er</sup> octobre 1992.

### II.3.2. Coopération de la Mauritanie avec l'Espagne

La Mauritanie est considérée par l'Espagne comme pays prioritaire dans la région du Maghreb. Le volume des contributions non remboursables de l'Agence espagnole de coopération internationale (AECI) a augmenté et atteint environ 5 millions d'euros par an.

En ce qui concerne la période 2004-2007, la coopération a été axée sur des projets susceptibles de mieux répondre aux priorités communes. La pêche, la lutte contre la pauvreté, la promotion de l'égalité entre hommes et femmes et la protection de l'environnement, l'éducation, la santé, l'hydraulique et les mines..., constituent les domaines d'intervention de la coopération espagnole, qui s'inscrit dans le cadre général de la coopération entre la Mauritanie et l'Union européenne.

La coopération avec le gouvernement central de l'Espagne est consolidée par la coopération avec les gouvernements régionaux, tels que la Galice qui considère la Mauritanie comme un pays prioritaire pour sa coopération en matière de développement, notamment dans le domaine de la pêche artisanale, l'Andalousie qui contribue pour sa part au développement de la coopération dans le domaine de la formation dans le secteur de la pêche, notamment pour améliorer les conditions de vie et de travail des pêcheurs artisanaux sur la côte mauritanienne et les Îles Canaries, qui interviennent dans les secteurs de l'alphabétisation des adultes, de la santé, des énergies renouvelables et de l'hydraulique.

Les principaux accords signés entre les deux pays se présentent comme suit :

- Accord de base de coopération scientifique et technique, signé à Madrid le 22 mai 1990.
- Protocole portant sur le projet d'appui à la décentralisation en Mauritanie, pour la réalisation d'activités de renforcement de la direction générale des collectivités locales, l'appui à la gestion de l'administration municipale et la concertation avec la population et la société civile, avec une subvention d'État de 400 000 euros, signé à Nouakchott le 24 janvier 2006.
- Protocole d'accord sur l'eau, signé le 5 février 2008.
- Convention de financement portant sur un montant de 894 000 euros, pour la réhabilitation et la conservation des écosystèmes de la réserve de biosphère du bas-delta du fleuve Sénégal, signée le 18 mars 2008. Ce projet vise trois résultats thématiques qui sont, le volet écologique, le volet social et le volet économique.

### II.3.3. Coopération de la Mauritanie avec l'Italie

Un accord relatif à la promotion et à la protection des investissements en Mauritanie et en Italie a été signé le 6 avril 2003 à Nouakchott, ayant pour objet de créer les conditions favorables au renforcement de la coopération économique entre les deux pays, notamment en ce qui concerne les investissements de capital ainsi que l'encouragement et la protection réciproque des investissements.

Un mémorandum sur la coopération a été signé à Rome le 26 mai 2008, portant sur la définition des projets que l'Italie va financer pour un montant de 12 millions d'euros pour le compte de Nouakchott durant les trois prochaines années, et matérialise la participation italienne à l'effort de développement de la Mauritanie.

Les domaines prioritaires de la coopération entre la Mauritanie et l'Italie pour la période 2008-2010, portent essentiellement sur la lutte contre la pauvreté et l'amélioration des conditions de vie des populations ainsi que sur la modernisation au niveau culturel et la formation de magistrats.

### II.3.4. Coopération de la Mauritanie avec Malte

La coopération entre les deux pays en est à ses débuts.

### II.3.5. Coopération de la Mauritanie avec le Portugal

Les relations entre le Portugal et la Mauritanie s'inscrivent essentiellement dans le cadre du nouvel accord de partenariat dans le secteur de la pêche conclu entre l'UE et la Mauritanie qui couvre la

période du 1<sup>er</sup> août 2006 au 31 juillet 2012. Il prévoit une contribution financière de 86 millions d'euros, dont 11 sont destinés à soutenir la politique de la pêche en Mauritanie.

L'accord de pêche autorise les navires communautaires venant de 12 États membres à pêcher dans les eaux mauritaniennes. C'est l'accord le plus important que l'Union européenne ait conclu avec un pays tiers, aussi bien du point de vue économique que financier.

Les autres accords conclus entre les deux parties sont:

- Accord de coopération bilatéral dans le domaine des pêches maritimes entre le Portugal et la Mauritanie, signé le 2 mars 1976.
- Trois accords portant sur le commerce et l'investissement entre la Mauritanie et le Portugal, signés le 25 juillet 2003 à Lisbonne.

## II.4. Coopération de la Libye

### II.4.1. Coopération de la Libye avec la France

Les échanges commerciaux français avec la Libye fluctuent assez fortement d'une année à l'autre. Les importations françaises sont pour 95% des hydrocarbures (environ 2,5% des approvisionnements français) et les exportations françaises évoluent en fonction des grands contrats, le commerce courant ne jouant qu'un rôle marginal. Les investissements français en Libye sont en cours de diversification, en restant principalement orientés vers le secteur pétrolier.

En 2005, les exportations de la France vers la Libye ont atteint 272 millions d'euros et les importations depuis ce pays, 756 millions d'euros (95% en hydrocarbures). Les investissements français se font principalement dans le secteur des hydrocarbures. L'enveloppe de crédits de coopération allouée à la Libye en 2007 s'élève à 241 000 euros.

La coopération culturelle, scientifique et technique s'articule autour des principaux axes suivants :

- La formation des élites, notamment dans les domaines des sciences humaines et de l'ingénierie ;
- Le développement du tourisme, via un appui institutionnel à l'administration libyenne du tourisme, la formation de personnel, l'aménagement et la promotion des sites.

Les accords suivants ont été conclus entre les deux pays, à savoir :

- Accord-cadre de coopération économique et technique, signé le 19 février 1974.
- Accord réglementant les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ceux-ci, signé le 24 mai 1974.

Par ailleurs, le président français a effectué une visite à Tripoli le 25 juillet 2007, visant à la normalisation des relations entre les deux pays.

#### II.4.2. Coopération de la Libye avec l'Espagne

Une visite officielle en Espagne effectuée par le leader libyen le 17 décembre 2007, a ouvert des perspectives de contrats pour les entreprises espagnoles en Libye pour un montant estimé à 11,8 milliards d'euros. Ces contrats portent sur le secteur défense/aéronautique (2 milliards d'euros), des investissements conjoints dans le secteur de l'énergie (2,8 milliards d'euros) et dans le secteur des infrastructures (7 milliards d'euros), dans le cadre du vaste plan libyen de renforcement des infrastructures du pays, évalué à 50 milliards d'euros.

Un intérêt mutuel a été exprimé visant le développement de la coopération économique, les télécommunications, le tourisme, la gestion de l'eau et visant l'établissement d'un cadre global de coopération.

Les deux pays ont signé quatre accords institutionnels, à savoir :

- Un accord de promotion et protection réciproque des investissements ;
- Une déclaration-cadre sur les relations politiques et de coopération ;
- Un mémorandum d'entente en matière de défense et un autre sur la coopération économique et financière.

#### II.4.3. Coopération de la Libye avec l'Italie

Une rencontre entre les deux parties en avril 2008, a permis de souligner la nécessité de la mise en œuvre des clauses de la déclaration conjointe libyo-italienne en vue de tourner la page du passé, pour consolider la coopération entre les deux pays. Cette rencontre a évoqué aussi le projet d'un traité d'amitié et de coopération entre la Libye et l'Italie, proposé par celle-ci.

La déclaration conjointe italo-libyenne est un document dans lequel l'Italie présente des excuses au peuple libyen pour la période coloniale et s'engage à le dédommager pour les drames causés durant cette période. Elle avait été publiée par les deux pays en juillet 1998.

Elle préconise, notamment, la création d'une société libyo-italienne pour soutenir l'économie libyenne dans l'exécution de projets d'infrastructures et de développement, ainsi que la construction en Libye d'un centre spécialisé destiné au traitement des mutilés au cours de la période coloniale italienne et à la fabrication de prothèses.

L'accord prévoit aussi l'intensification des échanges commerciaux et la réalisation de projets communs de coopération dans le domaine agricole, technique, industriel, culturel et écologique.

Le traité a été signé à Bengasi pendant l'été 2008 pour mettre fin au contentieux entre les deux pays. En outre, l'Italie et la Libye sont liées par un accord bilatéral en matière de navigation et transport maritime marchand signé le 13 décembre 2000, il n'a jamais été ratifié et n'est donc jamais entré en vigueur.

#### II.4.4. Coopération de la Libye avec Malte

Les relations entre Malte et la Libye amorcées au début des années 1970, ont donné des fruits afférents à d'importants investissements libyens à Malte. Plusieurs centaines de travailleurs maltais occupent des emplois dans l'industrie pétrolière libyenne qui fournit à Malte ses besoins en pétrole.

Pendant l'embargo décrété par les Nations Unies, l'Archipel a servi de pivot aux Libyens dans leur commerce avec l'Europe et le reste du monde. La Libye est un partenaire incontournable pour l'archipel en raison de sa proximité géographique et demeure son principal partenaire commercial au sud de la Méditerranée (le continent africain ne représente que 3 % des échanges maltais dont près de la moitié grâce à la Libye).

Malte a servi de point de transit principal pour les voyageurs et les marchandises vers la Libye, lorsque l'aéroport de Tripoli a été fermé pendant les années de sanctions internationales. Celles-ci ont eu de lourdes conséquences sur les investissements libyens à Malte, la Libye a en effet accumulé d'énormes dettes envers le gouvernement maltais. Lorsque les sanctions ont été levées en 1999, la Libye a accepté de rembourser à Malte les dettes accumulées.

La levée des sanctions imposées par l'ONU a ouvert de nouvelles portes pour l'investissement maltais en Libye et vice-versa.

#### II.4.5. Coopération de la Libye avec le Portugal

La coopération entre les deux pays serait naissante.

## II.5. Coopération de la Tunisie

### II.5.1. Coopération de la Tunisie avec la France

La coopération française en Tunisie est marquée, depuis de nombreuses décennies, par son importance et sa diversité. La Tunisie constitue un partenaire privilégié de la France. Les deux pays entretiennent un dialogue politique régulier au plus haut niveau.

En 2006, les exportations françaises vers la Tunisie ont atteint 3 milliards d'euros et les importations 3,1 milliards d'euros. La France est le premier contributeur bilatéral de l'aide publique au développement de la Tunisie du fait qu'elle jouit de la faveur des différents instruments français de coopération et des bailleurs de fonds multilatéraux. Cette combinaison d'actions de coopération a contribué à la réalisation de performances économiques et sociales enviables.

Les investissements français en Tunisie, occupant le premier rang, ont connu depuis 1993 une nette progression. A la fin de l'année 2005, le nombre des entreprises françaises ou à capitaux mixtes, s'est élevé à 1 100 (contre 1 050 en 2003 et 1 053 en 2004). Le montant de l'investissement total est de 1,7 milliards de dinars tunisiens. Il assure environ 88 000 emplois (contre 79 956 en 2003 et 84 208 en 2004). En 2006, le nombre de ces entreprises a atteint 1 142 unités avec un montant d'investissement de l'ordre de 1,9 milliards de dinars et la création de 102 951 emplois.

Sur le plan touristique, de 1994 à 2005, le marché français s'est maintenu au second rang en tant que marché émetteur de touristes, derrière l'Allemagne. En 2004, la Tunisie a accueilli 1 021 273 touristes français (1<sup>er</sup> rang) sur son sol contre 931 999 en 2003, soit une hausse de 9,5%. Pour l'année 2005, 1 170 115 touristes français ont été recensés, soit une augmentation de l'ordre de 14,6%.

Dans le domaine de la coopération financière, la France est parmi les premiers bailleurs de fonds de la Tunisie. Les engagements de la France atteignent une moyenne annuelle de 100 millions d'euros. Jusqu'à fin 2005, le cumul des engagements nets du groupe (prêts concessionnels de l'AFD et prêts aux conditions de marché de sa filiale PROPARCO), est d'un peu plus d'un milliard d'euros, grâce à la signature en 2005 des conventions suivantes:

- Un avenant au protocole financier tuniso-français, signé le 29 juillet 2004, relatif à l'acquisition de 30 voitures pour le réseau de métro léger de la ville de Tunis et l'extension de la ligne sud vers El Mourouj (pour un montant total de 88,6 millions d'euros).
- Un autre protocole financier a permis l'acquisition de 10 autorails pour la Société nationale des chemins de fer tunisiens (pour un montant total de 36 millions d'euros).

- L'échange de lettre relatif au démarrage du projet de développement des capacités institutionnelles, techniques et organisationnelles de la Tunisie en matière de gestion de l'environnement urbain et industriel (1,7 million d'euros) et la convention de financement y afférente a été signée en avril 2005.
- Convention de financement (projet FSP) relative à l'appui au développement de la lecture publique en Tunisie (1,3 million d'euros).

A l'instar du mécanisme du Fonds de solidarité prioritaire (FSP) destiné à financer, sous forme de dons, des projets s'inscrivant dans le cadre de la coopération culturelle, scientifique et technique, deux autres instruments financiers sont applicables à la Tunisie :

- Il s'agit de financements concessionnels liés, avec un élément don de 35%, pour des projets proposés dans le cadre d'appels d'offres internationaux. Entre 1998 et 2005, quatre projets ont été financés au titre de la RPE pour un montant total d'environ 145,7 millions d'euros soit environ 233 millions de dinars tunisiens.
- Fonds d'aide au secteur privé (FASEP). Les instruments FASEP sont destinés à soutenir le secteur privé et à remplacer les anciennes lignes PME-PMI et partenariat. Ce fonds comporte trois composantes :
  - FASEP PME-PMI : il s'agit d'un fonds qui finance par un don de 15 à 20% le montant des achats de biens et services français.
  - FASEP Garantie : il s'agit d'un fonds de garantie du risque économique pour les apports en fonds propres et les crédits bancaires d'entreprises françaises à leurs filiales majoritaires à l'étranger.
  - FASEP Études : il s'agit de crédits finançant les études de faisabilité de projets réalisées par des entreprises, des consultants et bureaux d'études français.

Dans le domaine culturel, scientifique et technique la coopération est riche et variée et couvre plusieurs domaines, tels l'éducation et l'enseignement supérieur, la recherche scientifique, la culture, la santé, la formation, la réforme administrative, etc. La contribution française à cette coopération, accordée à titre de don, est de l'ordre de 10 millions d'euros par an.

La signature de l'accord d'association avec l'Union européenne a conduit les autorités tunisiennes à lancer, dès 1995, un ambitieux programme de mise à niveau des entreprises. L'AFD a, dès son origine, accompagné ce programme par trois concours successifs d'un montant global de 63,9 millions d'euros et constitue encore aujourd'hui le seul bailleur à focaliser son soutien sur la restructuration financière des entreprises bénéficiaires de ce programme.

Le nouveau prêt de l'AFD de 30 millions d'euros, dont la mobilisation devrait s'étaler sur la période 2006-2010, permettra -moyennant adaptation- d'étendre aux PME l'expérience acquise. Il vise à faciliter la relation entre PME et banques en incitant d'une part, les banques à s'organiser à l'égard des PME et à former leurs cadres à l'analyse financière des entreprises et d'autre part, les PME à améliorer leurs systèmes d'information et à fournir des états de reporting réguliers à leurs banquiers.

Parallèlement, le programme de mise à niveau de la formation professionnelle (MANFORME), qui repose sur le principe de la formation en alternance et sur des accords de partenariat entre administration et branches professionnelles, bénéficie de concours réguliers et conséquents de l'AFD, avec un montant global de 72,9 millions d'euros depuis 1996.

L'AFD contribue également à la préservation des ressources en eau, par le financement (avec d'autres bailleurs) du Programme d'investissement dans le secteur de l'eau (PISEAU), qui vise à promouvoir une gestion intégrée de cette ressource et qui devrait faire l'objet d'une nouvelle phase au cours du XIème Plan de développement de la Tunisie. Elle accompagne aussi l'évolution des opérateurs publics de l'eau et de l'assainissement (SONEDE et ONAS) afin d'améliorer la rentabilité des infrastructures primaires et la qualité de service en complémentarité avec l'action des collectivités locales et leurs groupements.

Par ailleurs, l'AFD a participé au financement d'études et de consultants pour le secteur agricole aux côtés de la Banque mondiale, dans l'introduction ou l'extension d'innovations techniques (telles que le *semis direct* dans le cadre de l'agriculture de conservation) et l'organisation sur une base territoriale. L'agence pourrait, dans cette perspective, contribuer financièrement à un Programme de gestion des ressources naturelles, en liaison avec la Banque mondiale et d'autres bailleurs.

Enfin, le dernier prêt de l'AFD, pour la période 2005-2008, couvre (comme le précédent) les secteurs de l'agriculture et de l'hôtellerie, la réforme initialement mise en œuvre pour l'industrie et vise à en consolider les acquis. L'AFD a instruit, en 2005, un projet pilote de mise à niveau des établissements hôteliers grâce à un prêt de 50 millions d'euros et à une subvention d'appui à la maîtrise d'ouvrage de 1 million d'euros accordé fin 2005.

La France contribue également au développement d'infrastructures à fort impact économique, susceptibles de mobiliser les financements des bailleurs de fonds, ainsi qu'à l'élaboration de réformes institutionnelles, économiques et financières, en finançant (avec le FASEP Études) des études de faisabilité, des prestations d'assistance technique et des actions de coopération institutionnelle. En outre, le recours à la Réserve pays émergents (RPE) financera des projets d'infrastructures et d'équipement à caractère structurant, impliquant la participation d'entreprises françaises.



En matière d'environnement, le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), dont le Secrétariat est assuré par l'AFD, poursuivra ses actions. Pour sa part, l'Agence a repris le projet *Qualité de l'air*, initialement instruit au titre du Fonds de solidarité prioritaire et qui se met en œuvre depuis le dernier trimestre de 2005. Elle accordera la priorité aux opérations à impact économique avéré, visant à favoriser le développement durable. Dans cet esprit, elle pourrait contribuer à favoriser la mise à niveau environnementale des entreprises industrielles tunisiennes, par la promotion d'investissements de dépollution, d'efficacité énergétique ou d'utilisation de sources d'énergie renouvelables.

Par ailleurs, un financement RPE de 8 millions d'euros est consacré à un projet de dépollution au nord de la ville de Sfax, en complément d'un prêt de la BEI et d'un crédit concessionnel belge.

La coopération bilatérale s'efforcera également de dynamiser les IDE d'origine française, à l'aide d'un fonds de garantie (FASEP Garantie) des concours bancaires accordés par des banques tunisiennes à des entreprises réalisant ces projets d'investissements, et en facilitant leur recours au volontariat civil international.

De nouvelles perspectives pour le renforcement de la coopération bilatérale ont été dessinées en décembre 2003. Elles visent à assurer la consolidation et l'accélération des efforts engagés pour accroître la compétitivité du modèle économique tunisien, confronté aux multiples enjeux d'une intégration dans le mouvement de mondialisation. En conséquence, un nouvel accord-cadre de partenariat économique et financier pour les années 2004-2007 a été signé en juillet 2004.

Ayant un caractère stratégique, ce partenariat vise à soutenir et à accompagner l'effort d'ouverture et de modernisation de l'économie tunisienne. Etroitement lié à la démarche d'association, dont le terme est fixé en fin d'année 2007. Le partenariat doit tout naturellement continuer à se concentrer autour des principes transversaux suivants :

- Contribuer au développement économique et social de la Tunisie, ainsi qu'à la mise à niveau de ses infrastructures, en maintenant le niveau d'engagement français ;
- Faciliter l'ancrage à l'Union européenne, notamment dans le cadre de la politique de voisinage ;
- Ancrer la Tunisie dans le mouvement de mondialisation ;
- Favoriser l'intégration maghrébine, enjeu essentiel de stabilité et de développement ;
- Intégrer dans les relations de partenariat les perspectives offertes par la coopération décentralisée ;
- Assurer un dialogue de qualité avec la société civile, les ONG et les associations.

Le Comité interministériel de la coopération internationale et du développement (CICID) réuni, le 20 juillet 2004 a décidé la mise en place de 30 documents-cadres de partenariat ayant pour objectif d'assurer un meilleur pilotage stratégique de l'Aide publique au développement (APD) de la France, et constituant un instrument de cadrage pluriannuel de l'Aide publique au développement de la France. Ces documents ont aussi pour but d'améliorer l'efficacité de l'aide en la rendant plus lisible, plus partenariale et plus prévisible. Leur durée est de 5 ans et ils sont rendus publics dès leur signature.

Les principaux accords signés entre la France et la Tunisie dans le domaine de coopération économique, commerciale et de transport, sont les suivants :

- Accord relatif à la navigation maritime, signé le 28 décembre 1955.
- Accord relatif au transfert des services aériens de l'aéronautique civile en Tunisie, signé le 24 juillet 1958.
- Accord relatif à l'organisation des transports maritimes entre ports français et tunisiens, signé le 27 octobre 1958.
- Convention commerciale et tarifaire, signée le 5 septembre 1959.
- Protocole additionnel à la convention commerciale et tarifaire du 5 septembre 1959, signé le 22 septembre 1960.
- Accord relatif aux transports aériens, signé le 20 mai 1961.
- Échange de lettres sur l'entrée en franchise dans le territoire douanier français des tissus dits Kélims, le 31 janvier 1963.
- Échange de notes sur le régime de la circulation des personnes, le 29 janvier 1964.
- Accord relatif à la protection des investissements, signé le 30 juin 1972.
- Convention tendant éliminer la double imposition, signée le 28 mai 1973.
- Accord de coopération concernant la signalisation maritime, signé le 9 mars 1973.
- Échange de notes modifiant l'accord relatif aux transports aériens du 20 mai 1961, le 18 octobre-12 novembre 1976.
- Accord relatif aux transports internationaux de marchandises par route, signé le 28 juin 1983.
- Échange de lettres relatif à la circulation des personnes, le 31 août 1983.
- Accord par double échange de notes portant modification de l'échange de lettres signé à Paris le 31 août 1983 relatif à la circulation des personnes, signé le 16 décembre 1983.
- Échange de lettres portant modification de l'accord du 31 août 1983 relatif au régime de circulation des personnes, le 19 décembre 1991.
- Accord sous forme d'échange de lettres relatif à la modification de l'accord maritime du 27 octobre 1958, le 9 juillet-28 août 1992.

- Accord relatif à l'encouragement et la protection réciproque des investissements, signé le 20 octobre 1997.
- Accord de coopération en matière de tourisme, signé le 4 décembre 2003.
- Convention relative au prêt de l'AFD de 30 millions d'euros en faveur du programme de mise à niveau des PME (4<sup>ème</sup> concours de l'AFD accordé à ce titre), signée le 7 décembre 2004.
- Protocole financier pour l'extension de la ligne sud métro-bus, signé le 31 janvier 2005.
- Protocole financier pour le développement du transport ferroviaire, signé le 31 janvier 2005.
- Convention de prêt conclue avec l'AFD pour la contribution au financement du programme de développement du réseau de métro léger du Grand Tunis, signée le 3 mai 2006.
- Accord de coopération visant à renforcer les relations technologiques dans les domaines énergétique et industriel, signé le 4 mai 2006.
- Plusieurs accords dont un accord-cadre de partenariat économique et financier qui vise à soutenir le processus de mise à niveau de l'économie tunisienne, afin d'impulser sa compétitivité, de promouvoir l'investissement en Tunisie, de développer la coopération dans le domaine scientifique et technologique et d'encourager les échanges, signés le 28 avril 2008.

## II.5.2. Coopération de la Tunisie avec l'Espagne

L'Espagne est le 8<sup>ème</sup> investisseur étranger en Tunisie. L'investissement direct espagnol en Tunisie est d'un montant global de 497,1 millions de dinars tunisiens. 53 entreprises à capital totalement ou partiellement espagnol, opèrent dans les secteurs de l'industrie, de l'agriculture et du tourisme, et créent 4 659 postes d'emploi. Ce montant ne comprend pas l'acquisition par le groupe catalan Uniland de 88,87% du capital de la cimenterie d'Enfidha pour une valeur de 168 millions de dinars tunisiens.

Les produits exportés sont le pétrole et dérivés, l'huile d'olive, les fils et câbles, les produits de la mer, les produits textiles et les engrais. Les produits importés concernent essentiellement les biens d'équipement au profit des projets d'infrastructure confiés à des entreprises espagnoles.

Le nouvel accord financier, signé le 24 septembre 2001, à l'occasion de la 4<sup>ème</sup> réunion de haut niveau, couvre une période de deux années et le montant correspondant s'élève à 105 millions d'euros.

La coopération culturelle, scientifique et technique couvre les secteurs de la culture, de l'enseignement supérieur, de l'éducation, du sport, de l'agriculture, de la pêche et de l'aquaculture, des forêts, de la santé, de l'environnement, du transport, de la mise à niveau, de l'appui aux centres

techniques, de la formation professionnelle, de la formation de cadres et de la recherche scientifique. Concernant le tourisme, l'Espagne est le 8<sup>ème</sup> pays émetteur de touristes vers la Tunisie.

Les principaux traités et conventions établis entre les deux pays, dans le domaine de coopération économique, commerciale et de transport sont :

- Protocole additionnel à l'accord-cadre de coopération scientifique et technique, signé le 09-09-2002. Approbation par la loi n° 2003-36 du 13 mai 2003 (JORT n° 38 du 13 mai 2003). Décret n° 2003-1816 du 25 août 2003 (JORT n° 69 du 29 août 2003).
- Convention de crédit acheteur entre la République tunisienne et la *Banco Bilbao Vizcaya Argentaria* (Espagne). Approbation par la loi n° 2001-100 du 22 octobre 2001 (JORT n° 85 du 23 octobre 2001).
- Convention relative à l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions judiciaires. Ratification par la loi n° 2002-48 du 21 mai 2002 (JORT n° 41 du 21 mai 2002) et publication dans le décret n° 2003-1130 du 19 mai 2003 (JORT n° 42 du 27 mai 2003).
- Convention de prêt conclue entre le gouvernement de la République tunisienne et l'*Instituto de Crédito* du Royaume d'Espagne pour le financement d'une tranche du projet d'électrification de 2500 foyers ruraux par les systèmes photovoltaïques, signée le 18-04-2000. Ratification par la loi n° 2000-65 du 3 juillet 2000 (JORT n° 54 du 7 juillet 2000).
- Accord de coopération en matière de tourisme, signé le 10-06-1997 et entré en vigueur le 26 septembre 1997.
- Protocole de coopération économique et financière, signé le 10-06-1997. Ratification par la loi n° 97-51 du 28 juillet 1997 (JORT n° 61 du 1<sup>er</sup> août 1997) et entrée en vigueur le 10 juin 1997.
- Protocole d'accord pour le financement et la réalisation du projet aménagement intégré du Bassin versant de L'Oued El Kheirat (Zaghouan), signé le 4-12-1996.
- Traité d'amitié, de bon voisinage et de coopération, signé le 26-10-1995. Ratification par la loi n° 96-1 du 16 janvier 1996 (JORT n° 6 du 19 janvier 1996) et entrée en vigueur le 17 janvier 1997.
- Convention relative à l'entraide judiciaire en matière civile et commerciale, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions judiciaires (seulement paraphée le 31-01-1995).
- Accord relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements, signé le 28-05-1991. Ratification par la loi n° 91-85 du 4 novembre 1991 (JORT n° 76 du 12 novembre 1991).
- Accord-cadre de coopération économique et financière, signé le 28-05-1991. Ratification par la loi n° 91-84 du 4 novembre 1991 (JORT n° 76 du 12 novembre 1991).

- Accord-cadre de coopération scientifique et technique, signé le 28-05-1991. Ratification par la loi n° 91-86 du 16 novembre 1991 (JORT n° 79 du 22 novembre 1991).
- Protocole de coopération relatif à l'aménagement intégré du bassin versant de l'Oued-EI-Kheirat au Gouvernement de Zaghouan, signé le 28-05-1991.
- 19-02-1987 : Accord relatif aux transports internationaux routiers. Ratification: Loi n° 88-30 du 25 avril 1988 (JORT n° 29 du 29 avril 1988). Publication: Décret n° 89-1945 du 10 octobre 1989 (JORT n° 73 du 3 novembre 1989).
- Accord relatif au transport maritime, signé le 4-03-1985. Ratification par la loi n° 88-21 du 13 avril 1988 (JORT n° 25 du 15 avril 1988). Publication par le décret n° 90-152 du 9 janvier 1990 (JORT n° 6 des 23-26 janvier 1990). Cet accord a été modifié pour le rendre conforme à la réglementation communautaire, sous forme d'un échange de lettres en 1996 et 1997. Cependant, les négociations sont toujours en cours pour l'application des exigences constitutionnelles internes respectives.
- Accord de coopération en matière de tourisme, signé le 12-07-1982, ratifié le 4 novembre 1982.
- Convention en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée le 12-07-1982. Ratification par la loi n° 86-39 du 23 mai 1986 (JORT n° 33 des 27-30 mai 1986).
- Accord relatif au transport aérien, signé le 11-01-1977. Publication par le décret n° 77-483 du 18 mai 1977 (JORT n° 35 du 20 mai 1977).
- Accord sur la formation professionnelle de charpentiers de marine, complémentaire à l'accord de coopération technique du 14 juin 1966, signé le 13-03-1974.
- Accord de coopération technique, signé le 14-06-1966. Ratification le 29 août 1966. Publication par le décret n° 68-44 du 29 février 1968 (JORT n° 10 des 1<sup>er</sup> et 5 mars 1968).
- Accord commercial, signé le 20-04-1961.
- Accord commercial et accord de paiement, signé le 4-10-1957. Ratification par la loi n° 57-80 du 20 décembre 1957 (JORT n° 44 du 24 décembre 1957). Publication par le décret n° 57-171 du 31 décembre 1957 (JORT n° 1-2f des 3-7 janvier 1958).

### II.5.3. Coopération de la Tunisie avec l'Italie

L'Italie est le 2<sup>ème</sup> partenaire commercial de la Tunisie avec, en 2006, un flux d'importation d'une valeur de 1,84 milliards d'euros représentant une progression de 3% par rapport à 2005 et des exportations d'une valeur de 921,5 millions d'euros représentant une augmentation de 3,6% par rapport à 2005, ce qui donne un taux de couverture des exportations par rapport aux importations de

97,6%. Les principaux produits tunisiens exportés sur l'Italie sont le textile, l'habillement et les chaussures, les produits pétroliers, les produits agricoles et de la pêche et les engrais chimiques.

L'Italie occupe actuellement la 2<sup>ème</sup> place parmi les investisseurs étrangers en Tunisie (hors énergie). Ces investissements ont permis de créer 577 entreprises italiennes en activité et de générer plus de 41 696 emplois. En 2003, l'investissement total de l'Italie en Tunisie a dépassé les 433,5 millions d'euros.

La coopération dans ce domaine est marquée par la multiplication des échanges avec les régions italiennes du Latium, de la Lombardie et de la Vénétie. Les deux pays mènent actuellement une nouvelle expérience en matière de création de districts industriels qui s'est concrétisée par l'inauguration, en avril 2003, de deux projets de mégapôle industriel de la région de Vénétie, à Enfindha et de Carthage Fashion City dans le domaine de la confection.

Dans le domaine du tourisme, l'Italie est le 3<sup>ème</sup> marché émetteur de touristes en Tunisie. L'évolution du flux touristique italien montre qu'en 2005, le nombre de touristes italiens qui était de 447 773, a connu une progression de 17,9% par rapport à 2004.

Dans le domaine de l'immigration, l'expérience tuniso-italienne, initiée depuis 1998, repose sur une co-gestion organisée, multiforme et solidaire des échanges humains entre les deux pays qui tend à endiguer le fléau de l'immigration irrégulière et en éliminer les causes profondes et ce, notamment à travers la mise en place du dispositif suivant :

- Application de quotas annuels d'immigration en Italie ;
- Régularisation de la situation des ressources non communautaire en Italie ;
- Recrutement de travailleurs saisonniers ;
- Recrutement de personnel paramédical ;
- Soutien de l'Italie des efforts de la Tunisie en matière de développement et lutte contre l'immigration, par la mise en place d'un programme d'aide au profit du ministère tunisien de l'Intérieur et du Développement local, en équipements de surveillance et en formation de personnel.

Les principaux accords et conventions signés entre les deux pays dans le domaine économique, commercial et de transport, sont :

- Accord en matière de transports internationaux par route (TIR), signé à Tunis en novembre 1990.

- Échange de lettres portant sur la mise en place du quota d'entrées réservées à la Tunisie dans le cadre de la loi italienne sur l'immigration, signé à Tunis en mai 2000.
- Accord de coopération technique, signé à Tunis en octobre 2001.
- Déclaration conjointe sur l'instauration de mesures de confiance dans le domaine maritime, signée à Rome en février 2003.
- Protocole de coopération technique, ratifié par la loi n° 2002-26 du 5 mars 2002 (JORT n° 19 du 5 mars 2002).
- Protocole d'accord concernant les conditions et modalités d'octroi de la ligne de crédit pour le partenariat tuniso-italien et les petites et moyennes entreprises tunisiennes. Ratification par la loi n° 2002-27 du 5 mars 2002 (JORT n° 19 du 5 mars 2002).
- Accord pour la gestion et l'utilisation du fonds de contrepartie concernant la révision des taux d'intérêt sur les crédits d'aide. Approbation par la loi n° 2002-44 du 7 mai 2002 (JORT n° 37 du 7 mai 2002).
- Protocole financier portant sur une aide à la balance des paiements de la République tunisienne. Ratification par le décret n° 2003-1215 du 2 juin 2003.
- Protocole de coopération énergétique. Ratification par le décret n° 2004-155 du 20 janvier 2004 (JORT n° 8 du 27 janvier 2004).
- Accord relatif à un crédit d'aide pour le financement de projets de développement spécifiques, signé le 4-06-1999. Ratification par la loi n° 2000-7 du 24 janvier 2000.
- Échange de notes concernant l'octroi par l'Italie d'une ligne de crédit d'aide aux projets, les 20-11-1998, 20 novembre 1999, 6 mai 1999 et 4 juin 1999.
- Accord de coopération culturelle, scientifique et technologique, signé le 29-05-1997. Ratification le 14 juillet 1997.
- Deuxième protocole pour la réalisation des projets du programme intégré pour la mise en valeur des régions du Sahara et du Sud de la Tunisie, signé et entrée en vigueur le 27 septembre 1996.
- Échange de lettres relatif aux conditions de séjour et de travail des ressortissants des deux pays, le 3-05-1995. Ratification par la loi n° 95-76 du 7 août 1995 (JORT n° 64 du 11 août 1995).
- Accord sous forme d'échange de lettres relatif à l'octroi d'une aide exceptionnelle à la Tunisie, signé le 3-10-1991. Ratification par la loi n° 92-2 du 2 janvier 1992 (JORT n° 7 du 31 janvier 1992).
- Accord en matière de transports internationaux par route, signé le 28-11-1990. Ratification par la loi n° 91-27 du 30 avril 1991 (JORT n° 30 du 3 mai 1991).
- Convention relative à l'assistance administrative mutuelle pour la prévention, la recherche et la répression des fraudes douanières, signée le 21-04-1989. Ratification par la loi n° 90-12 du 12 février 1990 (JORT n° 14 des 20-23 février 1990).

- Accord de crédit pour le développement, signé le 22-10-1988. Ratification par la loi n° 88-142 du 3 décembre 1988 (JORT n° 83 des 9-13 décembre 1988).
- Protocole pour la réalisation des projets du programme intégré pour la mise en valeur des régions du Sahara et de Sud de la Tunisie, signé et entré en vigueur le 22 octobre 1988.
- Accord et échange de lettres pour la promotion et la protection réciproques des investissements, signé le 17-10-1985. Ratification par la loi n° 86-37 du 23 mai 1986 (JORT n° 33 des 27-30 mai 1986).
- Accord financier et échange de lettres en annexe, signé le 17-10-1985. Ratification par la loi n° 86-38 du 23 mai 1986 (JORT n° 33 des 27-30 mai 1986).
- Convention consulaire, signée le 17-10-1985. Ratification par la loi n° 86-36 du 23 mai 1986 (JORT n° 33 des 27-30 mai 1986).
- Accord de crédit pour le développement, signé le 8-01-1985. Ratification par la loi n° 85-63 du 29 juin 1985 (JORT n° 52 du 2 juillet 1985). Cet accord n'est jamais entré en vigueur car la partie italienne a suspendu la procédure de ratification à cause de certaines des clauses sur la répartition des charges commerciales par voie maritime contraires à la normative communautaire survenue. Une nouvelle entente bilatérale sur la coopération maritime a été plus récemment paraphée à Tunis le 3 novembre 2006 ; elle doit être signée par les deux ministres de transport concernés.
- Accord relatif au transport maritime, signé le 28-09-1984. Ratification par la Tunisie seulement (l'Italie ne l'ayant pas ratifié) par la loi n° 85-20 du 15 mars 1985 (JORT n° 23 du 22 mars 1985). En 2006, un nouvel accord a été paraphé.
- Accord de coopération touristique, signé le 16-03-1984. Ratification le 13 juin 1984.
- Accord financier et accord de crédit pour le développement, signés le 22-12-1982. Ratification par la loi n° 83-57 du 27 juin 1983 (JORT n° 48 du 1<sup>er</sup> juillet 1983).
- Accord financier et accord de crédit pour le développement, signés le 17-09-1981. Ratification par la loi n° 82-30 du 19 avril 1982 (JORT n° 28 du 20 avril 1982).
- Accord financier, signé le 07-03-1981. Ratification par la loi n° 81-43 du 29 mai 1981 (JORT n° 38 des 2-5 juin 1981).
- Accord entre l'État tunisien et l'*Ente Nazionale Idrocarburi* pour la réalisation de l'exploitation d'un gazoduc en Tunisie, signé le 16-05-1979. Approbation par la loi n° 77-76 du 7 décembre 1977.
- Convention tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et à prévenir l'évasion fiscale, signée le 25-10-1977. Ratification par la loi n° 79-46 du 5 décembre 1979 (JORT n° 71 du 7 décembre 1979).
- Accord relatif à la pêche dans les eaux tunisiennes par des nationaux italiens, signé le 19-06-1976. Ratification par la loi n° 76-96 du 15 novembre 1976 (JORT n° 70 du 16 novembre 1976).



- Protocole d'accord de coopération économique, signé le 20-10-1975.
- Accord relatif aux transports aériens, signé le 7-12-1973. Publication par le décret n° 74-474 du 17 avril 1974 (JORT n° 27 du 19 avril 1974).
- Protocole additionnel et échange de lettres modifiant la convention de coopération technique du 12 août 1969, signé le 20-08-1971. Ratification par la loi n° 72-55 du 29 juillet 1972 (JORT n° 31 des 28 juillet, 1<sup>er</sup> août 1972).
- Accord en matière de coopération économique et financière, signé le 20-11-1969.
- Convention pour éviter la double imposition des revenus provenant de l'exploitation des navires et aéronefs, signée le 20-11-1969. Ratification par la loi n° 71-39 du 28 juillet 1971 (JORT n° 33 du 30 juillet 1971).
- Convention de coopération technique, signée le 12-08-1969. Ratification par la loi n° 72-55 du 29 juillet 1972 (JORT n° 31 des 28 juillet du 1<sup>er</sup> août 1972).
- Convention relative à l'aide mutuelle judiciaire en matière civile, commerciale et pénale, à la reconnaissance et à l'exécution des jugements et des sentences arbitrales et à l'extradition, signée le 15-11-1967. Ratification par la loi n° 70-24 du 19 mai 1970 (JORT n° 27 des 19-22 mai 1970).
- Accord en matière d'indemnisation et de coopération économique et financière, signé le 29-08-1967.
- Protocole additionnel à l'accord commercial du 23 novembre 1961, signé le 1-08-1963.
- Accord commercial, signé le 31-10-1959.
- Accord commercial, signé le 8-04-1958. Ratification par la loi n° 58-124 du 14 novembre 1958 (JORT n° 92-93 des 18-21 novembre 1958).

#### II.5.4. Coopération de la Tunisie avec Malte

Les deux pays entretiennent des relations de coopération naissantes. Des échanges relativement modestes ont été enregistrés en 2005.

Le flux touristique maltais vers la Tunisie a connu un développement. Le nombre de touristes maltais qui était de 6 189 en 2001, de 8 288 en 2002 et de 14 318 en 2003, a atteint 15 618 en 2005. L'année 2005 a ainsi enregistré une augmentation de 10,8% par rapport à l'année 2004.

Les principaux accords et conventions signés entre les deux pays dans le domaine économique, commercial et de transport, sont :

- Accord de coopération touristique. Notification: Tunisie, le 1<sup>er</sup> septembre 1998.

- Convention et du protocole tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu. Ratification par la loi n° 2001-112 du 9 novembre 2001 (JORT n° 90 du 9 novembre 2001).
- Accord pour la promotion et la protection des investissements, signé le 10-07-1998. Ratification par la loi n° 2002-9 du 28 janvier 2002, (JORT n° 9 du 29 janvier 2002).
- Échange de lettres relatif à l'établissement du régime de visa. Ratification par le décret n° 2003-1495 du 25 juin 2003 (JORT n° 53 du 4 juillet 2003).
- Accord de coopération dans le domaine de l'environnement, signé et entré en vigueur le 10 novembre 1993.
- Accord de coopération culturelle, scientifique et technique, signé le 23-11-1978. Ratification le 24 janvier 1979.
- Protocole additionnel à l'accord commercial du 19 juillet 1977, signé le 23-11-1978.
- Accord commercial, signé le 19-07-1977. Publication par le décret n° 78-497 du 2 mai 1978 (JORT n° 39 du 23 mai 1978).
- Accord relatif aux transports aériens, signé le 9-03-1973. Publication par le décret n° 74-471 du 12 avril 1974 (JORT n° 26 des 12-16 avril 1974). Enregistrement à l'OACI le 19 juin 1975 sous le n° 2 559.

#### II.5.5. Coopération de la Tunisie avec le Portugal

Dans l'Union européenne, le Portugal est classé 12<sup>ème</sup> fournisseur de la Tunisie au niveau des importations et son 9<sup>ème</sup> client au niveau des exportations.

Les principaux produits exportés sont le ciment, le phosphate et dérivés, les engrais, les produits de la mer, le liège, le textile, les articles électriques et électroniques, les produits de la mer, l'huile d'olive en vrac, et les meubles en métal.

Les principaux produits importés par la Tunisie sont les produits alimentaires, l'huile de soja et autres, les composants mécaniques, machines et engins, les transformateurs électriques, fils et câbles électriques, les munitions, les produits pour le textile, les tissus de fibres artificielles, les produits chimiques et énergétiques, et le marbre.

Les principaux accords et conventions signés entre les deux pays dans le domaine économique, commercial et de transport, sont :

- Accord sur la promotion et la protection réciproques des investissements, signé le 28-02-2002.

- Convention consulaire, signée le 10-05-2000. Ratification par la loi n° 2000-87 du 31 octobre 2000 (JORT n° 88 du 3 novembre 2000). Publication par le décret n° 2001-1581 du 11 juillet 2001 (JORT n° 58 du 20 juillet 2001).
- Convention en vue d'éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu, signée le 24-02-1999. Ratification par la loi n° 99-88 du 2 août 1999 (JORT n° 88 du 3 novembre 2000). Publication par le décret n° 2001-392 du 6 février 2001 (JORT n° 13 du 13 février 2000).
- Convention d'extradition, signée le 11-05-1998. Ratification par la loi n° 98-71 du 4 août 1998 (JORT n° 64 du 11 août 1998).
- Protocole d'accord de coopération administrative en matière de justice, signé le et entré en vigueur le 11 mai 1998.
- Traité d'entraide judiciaire en matière pénale, signé le 11-05-1998. Ratification par la loi n° 98-70 du 4 août 1998 (JORT n° 64 du 11 août 1998). Publication par le décret n° 2000-2072 du 18 septembre 2000 (JORT n° 78 du 29 septembre 2000).
- Accord de suppression de visa pour les détenteurs de passeports diplomatiques, signé le 31-07-1995.
- Accord sur les transports routiers internationaux, signé à Lisbonne le 25-10-1994. Ratification par la loi n° 95-13 du 6 février 1995 (JORT n° 12 du 10 février 1995).
- Protocole de partenariat, signé et entré en vigueur le 22 septembre 1993.
- Accord culturel, scientifique et technique, signé le 11-05-1992. Ratification par la loi n° 92-78 du 3 août 1992.
- Accord de coopération dans le domaine touristique, signé le 11-05-1992. Ratification par la loi n° 92-79 du 3 août 1992.
- Accord pour la promotion et la protection des investissements, signé le 11-05-1992. Ratification par la loi n° 92-68 du 27 juillet 1992.
- Accord-cadre de coopération, signé le 14-12-1988. Ratification par la loi n° 89-91 du 6 novembre 1989 (JORT n° 74 du 7 novembre 1989).
- Accord de coopération dans le domaine des transports maritimes, signé le 13 mars 2007 à Lisbonne, annulant l'accord signé le 31 juillet 1995.
- Accord concernant le transport aérien, signé à Tunis le 18 décembre 1988. Cet accord est en cours de renégociation.
- Accord de coopération entre les chemins de fer portugais (CP) et la Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT), signé le 30 juin 2006.
- Mémoire d'entente dans le domaine des transports entre le ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications de la République portugaise et le ministère des Transports de la République tunisienne, signé le 30 juin 2006 à Lisbonne.

## II.6. Commentaire sur la coopération bilatérale

La proximité géographique et la dimension historique et culturelle des relations entre les pays du Nord et ceux du Sud de la Méditerranée Occidentale, constituent un facteur essentiel dans leur coopération et leurs échanges. Elles offrent aussi, des perspectives importantes, en vue de combattre, ensemble, les causes profondes du sous-développement dans les pays du Sud, ainsi que tous les aléas qui en découlent.

Les activités de coopération entre les pays européens et ceux du Maghreb sont nombreuses et concrètes. Elles ont été mises en place dans un esprit de partenariat sur des thèmes allant de questions politiques et de sécurité, y compris les droits de l'homme, la réforme politique et la bonne gestion des affaires publiques, à la culture, l'éducation et la libre circulation des personnes, en passant par la libéralisation des échanges, la réforme économique et les réseaux d'infrastructures.

Sur le plan institutionnel, la coopération se fonde sur des instruments juridiques bilatéraux qui visent, entre autres, à faciliter les transports, qui donnent droit à des réductions tarifaires ou qui préconisent des arrangements commerciaux préférentiels, et ce, en complément des textes établis avec les pays du Sud, au niveau de l'Union européenne et au niveau des organisations internationales compétentes.

Néanmoins, le système Schengen, d'une part, et la perspective d'établir une zone de libre-échange euroméditerranéenne, d'autre part, devraient inciter les pays de la région à établir des conventions et accords dans le domaine des transports et des circulations des personnes et des biens entre l'Union européenne et chaque pays maghrébin, en attendant la redynamisation de l'entité maghrébine. L'exemple de l'accord du ciel ouvert devrait susciter chez les États membres la réaction d'extrapoler l'esprit de cet accord aux autres modes de transport.

En effet, le système Schengen qui permet la libre circulation des personnes et des marchandises entre les pays de l'Union européenne, atténue les contraintes de contrôle des flux de personnes et de marchandises entre les pays européens, grâce aux facilités qu'il engendre et produit un système de mobilité transnationale dans lequel les frontières douanières des pays coïncident avec celles de l'Union européenne.

Quant à l'établissement de la zone de libre-échange euroméditerranéenne, il est sensé donner une forte impulsion à la liberté de circulation des biens et des personnes dans la région du bassin méditerranéen.

La combinaison du système Schengen et de la zone de libre-échange, constitue une raison fondamentale pour mettre sur pied une commission qui devrait mener une réflexion sur la mise en place d'un cadre international juridique et technique propice au développement du transport international par route, chemin de fer, voies de navigation, et à celui du transport international combiné dans la région, de manière cohérente en tenant compte du développement de la coopération dans la région.

Concernant l'applicabilité des conventions et accords bilatéraux entre les pays de l'UMA et ceux de l'Union européenne, force est de constater la grande variation dans leur degré d'implantation : les résultats ne sont pas totalement concluants dans les divers secteurs du transport.



## ACCORDS ET CONVENTIONS INTERNATIONAUX DE TRANSPORT

### III.1. Inventaire des accords et conventions internationaux de transport

Les conventions et accords internationaux déterminent un cadre international juridique et technique propice au développement du transport international par route, chemin de fer, air et voie de navigation intérieure, et à celui du transport international combiné.

Ces instruments juridiques internationaux traitent d'une grande variété de questions qui relèvent de la responsabilité des gouvernements, et qui ont un impact sur le transport international. Il s'agit notamment de la cohérence du réseau international d'infrastructures, de procédures uniformes et simplifiées de passage des frontières et de règles et règlements uniformes, visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de protection de l'environnement dans les transports.

Ces accords et conventions, dont une grande partie est constamment mise à jour, sont juridiquement contraignants pour les États qui en sont parties contractantes. Bien que ces instruments juridiques soient importants dans tous les pays européens, ils paraissent aujourd'hui de la plus grande importance pour les gouvernements des États de la rive sud de la Méditerranée qui doivent mettre en place leur réglementation relative aux transports en cohérence avec la réglementation en vigueur dans les autres pays européens.

De surcroît, ces accords et conventions sont appliqués par un grand nombre d'autres pays à échelle mondiale et représentent de ce fait un legs majeur pour la communauté internationale dans son ensemble, c'est pourquoi les dix pays du GTMO 5+5 devront leur accorder tout l'intérêt possible et fournir les efforts qu'ils méritent.

Une liste exhaustive de 187 instruments de coopération (23 accords, 97 conventions et 58 protocoles, 5 amendements et 1 règlement, 1 mémorandum, 1 déclaration et 1 code) traitant des transports au sens large, est donnée dans le présent chapitre. Ces instruments ont été adoptés soit par l'Assemblée générale des Nations Unies (ONU), la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation maritime internationale (OMI) ou encore l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), soit par la Commission des Nations Unies pour la coopération économique et le développement (CNUCED).

Un tableau récapitulatif concernant le statut de ces instruments juridiques internationaux pertinents, en matière de signature, de ratification, d'adhésion et d'acceptation par les pays maghrébins, est

produit en annexe. Les accords présentant un intérêt particulier pour la fluidité des échanges dans la Méditerranée Occidentale, sont donnés avec un résumé explicitant leurs objectifs. Les accords regroupés par domaines sont présentés de manière chronologique afin de faciliter leur recherche par année.

### III.1.1. Questions douanières

- Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, les véhicules routiers commerciaux et le transport international des marchandises par la route, Genève, 16 juin 1949.
  - Protocole additionnel à l'accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions douanières internationales sur le tourisme, les véhicules routiers commerciaux et le transport international des marchandises par la route, Genève, 16 juin 1949.
  - Protocole additionnel à l'accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, les véhicules routiers commerciaux et le transport international des marchandises par la route concernant le transport international des marchandises au moyen de conteneurs sous le régime du carnet TIR, Genève, 11 mars 1950.
  - Protocole additionnel portant modification de certaines dispositions de l'accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, les véhicules routiers commerciaux et le transport international des marchandises par la route, Genève, 28 novembre 1952.

L'accord et les protocoles correspondants définissent les facilités dont peuvent bénéficier les conteneurs destinés aux transports internationaux des marchandises par route et utilisés dans un transport couvert sous carnet TIR. Il définit aussi, le règlement concernant leur construction et leur aménagement. Il s'agit notamment de la nature de leur fermeture et leur scellement qui doivent être simples et efficaces, ainsi que des conditions d'accès à leur intérieur et de transport par route. Ces conteneurs peuvent ne pas faire l'objet d'un document spécial, à condition qu'il soit fait mention de leurs caractéristiques et de leurs valeurs au manifeste des marchandises, sans que cette facilité ne déroge au droit des autorités douanières de chaque État, d'exiger l'accomplissement des formalités prévues dans la réglementation nationale.



- Convention douanière sur le carnet ATA (admission temporaire/Temporary Admission), pour l'admission temporaire des marchandises. Adoptée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le 6 décembre 1961.

La Convention vise trois grandes catégories de marchandises échangées à l'échelle internationale, afin de faciliter le commerce international :

- Les échantillons commerciaux ;
- Les marchandises présentées ou utilisées à une foire commerciale, un salon professionnel, une exposition ou un événement semblable ;
- Le matériel professionnel.

Les conventions douanières se rapportant à ces trois grandes catégories de marchandises sont les suivantes :

- Convention internationale pour faciliter l'importation des échantillons commerciaux et du matériel publicitaire du GATT, Genève, 7 novembre 1952.
- Convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation des marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire de la CCC, Bruxelles, 1961.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel professionnel de la CCC, Bruxelles, 1961.
- Convention relative à l'admission temporaire, Convention d'Istanbul, 26 juin 1990.

La Convention d'Istanbul, qui est entrée en vigueur le 27 juin 1993, réunit dans un même instrument juridique tous les accords existants concernant l'admission temporaire dans un État ou une union douanière de marchandises, en provenance d'un autre État ou union douanière. Elle crée un cadre permettant de répondre aux besoins à venir, et prévoit aussi le maintien du carnet ATA (carnet de passage en douane pour l'admission temporaire) et en élargit l'application.

La convention compte 35 parties contractantes et 8 autres signataires sous réserve de ratification. Elle est ouverte à l'adhésion des États et des unions douanières ou économiques. Comme il est prévu, il faudra encore quelque temps avant que tous ceux qui acceptent le carnet ATA et le carnet CPD (carnet de passage en douane) ne deviennent parties contractantes à la Convention d'Istanbul. Le Conseil de l'OMD a adopté une recommandation invitant les parties contractantes à accepter les carnets ATA et CPD, qu'ils aient été délivrés ou non au titre de la Convention d'Istanbul ou d'un autre instrument juridique.

Le corps de la convention comprend 34 articles qui renferment les grands principes et les principales dispositions qui sont essentiels à la mise en application uniforme de l'instrument: champ d'application, gestion, adhésion et procédure d'amendement. Les principales dispositions prévoient que chacune des parties contractantes peut exiger la présentation d'un document et la constitution d'une garantie, aux fins de l'admission temporaire. Le montant de la garantie ne doit pas excéder le montant des droits et taxes à l'importation dont la perception est suspendue. De manière générale, des délais de réexportation minimaux de six ou douze mois sont fixés dans les annexes.

La convention compte 13 annexes, dont l'annexe A relative aux titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD) et au moins une autre annexe qui ont été acceptées par chacune des parties contractantes:

- Annexe A, relative aux titres d'admission temporaire (carnets ATA, carnets CPD) ;
- Annexe B.1, relative aux marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire ;
- Annexe B.2, relative au matériel professionnel ;
- Annexe B.3, relative aux conteneurs, palettes, emballages, échantillons et autres marchandises importées dans le cadre d'une opération commerciale ;
- Annexe B.4, relative aux marchandises importées dans le cadre d'une opération de production ;
- Annexe B.5, relative aux marchandises importées dans un but éducatif, scientifique ou culturel ;
- Annexe B.6, relative aux effets personnels des voyageurs et aux marchandises importées dans un but sportif ;
- Annexe B.7, relative au matériel de propagande touristique ;
- Annexe B.8, relative aux marchandises importées en trafic frontalier ;
- Annexe B.9, relative aux marchandises importées dans un but humanitaire ;
- Annexe C, relative aux moyens de transport ;
- Annexe D, relative aux animaux ;
- Annexe E, relative aux marchandises importées en suspension partielle des droits et taxes à l'importation.

Jusqu'ici, seules les annexes A, B.1, B.2, B.5 et B.6 sont entrées en vigueur. Les autres annexes ne comptent pas encore le nombre minimal de cinq signataires. Les dispositions du corps de la convention et de ses annexes sont accompagnées de commentaires explicatifs qui sont destinés à faciliter la mise en œuvre des dispositions.

- Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, New York, 4 juin 1954.
  - Protocole additionnel à la convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documents et de matériel de propagande touristique, New York, 4 juin 1954.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, New York, 4 juin 1954.
- Convention douanière relative aux conteneurs, Genève, 18 mai 1956.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, Genève, 18 mai 1956.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, Genève, 18 mai 1956.
- Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, Genève, 15 janvier 1958.
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), Genève, 15 janvier 1959 (révisée en 1975).
- Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, Genève, 9 décembre 1960.
- Convention relative au commerce de transit des États sans littoral, New York, 8 juillet 1965.
- Convention douanière relative aux conteneurs signée à Genève, le 2 décembre 1972. Elle permet l'importation temporaire des conteneurs en exonération des droits et taxes, sous réserve de leur réexportation dans les trois mois et ce, sans production de documents douaniers ou de constitution d'une garantie. La convention prévoit également l'approbation des conteneurs sous scellement douanier (ces dispositions concernant l'approbation des conteneurs sont identiques à celles de la convention relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR - Convention TIR de 1975).
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). Genève, 14 novembre 1975.

La Convention TIR trouve son origine dans les conventions, sur les véhicules utilitaires et sur le transport routier de marchandises, toutes deux entrées en vigueur le 16 juin 1949. En vertu de ces seuls textes, les véhicules routiers bénéficient déjà d'une importation provisoire sous couvert du carnet de passages en douane et/ou du triptyque.

Mais pour les marchandises en transit, il fallait trouver un moyen de sceller la cargaison pour pouvoir appliquer à ces transports le système de l'acquit-à-caution de transit, permettant ainsi de remplir les formalités douanières applicables aux marchandises d'importation d'être effectuées à destination plutôt qu'à la frontière.

Le recours à des véhicules agréés et effectivement scellés ainsi qu'au carnet TIR -équivalent au carnet de passage en douane exigé pour les véhicules routiers-, évitant aux marchandises transportées d'être soumises au paiement des droits de douane ou aux contrôles douaniers, permet de combler ce vide.

La Convention TIR a été révisée en 1975 pour tenir compte des progrès techniques et des enseignements tirés du fonctionnement du système. En effet, une nouvelle technique de transport était née avec le conteneur maritime, suivi du conteneur de surface et de la caisse mobile, introduits pour faciliter le transport combiné rail-route. Depuis son entrée en vigueur en 1978, la Convention TIR de 1975 a fait l'objet de 20 mises à jour. Les derniers amendements sont entrés en vigueur le 12 mai 2002.

La Convention TIR de 1975 vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, dans des véhicules routiers ou dans des conteneurs à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route. La convention décrit les conditions à remplir pour bénéficier des avantages sous le régime du carnet TIR. Parmi ces avantages, les marchandises ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage, ni soumis à la visite par la douane, aux bureaux de passage. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront -exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité- procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

Cette convention offre, de ce fait, aux opérateurs la possibilité d'acheminer des marchandises avec un minimum de contrainte tout au long d'un trajet international, tout en offrant un maximum de garanties aux administrations douanières de chaque pays de transit. Elle établit un système de transit douanier conçu pour faciliter la circulation des marchandises: 56 pays utilisent le TIR, (Émirats Arabes Unis, le 20 octobre 2007) et 68 parties contractantes.

Les carnets TIR sont délivrés à des opérateurs agréés par les associations membres de l'Union internationale des transporteurs routiers (IRU) habilitées par les autorités douanières. Ils sont composés d'une couverture, d'un manifeste et d'un nombre de feuillets variable selon les besoins (2 feuillets par pays de transit).

- Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières, Nairobi, 9 juin 1977.

En 1974, face à l'augmentation de plus en plus grande des infractions douanières dans tous les pays, le Conseil de l'OMD a jugé nécessaire d'aller au-delà de l'élaboration et de la promotion d'accords bilatéraux ou multilatéraux qui avaient constitué jusque-là les instruments types de la coopération douanière. La Convention de Nairobi a été élaborée entre 1974 et 1977 pour lutter contre la fraude douanière. Elle comprend un corps et onze annexes, dont une au moins qui doit être acceptée par chacune des parties contractantes. L'acceptation ne peut être subordonnée à des réserves (article 18). Un des principes fondamentaux de la convention est que les *administrations douanières se prêtent mutuellement assistance en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières*. La convention repose sur la notion de réciprocité : une partie contractante a l'obligation de prêter assistance à une autre partie contractante uniquement dans la mesure où l'une et l'autre ont accepté la même annexe. La Convention de Nairobi compte actuellement 34 parties contractantes. Les onze annexes sont en vigueur (chacune des annexes est entrée en vigueur après avoir été acceptée par au moins deux parties contractantes). La convention est gérée par le Conseil de l'OMD avec l'aide du Comité de lutte contre la fraude.

En 1996, l'OMD a actualisé son *modèle d'accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative en vue d'appliquer correctement la législation douanière, de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières*, qui datait de 1967. Le modèle d'accord énonce et explique un certain nombre de dispositions qui devraient être prises en considération au moment de l'élaboration d'un accord bilatéral.

- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, Genève, 21 octobre 1982.

Cette convention vise à rationaliser les procédures administratives et à supprimer les obstacles techniques au passage des frontières. Elle s'applique à tous les mouvements de marchandises importées, exportées ou en transit, traversant plusieurs frontières maritimes, aériennes ou terrestres.

Les parties à la convention s'engagent à réduire les procédures administratives aux frontières, ainsi que le nombre et la durée des contrôles opérés par les services douaniers. Cet engagement doit notamment se traduire par :

- La coopération et la coordination des services douaniers et des autres services de contrôle des marchandises ;
- La mise à disposition de personnel qualifié, de matériels adéquats et d'installations appropriées au lieu où s'effectuent les contrôles. De même l'intervention des agents de services doit être encadrée par des instructions officielles conformes aux accords internationaux ;

- La recherche d'une coopération au niveau des organismes internationaux compétents, qui peut notamment faciliter la conclusion de nouveaux accords bilatéraux ou multilatéraux ;
- La mise en place d'un contrôle juxtaposé des marchandises et des documents entre pays voisins dans le cas du franchissement d'une frontière commune. À ce titre, les heures d'ouverture des services de contrôle, les catégories de marchandises, les modes de transport et les régimes internationaux de transit douanier doivent correspondre ;
- L'organisation d'échanges d'informations nécessaires à l'efficacité des contrôles ;
- L'utilisation de documents internationaux alignés sur la formule-cadre des Nations Unies.

Les marchandises en transit se voient appliquer un traitement rapide et simple lorsqu'elles sont transportées dans des conditions de sécurité suffisantes. Cependant des contrôles peuvent être effectués en cas de menace à l'ordre public.

Le dédouanement des marchandises couvertes par un régime international de transit douanier doit être facilité par l'extension des heures de dédouanement et de la compétence des postes de douane.

Les marchandises sont soumises à des contrôles de douane selon les dispositions prévues à l'annexe I. Ces contrôles visent à assurer l'observation des lois et des règlements applicables aux frontières. D'autres types de contrôles peuvent être opérés, y compris en des points situés à l'intérieur du pays.

Les services douaniers sont chargés d'organiser la coopération et la coordination entre les différents services de contrôle de marchandise, afin d'accélérer le passage des marchandises. Les modalités d'opération des contrôles sont détaillées dans les annexes II à VII.

Les interdictions ou les restrictions d'importation, d'exportation et de transit restent applicables lorsqu'elles sont justifiées par des raisons d'ordre public. De même, lorsque les circonstances le nécessitent, des mesures d'urgence peuvent être mises en place.

L'annexe VIII, adoptée le 6 octobre 2005, définit les nouvelles dispositions suivantes :

- Facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels ;
- Mesures pratiques pour accélérer les formalités de passage pour les marchandises, en particulier pour les transports urgents, tels que ceux d'animaux vivants et de denrées périssables ;
- Dispositions techniques harmonisées visant à accélérer le contrôle des véhicules routiers (contrôle technique) et engins utilisés pour le transport de marchandises sous température contrôlée ;

- Mise en place de mécanismes et procédures de pesage normalisés visant à éviter dans toute la mesure possible les pesages répétés au passage des frontières ;
  - Exigences minimales en matière d'infrastructures permettant d'assurer le déroulement efficace des formalités au passage des frontières ;
  - Mécanisme de surveillance de l'application visant à garantir une mise en œuvre effective de l'annexe dans toutes les parties contractantes à la convention.
- Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, 1983.

Le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises –ou système harmonisé (SH)- est une nomenclature internationale de produits qui est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988. Elle sert avant tout à des fins douanières comme la classification et l'évaluation des marchandises, mais elle est aussi utilisée pour la collecte de statistiques commerciales, les règles d'origine et toutes sortes d'opérations commerciales internationales (transport, assurance, etc.). Les listes de pratiquement tous les membres de l'OMC s'appuient sur le système harmonisé, ce qui signifie que ce système s'étend à plus de 95% du commerce mondial. Les produits sont répartis en 96 chapitres et classés sous 1 241 positions et plus de 5 000 sous-positions. Le système harmonisé offre une structure juridique et logique pour la classification tarifaire. La convention prévoit que des amendements seront apportés périodiquement pour que le SH reste à jour et qu'il tienne compte de l'évolution technologique et de la mise au point de nouveaux produits. Deux révisions ont déjà eu lieu en 1992 et 1996, et en 2002.

Le système harmonisé contribue à la facilitation du commerce international en offrant une base commune pour le classement des marchandises. Les parties contractantes à la convention du SH sont maintenant au nombre de 102, et quelques 170 pays appliquent des tarifs douaniers et des nomenclatures fondés sur le SH (octobre 1998). Pour garantir l'interprétation et l'application uniformes des textes juridiques qui se rattachent au système harmonisé, l'OMD a mis en œuvre un certain nombre de programmes qui concernent notamment le règlement des questions de classement et des différends en la matière, la diffusion sur Internet de renseignements ayant trait au classement ([www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)), l'élaboration d'une structure de classement et la définition des meilleures pratiques à l'intention des pays en développement, des programmes d'information sur le classement avant déclaration, et l'établissement d'une base de données des marchandises (sur CD-ROM) qui indique le classement de plus de 200 000 marchandises faisant l'objet d'échanges.

- Convention relative à l'admission temporaire (ensemble cinq annexes), Istanbul, 26 juin 1990.

- Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, Kyoto, 26 juin 1999.

La convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto), signée le 18 mai 1973, est entrée en vigueur le 25 septembre 1974. Elle s'est révélée obsolète au regard de l'accroissement des échanges internationaux et des progrès technologiques.

L'OMD a donc procédé à une révision et à une actualisation de cette convention afin de la rendre conforme aux exigences actuelles qu'impose le commerce international.

Le 26 juin 1999, le Conseil général de cette organisation a adopté la Convention de Kyoto révisée pour conférer une base à la mise en place de régimes douaniers modernes et efficaces.

Le texte est une réécriture de la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers. Il comporte une annexe générale (appendice II) rappelant, notamment, les définitions des normes, les formalités de dédouanement, les conditions de contrôles douaniers et les recours. L'appendice III compte dix annexes spécifiques de A à K, traitant respectivement de l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier, de l'importation, de l'exportation, des entrepôts de douanes et zones franches, du transit, de la transformation, de l'admission temporaire, des infractions douanières, des procédures spéciales et des règles d'origine.

Au cours de la révision, on a tenu compte d'un certain nombre d'impératifs comme l'utilisation des technologies de l'information et de la communication ainsi que des nouvelles techniques douanières. Ce protocole met en œuvre de nouvelles règles dans le cadre du contrôle douanier.

Parmi les nouveaux principes régissant la Convention de Kyoto révisée, on peut citer l'engagement pris par la douane de faciliter transparence et prévisibilité au profit de tous les intervenants du commerce international et l'engagement de l'OMD à coopérer avec d'autres autorités compétentes en la matière ainsi qu'avec les milieux commerciaux, et à mettre en œuvre les normes internationales pertinentes.

Un Comité de gestion est créé par la convention révisée. Il permet à toutes les parties contractantes d'être entendues tout au long de l'évolution et de la gestion de l'accord. Il doit s'assurer que toutes les dispositions soient tenues à jour. Il tient un rôle de conciliateur ou d'arbitre en cas de différend non résolu entre les parties entre elles.



De nouvelles dispositions, telles que les normes transitoires et les directives aident les gouvernements à remplir leurs obligations : accords d'assistance administrative, transparence et droit de recours.

La Convention de Kyoto révisée facilitera les échanges grâce aux dispositions légales qui figurent dans l'annexe générale ainsi que dans les chapitres et annexes spécifiques. Ces dispositions énoncent la manière d'appliquer des régimes simples mais efficaces permettant d'octroyer un maximum de facilités aux marchandises et aux voyageurs.

L'annexe générale de la convention révisée recommande la mise en œuvre de régimes simplifiés et harmonisés et l'amélioration constantes des techniques de contrôle douanier, l'utilisation maximale des technologies de l'information, des systèmes informatisés, le transfert de fonds électronique, l'instauration d'une concertation en bonne et due forme avec les milieux commerciaux dans un esprit de partenariat entre la douane et les entreprises. Elle prévoit grâce à des interventions coordonnées avec d'autres institutions, de faciliter l'accessibilité de chacun aux renseignements disponibles avant l'arrivée des marchandises. Elle met en œuvre un système de règlement des différends transparent en matière douanière.

- Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, Genève, 21 janvier 1994.

La convention s'applique à l'échange entre parties contractantes des conteneurs d'un pool dont les membres sont établis sur le territoire de ces parties contractantes. Elle vise à faciliter l'utilisation en commun des conteneurs par les membres d'un pool, sur la base de la compensation à l'équivalent.

Elle définit les conditions d'utilisation des conteneurs qui y sont visés et les engagement de chaque partie contractante admettant les conteneurs en franchise des droits et taxes à l'importation : à savoir, sans prohibitions ni restrictions d'importation de caractère économique et sans limitation d'utilisation en trafic interne et sans exiger, lors de leur importation et de leur exportation, la production de documents douaniers et la constitution d'une garantie, sous réserve que les conditions énoncées à l'article 5 de la présente convention soient respectées.

- Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux, New York, 23 novembre 2005.

Adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 23 novembre 2005 (résolution A/60/21), cette convention garantit aux sociétés et aux autres parties, dans le monde entier, que les contrats

négociés électroniquement ont la même valeur et la même portée juridique que les transactions traditionnelles conclues en vertu d'un document. Cet instrument juridique, qui sera ouvert à la signature de tous les États membres jusqu'au 16 juillet 2008, entrera en vigueur, après le dépôt du troisième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Elle a pour objectif de lever tous les obstacles à l'utilisation des communications électroniques dans les transactions internationales y compris ceux qui pourraient résulter de l'application d'instruments de droit du commerce international en vigueur, dont la plupart avaient été négociés longtemps avant le développement des nouvelles technologies comme le courrier électronique, l'échange électronique d'informations et l'Internet.

### III.1.2. Circulation routière

- Convention sur la circulation routière, Genève, 19 septembre 1949.
  - Accord européen complétant la convention sur la circulation routière, Genève, 16 septembre 1950.
  - Accord européen portant application de l'article 3 de l'annexe 7 de la convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des parties contractantes, Genève, 16 septembre 1950.
  - Accord européen portant application de l'article 23 de la convention sur la circulation routière de 1949 concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des parties contractantes, Genève, 16 septembre 1950.
  - Accord relatif à la signalisation des chantiers portant modification de l'accord européen du 16 septembre 1950 complétant la convention de 1949 sur la circulation routière et le protocole de 1949 relatif à la signalisation routière, Genève, 16 décembre 1955.
  - Accord européen relatif aux marques routières, Genève, 13 décembre 1957.
  - Accord européen complétant la convention sur la circulation routière, Genève, 1<sup>er</sup> mai 1971.
  - Protocole sur les marques routières, additionnel à l'accord européen complétant la convention sur la signalisation routière ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968, Genève, 1<sup>er</sup> mars 1973.
- Convention internationale sur la circulation routière, Vienne, 8 novembre 1968.
  - Accord européen sur la signalisation routière, complétant la convention sur la signalisation routière de 1968, Genève, 1<sup>er</sup> mai 1971.

- Protocole sur les marques routières, additionnel à l'accord européen sur la signalisation routière, complétant la convention sur la signalisation routière de 1968, Genève, 1<sup>er</sup> mai 1973.

La convention sur la circulation routière a pour objectif de faciliter la circulation routière internationale, d'accroître la sécurité sur les routes grâce à l'adoption de règles uniformes de circulation, et de procéder à la simplification des formalités de douane, de police et de santé et des autres formalités du même genre. Les mesures prises pour faire coïncider les compétences et les heures d'ouverture des bureaux et des postes de douane à un même point frontière, seront considérées comme conformes à l'objet de la présente convention.

Elle se rapporte à l'admission sur le territoire national de la partie contractante, en circulation internationale, les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III, et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; les cycles et les cyclomoteurs remplissant les conditions techniques définies au chapitre V et dont le conducteur a sa résidence normale sur le territoire d'une autre partie contractante.

Les parties contractantes seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III. Elles prendront aussi les mesures nécessaires afin que l'enseignement de la sécurité routière soit dispensé dans les écoles, à tous les niveaux, de façon systématique et continue. Dans ce cas, les législations nationales doivent fixer des exigences minimales relatives aux antécédents et aux qualifications du personnel chargé de dispenser lesdits cours.

De même, elles s'engagent à échanger les renseignements relative à l'identité de la personne propriétaire d'un véhicule à moteur, ou une remorque attelée à un tel véhicule, et immatriculé sur leur territoire, lorsque, le véhicule a été impliqué dans un accident ou le conducteur de ce véhicule a commis une infraction grave aux règlements sur la circulation routière, pouvant donner lieu à des sanctions importantes ou au retrait du permis de conduire.

- Convention de la Haye, 4 mai 1971, sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière.

La convention a abordé des sujets plus limités, tels que les accidents de la circulation routière et la responsabilité du fait des produits. Elle vient régir la matière des accidents de la circulation routière s'applique sans condition de réciprocité et porte loi uniforme de droit international privé. Elle vise les conflits de lois relatifs à la responsabilité pour les dommages causés par un accident de la

circulation routière. En tant que droit commun, la loi qu'elle désigne est compétente alors même que cette loi relèverait d'un État tiers (par le domicile ou la résidence des parties, le lieu d'immatriculation des véhicules ou celui de l'accident).

- Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, Genève, 16 septembre 1950.
- Accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux.
  - Protocole additionnel, Genève 17 mars 1954.
  - Protocole de signature, Genève 17 mars 1954.
  - Protocole relatif à l'adoption de l'annexe C.1 relatif au cahier des charges annexé à l'accord général portant réglementation économique des transports routiers internationaux, Genève, 1<sup>er</sup> juillet 1954.
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale, Genève, 18 mai 1956.
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises, Genève, 14 décembre 1956.
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de voyageurs, Genève, 14 décembre 1956
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), Genève, 19 mai 1956.
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Genève, 5 juillet 1978.
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), Genève, 30 septembre 1957, modifié depuis par les protocoles suivants :
  - Protocole portant amendement de l'article 14, paragraphe 3, de l'accord susmentionné, conclu à New York le 21 août 1975.
  - Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'accord européen du 30 septembre 1957, relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Genève, 28 octobre 1993.

L'accord ADR a pour but d'accroître la sécurité des transports internationaux en réglementant le transport international routier par camion de marchandises dangereuses. Entré en vigueur le 29 janvier 1968, il a été signé par 39 États. Il concerne tout transport terrestre de marchandises dangereuses, ainsi que toutes opérations de chargement ou déchargement inhérent, d'un wagon de chemin de fer ou d'un bateau de navigation intérieure, en vue de, ou après, l'exécution d'un tel

transport effectué en totalité ou en partie sur le territoire de l'Union européenne. L'accord comporte des règles techniques relatives :

- À la définition des matières par classes, selon leurs risques (explosifs, gaz comprimés ou liquéfiés, inflammables, toxiques, radioactifs, corrosifs, etc.) ;
- Aux emballages (dispositions techniques, essais, procédure d'agrément des emballages et marquage distinctif) ;
- Aux citernes (construction, agrément des prototypes et épreuves de résistance et d'étanchéité) ;
- Aux véhicules (circuits électriques, extincteurs, freinage, limitation de vitesse par construction, matériel de première intervention, certificat d'agrément) ;
- À l'étiquetage et à la signalisation, de telle sorte que les services d'intervention et de secours soient immédiatement informés de la présence de matières dangereuses. Les véhicules doivent porter des panneaux rectangulaires de couleur orange. Pour les citernes, ce panneau comporte l'indication du code de danger (2 pour le gaz comprimé ou liquéfié, 3 pour l'inflammable, 6 pour le toxique, etc.), ainsi que le numéro de la matière. Il existe également des étiquettes de danger portant un symbole de danger (flamme pour les inflammables, crâne humain pour les toxiques, hélice pour les radioactifs, ...).

Les annexes A et B de l'accord indiquent les conditions auxquelles sont soumises les marchandises dangereuses dans le cadre d'un transport international. Leur nouvelle structure correspond à celle du règlement type annexé aux recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies, du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) et du Règlement concernant le transport international ferroviaire (RID).

- Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Genève, 20 mars 1958.
  - Règlements annexés à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.
- Accord relatif aux engins spéciaux pour le transport des denrées périssables et à leur utilisation pour les transports internationaux de certaines de ces denrées, Genève, 15 janvier 1962.

- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), Genève, 19 janvier 1962.
- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), Genève, 1<sup>er</sup> juillet 1970.
- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), Genève, 1<sup>er</sup> septembre 1970.
- Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions. Genève, 20 mars 1958.
  - Règlements annexés à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.
- Accord relatif aux engins spéciaux pour le transport des denrées périssables et à leur utilisation pour les transports internationaux de certaines de ces denrées, Genève, 15 janvier 1962.
- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), Genève, 19 janvier 1962.
- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), Genève, 1<sup>er</sup> juillet 1970.
- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), Genève, 1<sup>er</sup> septembre 1970.
- Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), Genève, 1<sup>er</sup> mars 1973.
  - Protocole à la convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), Genève, 5 juillet 1978.
- Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC), Genève, 1<sup>er</sup> avril 1975.
- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), Genève, 15 novembre 1975.
- Accord intergouvernemental portant création d'une carte interafricaine d'assurance de responsabilité civile automobile, New York, 1<sup>er</sup> octobre 1978.
- Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD), Genève, 10 octobre 1989 (pas encore en vigueur).

- Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, Vienne, 13 novembre 1997.
- Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, Genève, 25 juin 1998.

### III.1.3. Transports par voie ferrée

- Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, Genève, 10 janvier 1952.
- Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, Genève, 10 janvier 1952.
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 9 mai 1980. La convention a créé l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et comporte deux appendices :
  - Appendice A : les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs et de bagages, dites RU-CIV.
  - Appendice B : les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises, dites RU-CIM.
- Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), Genève, 31 mai 1985.

### III.1.4. Transports par voie d'eau

- Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), Genève, 1<sup>er</sup> mars 1973.
  - Protocole à la convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), Genève, 5 juillet 1978.
- Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), Genève, 6 février 1976 (pas encore en vigueur).
  - Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN), Genève, 5 juillet 1978.
- Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978. Hambourg, 31 mars 1978.
- Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, Genève, 6 mai 1993.

- Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), Genève, 19 janvier 1996 (entré en vigueur en 1999).
- Accord européen de 2000, relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) (pas encore entré en vigueur).
- Convention de Budapest de 2001, relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) (entrée en vigueur en 2005).

### III.1.5. Transport multimodal

Le système du transport multimodal s'est généralisé au cours des années soixante avec l'apparition des techniques de conteneurisation et de transroulage. Ces deux nouvelles données logistiques ont radicalement bouleversé les transports internationaux de marchandises, lesquels avaient vu leurs régimes juridiques se développer en fonction d'un seul mode de transport : mer, route, fer, air.

- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, Genève, 24 mai 1980 (pas encore entrée en vigueur).

La présente convention a été adoptée sous l'égide de la CNUCED dans le but de permettre aux pays, notamment ceux du tiers monde, de tirer profit de l'extension du commerce mondiale et la mondialisation. Elle définit le transport multimodal international (combiné, intermodal, ou mixte), comme *transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent.*

Les articles 1 et 8 de la convention définissent le document de transport multimodal et le contenu de ce document.

- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), Genève, 1<sup>er</sup> février 1991.

L'accord concerne les États membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies ou ayant le statut consultatif auprès de ladite commission, avant le 30 septembre 1997.

Dans le souci de rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, les pays européens ont décidé de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire



à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

Les parties contractantes adoptent les dispositions du présent accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes, qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I de l'accord, ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent accord.

- Protocole à l'accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, Genève, 17 janvier 1997 (pas encore entré en vigueur).

#### III.1.6. Navigation maritime

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1913.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1913.
- Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910, Bruxelles, 27 mai 1967, entré en vigueur le 15 août 1977.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924, entrée en vigueur le 2 juin 1931.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature *Règles de La Haye 1924*, Bruxelles, 25 août 1924, entrée en vigueur le 2 juin 1931.
  - Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 *Règles de Visby*, Bruxelles, 23 février 1968, entré en vigueur le 23 juin 1977.
  - Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance telle qu'amendée par le protocole de

modification du 23 février 1968 *Protocole DTS*, Bruxelles, 21 décembre 1979, entré en vigueur le 14 février 1984.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926, entrée en vigueur le 2 juin 1937.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État à Bruxelles le 10 avril 1926 et protocole additionnel, Bruxelles, 24 mai 1934, entrée en vigueur le 8 janvier 1937.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur le 14 septembre 1955.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur le 20 novembre 1955.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur le 24 février 1956.
- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole de signature, Bruxelles, le 10 octobre 1957, entrée en vigueur le 31 mai 1968.
  - Protocole portant modification de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957, Bruxelles, 21 décembre 1979, entré en vigueur le 6 octobre 1984.
- Convention internationale sur les passagers clandestins, Bruxelles, 10 octobre 1957 (pas encore en vigueur).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et protocole, Bruxelles, 29 avril 1961, entrée en vigueur le 4 juin 1965.
- Convention internationale relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires et protocole additionnel, Bruxelles, 25 mai 1962 (pas encore en vigueur).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, Bruxelles, 27 mai 1967 (pas encore en vigueur).
- Convention internationale relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en Construction, Bruxelles, 27 mai 1967 (pas encore en vigueur).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, Bruxelles, 27 mai 1967 (pas encore en vigueur).
- Convention relative à la création de l'Organisation maritime internationale, Genève, 6 mars 1948, telle qu'amendée.
  - Amendement à la convention portant création de l'OMI, résolution A 724 (17), Londres, 7 novembre 1991.

- Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 27 novembre 1992.
- Convention relative au jaugeage et à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, Bangkok, 22 juin 1956.
- Convention internationale sur les passagers clandestins, Bruxelles, 10 octobre 1957.
- Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, Genève, 15 mars 1960.

La convention, entrée en vigueur depuis 1996, régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord, ou du fait de l'exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, qu'un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, Bruxelles, le 29 avril 1961.
- Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), Londres, 17 juin 1960.
  - Amendements au chapitre XI de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 30 novembre 1966.
- Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), Londres, 1<sup>er</sup> novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980.
  - Protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adopté par la conférence internationale sur la sécurité des navires citernes et la prévention de la pollution (SOLAS 1978), Londres, 17 février 1978, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1981.
  - Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adopté par la Conférence internationale sur le système harmonisé de visite et de délivrance de certificats (SOLAS 1988), qui remplace et abroge le protocole de 1978), Londres, 17 février 1978.
- La convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS), a été modifiée à deux reprises par les protocoles adoptés respectivement en 1978 et 1988, et a

connu plusieurs amendements depuis 1981 à 2006. Elle abroge et remplace les conventions antérieures.

La convention comporte l'obligation d'emport d'une documentation nautique à jour correspondant à la traversée prévue (cartes marines et ouvrages nautiques).

Cette obligation d'emport s'applique à tous les navires et peut être satisfaite en totalité ou en partie par un moyen électronique. Bien qu'ils ne soient pas soumis aux conventions internationales, les navires de la marine nationale en appliquent de fait les dispositions, notamment pour ce qui concerne la sécurité de la navigation.

Avant tout destiné aux navigateurs professionnels (marine nationale, commerce et pêche), le document *la carte marine et les prescriptions d'emport : les faits* répond aux nombreuses questions que se posent les navigateurs sur les principes et la réglementation associés aux cartes électroniques de navigation et aux systèmes de visualisation de ces cartes.

Les cartes marines officielles, papier et électroniques, sont celles produites selon des normes internationales par les services hydrographiques, seuls services agréés pouvant garantir la qualité, l'intégrité et la traçabilité des données, une authentification de la source, et assurer une tenue à jour régulière. Les seules cartes électroniques officielles sont les ENC (Electronic Navigational Chart), qui sont des cartes vectorielles et les RNC (Raster Navigational Chart) qui sont des cartes marines matricielles.

Tous les autres types de cartes sont par nature non officielles et sont appelées cartes électroniques privées et ne doivent pas être utilisées par les navires de la marine nationale.

En décembre 2002, le nouveau code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a été adopté par l'OMI, à l'occasion d'une conférence diplomatique, par voie de modification de la convention internationale de 1974.

Le code ISPS vise à accroître la sécurité maritime à bord des navires ainsi qu'à l'interface navires/ports, en établissant des règles normalisées et cohérentes pour l'évaluation des risques. Ses principaux objectifs sont notamment de définir un cadre international de coopération entre les gouvernements des pays contractants, les administrations locales, les entreprises de transport maritime et les entreprises portuaires pour détecter les menaces contre la sécurité et prendre des mesures préventives dans le cas des navires et des installations portuaires servant au commerce international, ainsi que de préciser le rôle et les responsabilités respectives des parties.

Il s'applique à tous les navires de charge faisant plus de 500 tonneaux de jauge brute, aux bateaux pour le transport de voyageurs, aux plates-formes mobiles de forage au large et aux installations portuaires qui sont au service des navires assurant des liaisons internationales. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004. La section A de cet instrument contient une liste de prescriptions obligatoires et la section B énonce des recommandations concernant le respect de ces prescriptions.

Les 147 États qui ont ratifié la Convention SOLAS sont tenus d'appliquer le code sans tarder, quel que soit leur niveau de développement. Les 27 amendements portés à la Convention SOLAS sont :

- Le Protocole de 1978 : sécurité de pétrolier et prévention de la pollution ;
- Les amendements de 1981 : mise à jour du chapitre II-1 et II-2. Adoptés le 20 novembre 1981, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ;
- Les amendements de 1983 : révision du chapitre III. Adoptés le 17 juin 1983, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1986 ;
- Les amendements d'avril 1988 : les annonces préalables pour la libéralisation d'entreprise. Adoptés le 21 avril 1988, entrés en vigueur le 22 octobre 1989 ;
- Les amendements d'octobre 1988 : stabilité des bateaux de passagers. Adopté le 28 octobre 1988, entrés en vigueur le 29 avril 1990 ;
- Le protocole de 1988 : système harmonisé d'études et de certification. Adopté le 11 novembre 1988, entré en vigueur le 3 février 2000 ;
- Les amendements de 1988: système mondial de détresse et de secours en mer (SMDSM). Adoptés le 11 novembre 1988, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1992 ;
- Les amendements de 1989 : chapitres II-1 et II-2. Adoptés le 11 avril 1989, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1992 ;
- Les amendements de 1990 : subdivision et stabilité: approche probabiliste. Adoptés le 1<sup>er</sup> mai 1990, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1992 ;
- Les amendements de 1991 : révision du chapitre VI. Adoptés le 24 mai 1991, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1994 ;
- Les amendements d'avril 1992 : mesures pour les passagers des bateaux ro-ro existants. Adoptés le 10 avril 1992, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1994 ;
- Les amendements de décembre 1992 : sécurité contre le feu dans les nouveaux bateaux de passagers. Adoptés le 11 décembre 1992, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1994 ;
- Les amendements de mai 1994 (conférence) : accélération de la procédure des amendements. Adoptés le 24 mai 1994, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996 ;
- Les amendements de mai 1994 (Mediterranean Shipping Company) : remorques d'urgence et systèmes de reportage des bateaux. Adoptés le 25 mai 1994, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996 ;

- Les amendements de décembre 1994 : obligation du code de cargaison. Adoptés le 9 décembre 1994, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1996 ;
- Les amendements de mai 1995 : obligation des systèmes de transport et de routine. Adoptés le 16 mai 1995, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997 ;
- Les amendements de novembre 1995 (conférence) : sécurité du ro-ro. Adoptés le 29 novembre 1995, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1997 ;
- Les amendements de juin 1996 : révision du chapitre III. Adoptés le 4 juin 1996, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998 ;
- Les amendements de décembre 1996 : nouveau code des procédures de test de feu. Adoptés le 6 décembre 1996, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998 ;
- Les amendements de juin 1997 : règlement des services de la circulation du vaisseau. Adoptés le 4 juin 1997, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1999 ;
- Les amendements de novembre 1997 (conférence) : nouveau chapitre XII sécurité du porteur de la charge. Adoptés le 27 novembre 1997, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1999 ;
- Les amendements de mai 1998 : amendements aux chapitres II-1, IV, VI. Adoptés le 18 mai 1998, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ;
- Les amendements de mai 1999: obligation du recueil INF (recueil relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires). Adoptés le 27 mai 1999, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001 ;
- L'amendement de mai 2000 : aires d'atterrissage des hélicoptères. Adoptés le 26 mai 2000, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002 ;
- Les amendements de décembre 2000 : obligation de SVDR (Simplified Voyage Data Recorder) dans les chapitres V et II-1 révisés. Adoptés le 6 décembre 2000, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ;
- Les amendements de juin 2001 : chapitre VII, chapitre IX. Adoptés le 1<sup>er</sup> juin 2001, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003 ;
- Les amendements de mai 2002: amendement du chapitre VII: Adoptés le 24 mai 2002, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 ;
- Les amendements de décembre 2002 (conférence): mesures pour rehausser la sécurité maritime. Adoptés le 13 décembre 2002, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 ;
- Les amendements de décembre 2002: nouveaux règlements pour les porteurs en vrac. Adoptés le 12 décembre 2002, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 ;
- Les amendements de juin 2003 : chapitre V sur la sécurité de la navigation. Adoptés le 1<sup>er</sup> juin 2003, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ;
- Les amendements de mai 2004 : personnes en détresse en mer et accidents des canots de sauvetage. Adoptés le 1<sup>er</sup> mai 2004, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 ;

- Les amendements de décembre 2004: porteurs en vrac, canots de sauvetage en cas de chute libre. SVDR ;
  - Les amendements de mai 2005 : révision du chapitre II-1. Adoptés le 1<sup>er</sup> mai 2005, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007/ 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
  - Les amendements de mai 2006 : identification et suivi des navires à grande distance (LRIT). Adoptés le 1<sup>er</sup> mai 2005, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007/1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
  - Les amendements de décembre 2006: sécurité des bateaux de passagers. Adoptés le 1<sup>er</sup> décembre 2006, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2008/1<sup>er</sup> juillet 2010 ;
  - Les amendements d'octobre 2007: système mondial de détresse et de secours en mer (SMDSM). Adoptés le 1<sup>er</sup> octobre 2007, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2009 .
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime, Londres, 14 décembre 1979.
  - Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, Genève, 25 janvier 1965.

La convention, entrée en vigueur depuis 1982, établit les règles d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure par les parties contractantes. Celles-ci s'engagent à tenir des registres pour cette immatriculation, conformément à la législation nationale, et répondant aux dispositions de la présente convention. L'immatriculation d'un bateau sur les registres d'une partie contractante, n'est admise que si l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

- Le lieu d'où l'exploitation du bateau est habituellement dirigée se trouve sur le territoire de cette partie contractante ;
  - Le propriétaire du bateau étant une personne physique, cette personne est un ressortissant de cette Partie contractante ou, a sa résidence habituelle sur le territoire de cette partie contractante ;
  - Le propriétaire du bateau étant une personne morale ou une société commerciale, dont le siège ou la direction principale de ses affaires est sur le territoire de cette partie contractante ;
- Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), Londres, 9 avril 1965.

La convention FAL est destinée à faciliter l'arrivée, le séjour et la sortie du bateau et à uniformiser les procédures et documents dans tous les domaines où cette unification peut faciliter et améliorer le trafic.

Les mesures visant à faciliter le déroulement des formalités concernant la cargaison, les passagers, l'équipage et les bagages, la manutention, le dédouanement des marchandises, les mesures de sûreté, d'entreposage, d'importation temporaire des conteneurs et palettes, sans que le paiement de droits de douane soit exigé.

- Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, Genève, 15 février 1966.

La convention est entrée en vigueur le 19 avril 1975. Elle définit en annexe l'objet et les modalités des opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure, ainsi que des autres bateaux appelés à naviguer sur les voies d'eau intérieures. Elle détermine également le modèle des certificats de jaugeage à délivrer pour tout bateau jaugé. La convention oblige les parties contractantes à désigner les services ou organismes chargés de la délivrance des certificats de jaugeage, à fixer la durée de la validité des certificats de jaugeage, à proroger cette durée, le cas échéant, et à reconnaître les certificats de jaugeage délivrés par les autres parties contractantes.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, Bruxelles, 27 mai 1967.
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969, entrée en vigueur au Maroc le 19/06/1975, ratifiée le 2/11/1973.
  - Amendements à la convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 21 octobre 1969, ratifiés le 14/11/1986.
  - Protocole modifiant la convention internationale de 1969, relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 25 mai 1984, entré en vigueur au Maroc le 31 mars 1993, ratifié le 9/11/1992.
  - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année 1969, Londres, 27 novembre 1992, signé par le Maroc le 15/06/1993, entré en vigueur au Maroc le 22/08/2001, ratifié le 28/06/2000.
- Convention internationale portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), Bruxelles, 18 décembre 1971.
  - Protocole de la convention internationale de 1971, portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 19 novembre 1976.



Les fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont au nombre de trois: le fonds de 1971, le fonds de 1992 et le fonds complémentaire. Ces trois organisations intergouvernementales ont été créées respectivement en 1978, 1996 et 2005. Elles ont des plafonds d'indemnisation différents et ne comptent pas les mêmes États membres. Le nombre d'États membres du fonds de 1992 est en augmentation. Le fonds complémentaire a été mis en place pour compléter, par un troisième niveau d'indemnisation supplémentaire, l'indemnisation offerte en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile et portant création du fonds.

Les FIPOL font partie d'un régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par des déversements d'hydrocarbures provenant de pétroliers. En vertu de ce régime, le propriétaire d'un pétrolier est tenu de verser des indemnités à hauteur d'un certain plafond pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, suite à une fuite d'hydrocarbures persistants de son navire. Si ce montant ne couvre pas la totalité des demandes recevables, des indemnités supplémentaires peuvent être versées par le fonds de 1992 si le dommage survient dans un État qui est précisément membre du fonds. D'autres indemnités peuvent également être versées par le fonds complémentaire si l'État est aussi membre de ce fonds.

L'adhésion au fonds complémentaire est facultative. Elle est ouverte à tout État membre du fonds de 1992. Le nombre d'États membres du fonds complémentaire devrait rapidement augmenter. Du fait des récentes dénonciations de la convention de 1971 portant création du fonds, cette dernière a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. Le fonds de 1971 ne compte plus aucun État membre. Il continuera néanmoins de s'occuper des sinistres survenus dans les États membres du fonds de 1971 avant cette date. Les trois organisations ont un secrétariat commun basé à Londres.

Les FIPOL sont financés par des contributions prélevées sur certains types d'hydrocarbures transportés par mer. Ces contributions sont acquittées par les entités qui reçoivent ces hydrocarbures à la suite de leur transport par mer; elles ne sont normalement pas versées par les États.

Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un État membre du fonds de 1992 peut formuler une demande d'indemnisation aux FIPOL.

- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Londres, 20 octobre 1972.
- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, Genève, 2 décembre 1972.

La convention, élaborée dans le cadre des travaux de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime des Nations Unies (OMCI), conclue le 2 décembre 1972 et entrée en vigueur le 6 septembre 1977, est ratifiée par 136 États (Maroc, ratifiée le 5/07/90 et entrée en vigueur le 5/05/91 ; Tunisie, ratifiée le 3/02/05 et entrée en vigueur le 3/02/06).

Elle s'applique aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien, et définit les règles de leur construction, de façon à garantir la sécurité de la manutention, du gerbage et du transport et les procédures de leurs agréments conformément aux dispositions de l'annexe I applicables aux essais d'agrément par type ou aux essais d'agrément individuel.

- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), Londres, 2 novembre 1973.

La pollution pétrolière des mers a été reconnue comme un problème dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle et divers pays ont introduit des réglementations nationales pour contrôler les rejets de pétrole dans leurs eaux territoriales.

En 1954, la convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures (OILPOL) a été adoptée. Elle a été modifiée en 1962, 1969 et 1971, et concerne principalement la pollution résultant de la routine et les opérations de navires-citernes et de la décharge de déchets huileux de machines, considérés comme les principales causes de la pollution par les hydrocarbures des navires.

En 1971, l'OMI a adopté d'autres amendements à la Convention OILPOL 1954, pour permettre une protection supplémentaire à la grande barrière de corail de l'Australie et aussi pour limiter la taille des citernes des pétroliers, ce qui réduirait la quantité de pétrole qui pourraient s'échapper en cas d'une collision ou d'échouement.

Enfin, une conférence internationale en 1973 ayant adopté la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), a été organisée à la suite de multiples accidents, notamment le pétrolier Torrey Canyon qui s'est échoué en 1967, en entrant dans la Manche et a déversé toute sa cargaison de 120 000 tonnes de pétrole brut dans la mer. S'il est reconnu que la pollution accidentelle a été spectaculaire, la conférence a estimé que la pollution opérationnelle constitue toujours la plus grande menace. En conséquence, la convention de 1973 a incorporé intégré plusieurs dispositions de OILPOL 1954 et ses amendements à l'annexe I, portant sur le pétrole.

La Convention MARPOL est la principale convention internationale couvrant la prévention de la pollution du milieu marin par les navires et d'exploitation ou des causes accidentelles. Il s'agit d'une combinaison de deux traités adoptés, respectivement en 1973 et 1978 et mis à jour par les modifications apportées au fil des ans. La convention a connu 27 amendements dont la dernière date de 2007 (amendements des annexes I et IV).

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 par l'OMI et couvre la pollution par les hydrocarbures, produits chimiques, substances nuisibles en colis, eaux usées et déchets. Le protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL 1973 (protocole 1978 de la Convention MARPOL) a été adopté lors d'une conférence sur la sécurité des pétroliers et la prévention de la pollution, organisée en février 1978, et qui s'est tenue en réponse à une série d'accidents de pétroliers en 1976-1977 (mesures relatives aux navires-citernes de conception et de fonctionnement ont également été intégrées dans un protocole de 1978 relatif à la convention de 1974 sur la sécurité de la vie humaine en mer, 1974).

En 1973, la Convention MARPOL n'étant pas encore entrée en vigueur, le protocole de 1978 a absorbé la convention-mère. L'instrument que l'on appelle la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires de 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), est entré en vigueur le 2 octobre 1983 (annexes I et II).

La convention comprend des règlements visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution par les navires -à la fois la pollution accidentelle et les opérations de routine- et comprend actuellement six annexes techniques :

- Annexe I : Règlement relatif à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ;
- Annexe II : Règlement pour le contrôle de la pollution par les substances liquides nocives en vrac ;
- Annexe III : Prévention de la pollution par des substances nocives transportées par mer en colis ;
- Annexe IV : Prévention de la pollution par les eaux usées par les navires ;
- Annexe V : Prévention de la pollution par les ordures par les navires ;
- Annexe VI : Prévention de la pollution atmosphérique par les navires (entrée en vigueur le 19 mai 2005).

Les États parties doivent accepter les annexes I et II, les autres annexes étant volontaires.

- Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, Genève, 6 avril 1974.

Les conférences maritimes sont des regroupements d'armateurs autorisés, en particulier, à fixer un tarif commun, par dérogation aux règles usuelles du droit de la concurrence concernant les ententes.

Ces conférences maritimes ont fait l'objet de la présente convention portant code de conduite des conférences maritimes. Le code de conduite vise à garantir un fonctionnement équilibré des conférences entre les intérêts des armateurs et des chargeurs, ainsi qu'entre les pays développés (dont les armements dominaient les conférences) et les pays en développement (qui souhaitaient accéder aux conférences et y contrôler une part significative du trafic qu'ils généraient). La formule de répartition au sein des conférences adoptée par le code est un compromis qui garantit que *toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic de son pays* (article 1<sup>er</sup> de la convention). Il reconnaît en outre le droit des armements d'un État à une part des trafics nationaux de cet État au sein d'une conférence, de l'ordre indicatif de 40% pour les armements de l'État d'origine, 40% pour les armements de l'État de destination (20% pour les armements des États tiers).

- Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1<sup>er</sup> novembre 1974.
  - Protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, le 17 février 1978.
  - Amendement à la convention portant création de l'OMCI, Londres, le 9 novembre 1977.
- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, Hambourg, 31 mars 1978.
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime, Londres, 14 décembre 1979.
- Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution avec annexe, Barcelone, 16 février 1976, entrée en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifiée le 7/11/1979.
  - Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs, Barcelone, 16 février 1976, entré en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifié le 7/11/1979.
  - Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Barcelone, 16 février 1976, entré en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifié le 7/11/1979.

- Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, Izmir, 1<sup>er</sup> octobre 1996, signé le 20/03/1997, ratifié le 13/05/1999.
- Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, Madrid, 14 octobre 1994, ratifié le 13/05/1999.
- Amendement à la convention concernant le rejet des déchets dans la mer (annexes 1 et 2), 24 septembre 1980.
- Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Genève, 7 février 1986.

Le développement du commerce maritime international et les contraintes de la concurrence sur les entreprises ont imposé aux armateurs de faire immatriculer leurs navires sous pavillon de complaisance, et a ainsi battu en brèche la conception classique du pavillon. Le pavillon de complaisance -de *convenience*- a permis de s'affranchir des contraintes d'exploitation qu'imposent les États industrialisés grâce à une législation permissive de certains États.

À partir des années 1970, l'ampleur du dépavillonnement, l'impact d'événements maritimes comme le naufrage du Torrey Canyon en 1967, sous pavillon libérien et celui de l'Amoco Cadix en 1978 sous pavillon panaméen, ont provoqué une prise de conscience de la part de la communauté internationale à l'encontre de ce phénomène. En effet, l'absence de cadre légal à l'encontre des pavillons économiques s'est traduite par de graves manquements à la sécurité de façon générale. Cela a conduit à la négociation de la Convention de Genève de 1986 et à l'apparition des pavillons bis, dont le premier a été créé par les États-Unis dans le cadre d'un accord intergouvernemental avec le Liberia. Celui-ci répondait au souci des armateurs américains d'échapper aux contraintes du coût social et fiscal de la réglementation américaine, et offrait l'avantage de préserver la sécurité par le pavillon national.

Dans un premier temps, la convention qui n'est pas encore entrée en vigueur, rappelle les principes essentiels comme par exemple la règle de l'unicité du pavillon. Puis, elle définit les obligations des parties, reprenant les stipulations de l'article 94 de la convention sur le droit de la mer de 1958, obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer. Elle ajoute des dispositions relatives à l'identification du propriétaire et de l'exploitant des navires, à la forme que devra prendre le registre d'immatriculation des navires, et aux mentions qui devront y figurer. C'est une sorte de code type de l'immatriculation des navires. Enfin, elle énonce avec discrétion les conditions qui doivent être respectées par un État pour l'attribution de son pavillon.

- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.
  - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année 1969, Londres, 27 novembre 1992.
- Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, Bâle, 22 mars 1989.
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Londres, 30 novembre 1990.
- Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux transport dans le commerce international, Vienne, 19 avril 1991 (pas encore en vigueur).
- Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, Genève, 6 mai 1993.
  - Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, Madrid, 14 octobre 1994.
- Mémoire d'entente méditerranéen sur le contrôle des navires par l'État du port, Malte, 11 juillet 1997, accepté le 5/08/1999.
- Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, Genève, 12 mars 1999 (pas encore en vigueur).

La nouvelle convention sur la saisie conservatoire des navires a permis d'établir la définition des *créances maritimes* donnant droit à une saisie conservatoire et d'adopter des dispositions pour la saisie conservatoire de navires *associés* utilisant le concept de contrôle comme critère d'association.

Elle marque un progrès, notamment parce qu'elle permet d'établir clairement les cas où (droit de nouvelle saisie et saisies multiples) un navire peut être saisi pour une même créance, par exemple si la nature ou le montant de la sûreté n'est pas adéquat ou suffisant, ou quand celui qui se porte garant n'est probablement pas en mesure de s'acquitter de ses obligations.

À la différence de la convention de 1952, le nouvel instrument stipule qu'en général c'est la juridiction des tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération d'un navire qui est compétente pour juger le litige sur le fond.

Les nouvelles règles internationales s'appliquent à tous les navires, qu'ils soient de mer ou pas, qu'ils soient sous pavillon de l'État partie ou pas, bien que ce dernier puisse émettre une réserve sur ce point.

- Nouveau code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), décembre 2002.

Il a été adopté par l'OMI, à l'occasion d'une conférence diplomatique, par voie de modification de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Il s'applique à tous les navires de charge faisant plus de 500 tonneaux de jauge brute, aux bateaux pour le transport de voyageurs, aux plates-formes mobiles de forage au large et aux installations portuaires qui sont au service des navires assurant des liaisons internationales. Il entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004. La section A de cet instrument contient une liste de prescriptions obligatoires et la section B énonce des recommandations concernant le respect de ces prescriptions.

Les 147 États qui ont ratifié la Convention SOLAS sont tenus d'appliquer le code rapidement, quel que soit leur niveau de développement.

Le code ISPS vise à accroître la sécurité maritime à bord des navires, ainsi qu'à l'interface navires/ports, en établissant des règles normalisées et cohérentes pour l'évaluation des risques.

Ses principaux objectifs sont notamment de définir un cadre international de coopération entre les gouvernements des pays contractants, les administrations locales, les entreprises de transport maritime et les entreprises portuaires, pour détecter les menaces contre la sécurité et prendre des mesures préventives dans le cas des navires et des installations portuaires servant au commerce international, ainsi que de préciser le rôle et les responsabilités respectives des parties.

Le code impose un large éventail de prescriptions que les États parties à la Convention SOLAS doivent mettre en œuvre le plus tôt possible, ce qui n'est pas sans préoccuper la communauté maritime et portuaire. Les nouvelles exigences en matière de sécurité imposent une charge particulièrement lourde aux pays en développement qui, souvent, n'ont ni les moyens financiers ni les compétences nécessaires pour s'y conformer. Pour faire en sorte que leurs ports ou les ports par lesquels passe leur commerce respectent le code ISPS, ils ont besoin qu'on les aide techniquement et parfois financièrement à mettre en œuvre les nouvelles mesures de sécurité.

### III.1.7. Transport par voie aérienne

- Convention de Varsovie, signée le 12 octobre 1929. La convention permet l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Elle définit et décrit les mentions à porter sur les documents de transport aérien ou titres de transport, apporte des précisions sur la nature des documents qui doivent toujours accompagner la lettre de transport aérien

(LTA), définit les responsabilités des parties au contrat en cas de dommages corporels ou matériels, et en cas de litige les tribunaux compétents ; elle délimite les délais de déclaration du dommage subi et celui de l'action en responsabilité, précise les limitations de son champ d'application dans le cas d'un transport combiné qui implique, outre d'autres modes de transport, une opération de transport aérien. La Convention de Varsovie continue à s'appliquer aux États qui ne sont pas parties à la Convention de Montréal.

- Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport international aérien signée à Varsovie le 12/10/1929, La Haye, 28 septembre 1955.
- Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, Guadalajara, 18 septembre 1961.
- Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12/10/1929 amendée par le protocole fait à La Haye le 28/09/1955, Guatemala, 8 mars 1971.
- Protocole additionnel n° 1, Montréal, 25 septembre 1975. Il modifie certains articles de la Convention de Varsovie de 1929 en reformulant la procédure de calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels.
- Protocole additionnel n° 2, Montréal, 25 septembre 1975. Il modifie certains articles de la Convention de Varsovie de 1929 amendée à la Haye en 1955. Il redéfinit les limites de responsabilité du transporteur.
- Le Protocole additionnel n° 3, Montréal, 25 septembre 1975. Il modifie la convention de Varsovie de 1929 amendée à la Haye en 1955 et à Guatemala en 1971. Il amende les responsabilités du transporteur, définit laquelle des parties au contrat supportera les honoraires des avocats en cas de litige, et révisé la formule de calcul des indemnités.
- Le Protocole additionnel n° 4, Montréal, 25 septembre 1975. Il modifie la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955. Il définit la responsabilité du transporteur dans le cas des envois postaux, apporte de nouvelles procédures d'émission et de signature de la LTA et précise les conditions d'établissement de LTA distinctes pour le transport de marchandises d'un même expéditeur.
- Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la convention relative à la convention de l'aviation civile internationale de Chicago 1944, Montréal, 30 septembre 1977.



- Protocole portant amendement de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 6 octobre 1980.
- Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 3bis), Montréal, le 10 mai 1984.
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal, 28 mai 1999.
- La convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, signée le 7 décembre 1944. Elle définit et décrit les règles d'exploitation des aéronefs civils, des aéroports, les règles de navigation, la sécurité aérienne, les qualifications du personnel navigant, les normes internationales en matière de transport aérien civil et présente l'OACI.
  - Accord relatif au transit des services aériens internationaux, Chicago, 7 décembre 1944.
  - Protocole concernant l'amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 93 bis), Montréal, 27 mai 1947.
  - Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 45), Montréal, 14 juin 1954.
  - Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 48 a, 49e, 61), Montréal, 14 juin 1954.
  - Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 50a), Montréal, 21 juin 1961.
  - Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale, New York, 12 mars 1971.
  - Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale, Vienne, 7 Juillet 1971.
  - Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 50a), Montréal, 16 octobre 1974.
  - Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 56), Montréal, 6 octobre 1989.
  - Protocole portant amendement de l'article 50a de la convention relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 26 octobre 1990.
  - Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago), Montréal, 29 septembre 1995.
  - Protocole de La Haye signé le 18 septembre 1955. Le protocole porte modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929. Il redéfinit la notion de

transport international, et inclut le fait des transports successifs lors d'une même opération de transport. Ce protocole limite le champ d'application de la Convention de Varsovie en excluant le transport de courrier et colis postaux, modifie certaines mentions sur les titres de transport, révisé les responsabilités du transporteur et modifie le délai de déclaration des dommages.

- Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961. Convention complémentaire à la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur. Cette convention intègre la notion de sous-transport en apportant une distinction claire entre le transporteur de fait et le transporteur contractuel. Elle précise les responsabilités des intervenants dans ce type d'opération de transport aérien.
- Protocole de Guatemala du 8 mars 1971, portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Il apporte une ouverture à l'émission de titres de transports collectifs, redéfinit les responsabilités du transporteur et le calcul des indemnités en cas de dommages corporels ou matériels.
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal, 28 mai 1999. Cette convention s'inspire des accords IATA du 31 octobre 1995 qui améliorent sensiblement les conditions d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux. C'est une convention moderne, complète et harmonisée qui passe en revue la Convention de Varsovie de 1929, le Protocole de la Haye, la Convention de Guadalajara, le Protocole de Guatemala ainsi que tous les Protocoles de Montréal. Un pays qui la ratifie n'applique donc plus les conventions et protocoles de modifications cités ci-dessus.
- Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, Genève, 19 juin 1948.
- Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, Rome, 7 octobre 1952.
  - Protocole portant modification de la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, Montréal, 23 septembre 1978.
- Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, Tokyo, 14 septembre 1963.
- Convention sur la répression de la capture illicite d'aéronefs, La Haye, 16 décembre 1970.

- Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile internationale, Montréal, 23 septembre 1971.
  - Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, Montréal, 24 février 1988.

### III.2. Statut des accords et conventions des pays de l'UMA (signature, ratification, adhésion)

#### III.2.1. L'Algérie

##### III.2.1.1. Transport aérien en Algérie

- Adhésion à la convention relative à l'aviation civile internationale, décret n° 63-84 du 5 mars 1963 p. 274.
- Décret présidentiel n° 2000-59 du 13 mars 2000 portant ratification du protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), signé à Montréal le 10 mai 1984, p. 27, JORA n° 13 du 15-03-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-414 du 17 décembre 2000 portant ratification du protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 6 octobre 1989, p. 3, JORA n° 78 du 20-12-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-415 du 17 décembre 2000 portant ratification du protocole portant amendement de l'article 50a de la convention relative à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 26 octobre 1990, p. 4, JORA n° 78 du 20-12-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-416 du 17 décembre 2000 portant ratification du protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944), signé à Montréal le 30 septembre 1977, p. 5, JORA n° 78 du 20-12-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-417 du 17 décembre 2000 portant ratification du protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944), signé à Montréal le 29 septembre 1995, p. 6, JORA n° 78 du 20-12-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-418 du 17 décembre 2000 portant ratification du protocole concernant un amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 29 septembre 1995, p. 8, JORA n° 78 du 20-12-2000.

- Ordonnance n° 76-17 du 20 février 1976 relative à la ratification du protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Vienne le 7 juillet 1971, p. 294, JORA n° 25 du 25-03-1976.
- Adhésion à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, décret n° 64-75 du 2 mars 1964, p. 366, JORA n° 24 du 20-03-1964.
- Adhésion à la convention sur les lignes de charge, décret n° 64-73 du 2 mars 1964, p. 374, JORA n° 25 du 24-03-1964.
- Adhésion à la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, décret n° 64-74 du 2 mars 1964, p. 390, JORA n° 26 du 27-03-1964.
- Adhésion à la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, décret n° 64-76 du 2 mars 1964, p. 438, JORA n° 53 du 30-06-1964.
- Adhésion à la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, décret n° 64-152 du 5 juin 1964, p. 741, JORA n° 53 du 30-06-1964.
- Adhésion à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs, décret n° 64-151 du 5 juin 1964, p. 770, JORA n° 56 du 10-07-1964.
- Ordonnance n° 65-267 du 25 octobre 1965 portant adhésion à la convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961, p. 1179, JORA n° 104 du 21-12-1965.
- Décret n° 83-224 du 2 avril 1983 portant ratification du protocole concernant un amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 30 septembre 1977, p. 619, JORA n° 14 du 05-04-1983.
- Ordonnance n° 95-17 du 5 avril 1995 portant approbation avec réserves de trois conventions et d'un protocole, relatifs à l'aviation civile internationale, JORA n° 21 du 19-04-1995.
- Décret présidentiel n° 95-214 du 8 août 1995 portant ratification avec réserves de trois conventions et d'un protocole, relatifs à l'aviation civile internationale, p. 3, JORA n° 44 du 16-08-1995.

### III.2.1.2. Transport maritime en Algérie

- Adhésion à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, décret n° 63-344 du 11 septembre 1963, p. 944, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Adhésion à différentes conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, décret n° 63-345 du 11 septembre 1963, p. 944, JORA n° 66 du 14-09-1963.

- Adhésion à différentes conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, décret n° 63-345 du 11 septembre 1963, p. 944, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Adhésion à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, décret n° 64-72 du 2 mars 1964, p. 406, JORA n° 27 du 31-03-1964.
- Adhésion de à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, décret n° 64-71 du 2 mars 1964, p. 414, JORA n° 28 du 03-04-1964.
- Adhésion de à la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, décret n° 64-70 du 2 mars 1964, p. 429, JORA n° 29 du 07-04-1964.
- Adhésion à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, décret n° 64- 172 du 8 juin 1964, p. 762, JORA n° 55 du 07-07-1964.
- Adhésion à la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957, décret n° 64-174 du 8 juin 1964, p. 772, JORA n° 56 du 10-07-1964.
- Adhésion à la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, décret n° 64-171 du 8 juin 1964, p. 794, JORA n° 58 du 17-07-1964.
- Adhésion à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, décret n° 63-344 du 11 septembre 1963, p. 944, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Ordonnance n° 72-17 du 7 juin 1972 portant ratification de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969, p. 654, JORA n° 53 du 04-07-1972.
- Décret présidentiel n° 98-123 du 18 avril 1998 portant ratification du protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p. 3, JORA n° 25 du 26-04-1998.
- Ordonnance n° 73-2 du 5 janvier 1973 portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer et protocole, faits à Bruxelles le 29 avril 1961, p. 126, JORA n° 9 du 30-01-1973.
- Ordonnance n° 73-3 du 5 janvier 1973 portant adhésion de l'Algérie à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer, faite à Bruxelles le 27 mai 1967, p. 128, JORA n° 9 du 30-01-1973.
- Ordonnance n° 73-31 du 25 juillet 1973 portant ratification de la convention relative au transport et à la navigation maritime, signée à Tripoli le 15 mars 1972, p. 698, JORA n° 64 du 10-08-1973.

- Ordonnance n° 74-55 du 13 mai 1974 portant ratification de la convention internationale relative à la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971, p. 494, JORA n° 45 du 04-06-1974.
- Décret présidentiel n° 98-124 du 18 avril 1998 portant ratification du protocole de 1992, modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, p.10, JORA n° 25 du 26-04-1998.
- Décret n° 86-252 du 7 octobre 1986 portant ratification de la convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, faite à Genève le 6 avril 1974, p. 1148, JORA n° 41 du 08-10-1986.
- Décret n° 88-108 du 31 mai 1988 portant adhésion à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et au protocole de 1978 y relatif, p. 644, JORA n° 22 du 01-06-1988.
- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996 portant ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, p. 10, JORA n° 6 du 24-01-1996.
- Décret présidentiel n° 95-368 du 12 novembre 1995 portant acceptation de la résolution A. 735 (18) portant amendements aux articles 1617 et 19b de la convention portant création de l'organisation maritime internationale, adoptée le 4 novembre 1993, p. 14, JORA n° 69 du 15-11-1995.
- Décret résidentiel n° 97-373 du 30 septembre 1997 portant adhésion avec réserve à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 Mars 1988, p. 3, JORA n° 65 du 05-10-1997.
- Décret présidentiel n° 98-158 du 16 mai 1998 portant adhésion avec réserve à la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, p. 3, JORA n° 32 du 19-05-1998.
- Décret présidentiel n° 2000-58 du 13 mars 2000 portant ratification du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région méditerranéenne, signé à Malte le 11 juillet 1997, p. 10, JORA n° 13 du 15-03-2000.
- Décret présidentiel n° 2000-449 du 23 décembre 2000 portant ratification du protocole fait à Londres le 11 novembre 1988 relatif à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, p. 17, JORA n° 3 du 10-01-2001.
- Décret présidentiel n° 03-474 du 6 décembre 2003 portant ratification de la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, adoptée à Genève le 12 mars 1999, JORA n° 77 du 10-12-2003.

### III.2.1.3. Transport routier en Algérie

- Adhésion à la convention sur la circulation routière, décret n° 63-347 du 11 septembre 1963, p. 945, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Ordonnance n° 75-91 du 30 décembre 1975 portant ratification de la convention relative à l'unification de la police d'assurance pour la circulation des véhicules automobiles dans les pays arabes, signée à Tunis le 26 avril 1975, p. 34, JORA n° 4 du 13-01-1976.

### III.2.1.4. Transport ferroviaire en Algérie

- Ordonnance n° 72-35 du 27 juillet 1972 portant ratification de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), signée à Berne le 7 février 1970, p. 1042, JORA n° 84 du 20-10-1972.
- Ordonnance n° 72-36 du 27 juillet 1972 portant ratification de la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), signée à Berne le 7 février 1970, p. 1065, JORA n° 84 du 20-10-1972.
- Décret présidentiel n° 91-264 du 10 août 1991 portant ratification avec réserve de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), faite à Berne le 9 mai 1980, ainsi que de son protocole de ses appendices et de leurs annexes, p. 1191, JORA n° 38 du 14-08-1991.

### III.2.1.5. Questions douanières en Algérie

- Adhésion sous réserve à la convention douanière du 18 mai 1956 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, décret n° 63-346 du 11 septembre 1963, p. 944, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Adhésion sous réserve à la convention douanière du 4 juin 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, décret n° 63-348 du 11 septembre 1963, p. 945, JORA n° 66 du 14-09-1963.
- Adhésion avec réserves à des accords internationaux sur les facilités douanières en faveur du tourisme, décret n° 63-349 du 11 septembre 1963, p. 945.
- Adhésion avec réserves à des accords internationaux sur les facilités douanières en faveur du tourisme, décret n° 63-349 du 11 septembre 1963, p. 945.
- Adhésion avec réserve à la convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, décret n° 63-351 du 11 septembre 1963, p. 946, JORA n° 67 du 17-09-1963.

- Ordonnance n° 72-57 du 18 octobre 1972 portant adhésion à la convention douanière sur le carnet ATA. pour l'admission temporaire de marchandises, signée à Bruxelles le 6 décembre 1961, p. 1159, JORA n° 90 du 10-11-1972.
- Ordonnance n° 73-6 du 28 février 1973 portant adhésion à la convention douanière relative au transit international des marchandises (convention ITI), faite à Vienne le 7 juin 1971, p. 294, JORA n° 24 du 23-03-1973.
- Ordonnance n° 76-14 du 20 février 1976 portant adhésion à la convention sur la valeur en douane des marchandises, faite à Bruxelles le 15 décembre 1950, p. 262, JORA n° 23 du 19-03-1976.
- Ordonnance n° 76-26 du 25 mars 1976 portant ratification de la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers ainsi que ses annexes E3, E4 et E5, faites à Kyoto le 18 mai 1973, p. 413, JORA n° 31 du 16-04-1976.
- Décret n° 78-01 du 21 janvier 1978 portant adhésion à la convention douanière relative aux conteneurs, faite à Genève le 2 décembre 1972, p. 60, JORA n° 4 du 24-01-1978.
- Décret n° 82-497 du 25 décembre 1982 portant acceptation des recommandations du conseil de coopération douanière des 11 juin 1974 et 8 juin 1977 amendement certaines dispositions de la convention sur la valeur en douane des marchandises faites à Bruxelles le 15 décembre 1950, p. 1864, JORA n° 55 du 25-12-1982.
- Décret n° 87-223 du 20 octobre 1987 portant adhésion à la convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation des marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition une foire un congrès ou une manifestation similaire, Bruxelles le 8 juin 1961, p. 1053, JORA n° 43 du 21-10-1987.
- Décret n° 88-97 du 16 mai 1988 portant acceptation de l'annexe E1 à la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers faite à Kyoto le 18 mai 1973 concernant le transit douanier p. 587, JORA n° 20 du 18-05-1988.
- Décret n° 88-143 du 26 juillet 1988 portant adhésion avec réserves à la convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR conclue à Genève le 14 novembre 1975, p. 828, JORA n° 30 du 27-07-1988.
- Décret présidentiel n° 91-241 du 20 juillet 1991 portant ratification de la convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises faite à Bruxelles le 14 juin 1983, p. 1100, JORA n° 36 du 31-07-1991.
- Décret présidentiel n° 92-86 du 29 février 1992 portant acceptation du protocole d'amendement de la convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir de recherche et de réprimer les infractions douanières fait à Bruxelles le 22 juin 1988, p. 380, JORA n° 17 du 04-03-1992.
- Décret présidentiel n° 98-03 du 12 janvier 1998 portant ratification de la convention relative à l'admission temporaire faite à Istanbul le 26 juin 1990, p. 3, JORA n° 2 du 14-01-1998.



- Décret présidentiel n° 2000-447 du 23 décembre 2000 portant ratification avec réserve du protocole d'amendement à la convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Kyoto 18mai 1973) fait à Bruxelles le 26 juin 1999, p. 3, JORA n° 2 du 07-01-2001.

### III.2.2. Le Maroc

#### III.2.2.1. Transport aérien au Maroc

- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Varsovie, 12 octobre 1929, entrée en vigueur au Maroc le 5/04/1958, adhésion le 5/01/1958.
  - Protocole portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport international aérien signée à Varsovie le 12/10/1929, La Haye, 28 septembre 1955, entré en vigueur au Maroc le 15/02/1976, ratifié le 30/08/1975.
  - Protocole additionnel n° 2 portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12/10/29 amendée par le protocole fait à La Haye le 28/09/55, Montréal, 25 septembre 1975, signé par le Maroc le 18/10/1984.
  - Protocole additionnel n° 1 portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 Octobre 1929, Montréal, 25 septembre 1975, signé par le Maroc le 18/10/1984.
  - Protocole additionnel n° 4 portant modification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12/10/29, amendée par le protocole fait à La Haye le 28 Septembre 1955, Montréal, 25 septembre 1975, signé par le Maroc le 18/10/1984.
- Convention complémentaire à la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, Guadalajara, 18 septembre 1961, entrée en vigueur au Maroc le 5/02/1976, ratifiée le 30/08/1975.
- Convention relative à l'aviation civile internationale, Chicago, 7 décembre 1944, entrée en vigueur au Maroc le 13/12/1956, ratifiée le 13/11/1956.
  - Protocole concernant l'amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 93 bis), Montréal, 27 mai 1947, déposé au Maroc le 21/06/1957.

- Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 45), Montréal, 14 juin 1954, déposé au Maroc le 21/06/1957.
- Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 48a, 49e, 61), Montréal, 14 juin 1954, déposé au Maroc le 21/06/1957, entré en vigueur au Maroc le 16/05/1958.
- Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale (article 50a), Montréal, 21 juin 1961, entré en vigueur au Maroc le 8/12/1964, déposé au Maroc le 8/12/1964.
- Protocole portant amendement à la convention relative à l'aviation civile internationale, New York, 12 mars 1971, entré en vigueur au Maroc le 16/01/1973, déposé au Maroc le 17/06/1971.
- Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale, Vienne, 7 juillet 1971, entré en vigueur au Maroc le 19/12/1974, déposé au Maroc le 10/11/1971.
- Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 50a), Montréal, 16 octobre 1974, entré en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifié le 17/12/1976.
- Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la convention relative à la convention de l'aviation civile internationale (Chicago 1944), Montréal, 30 septembre 1977, signé par le Maroc le 30/09/1977, accepté le 26/06/1978.
- Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis), Montréal, 10 mai 1984, entré en vigueur au Maroc le 1<sup>er</sup> octobre 1998, ratifié le 3/05/1990.
- Protocole portant amendement de l'article 83 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 6 octobre 1980, entré en vigueur au Maroc le 20/06/1997, ratifié le 14/11/1986.
- Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 56), Montréal, 6 octobre 1989, ratifié le 13/11/2001.
- Protocole portant amendement de l'article (50a) de la convention relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 26 octobre 1990, ratifié le 13/11/2001.
- Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la convention relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 29 septembre 1995, notification d'acceptation le 4/04/1996.
- Accord relatif au transit des services aériens internationaux, Chicago, 7 décembre 1944, ratifié et entré en vigueur au Maroc le 26/08/1957.

- Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, Genève, 19 juin 1948, entrée en vigueur au Maroc le 13/03/1994, ratifiée le 17/11/1993.
- Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, Rome, 7 octobre 1952, entrée en vigueur au Maroc le 29/06/1964, ratifiée le 31/03/1954.
- Convention sur la répression de la capture illicite d'aéronefs, La Haye, 16 décembre 1970, entrée en vigueur au Maroc le 23/11/1975, ratifiée le 30/08/1975 (avec réserve).
- Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile internationale, Montréal, 23 septembre 1971, entrée en vigueur au Maroc le 23/11/1975, ratifiée le 30/08/1975 (avec réserve).
  - Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, Montréal, 24 février 1988, signé par le Maroc le 8/07/1988, ratifié le 13/11/2001.
- Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, Tokyo, 14 septembre 1963, entrée en vigueur au Maroc le 19/01/1976, ratifiée le 30/08/1975 (avec réserve).
- Protocole portant modification de la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, Montréal, 23 septembre 1978, ratifié le 13/01/2001.
- Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fines détections, Montréal, 1<sup>er</sup> mars 1991, entrée en vigueur au Maroc le 25/07/1999, ratifiée le 19/03/1999.

### III.2.2.2. Transport maritime au Maroc

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, Bruxelles, 27 mai 1967, ratifiée le 14/11/1986 (avec réserve n° 28).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, Bruxelles, 29 avril 1961, entrée en vigueur au Maroc le 15/10/1965, ratifiée par Dahir n° 1-61-367 du 19/07/1962 (avec réserve n° 27).
- Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. (FIPOL), Bruxelles, 18 décembre 1971, entrée en vigueur au Maroc le 31/03/93, adhésion le 31/12/92, publiée par Dahir n° 1-93-103 du 28/06/2000.
  - Protocole modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 25 mai 1984, entré en vigueur au Maroc le 31/03/1993, ratifié le 9/11/1992, publiée par Dahir n° 1-93-103 du 28/06/2000.

- Protocole de la convention internationale de 1971, portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 19 novembre 1976, signé par le Maroc le 15/06/1993, entré en vigueur au Maroc le 22/11/1994, publiée par Dahir n° 1-93-103 du 28/06/2000.
  - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 27 novembre 1992, signé par le Maroc le 15/06/1993, entré en vigueur au Maroc le 22/08/2001, ratifié le 28/06/2000.
- Convention internationale sur les passagers clandestins, Bruxelles, 10 octobre 1957, adhésion du Maroc le 22/01/1959.
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988, entrée en vigueur au Maroc le 8/04/2002, ratifiée le 13/11/2001.
- Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, Bâle, 22 mars 1989, entrée en vigueur au Maroc le 27/03/1996, ratifiée le 13/12/1995.
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Londres, 30 novembre 1990, signé par le Maroc le 20/02/1991, entrée en vigueur au Maroc le 29/07/2003, ratifiée le 29/04/2003.
- Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Genève, 7 février 1986, signé par le Maroc le 31/07/1986.
- Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 17 juin 1960, entrée en vigueur au Maroc le 26/05/1965, ratifiée le 19/12/1968.
  - Amendements au chapitre XI de la convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 30 novembre 1966, ratifiés le 28/06/1968.
- Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1<sup>er</sup> novembre 1974, entrée en vigueur au Maroc le 28/09/1990, ratifiée le 03/05/1990.
  - Protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 17 février 1978, entré en vigueur au Maroc le 30/05/2001.
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime, Londres, 14 décembre 1979, entrée en vigueur au Maroc le 9/06/1999, ratifiée le 19/03/1999.
- Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, Genève, 6 mai 1993, signé par le Maroc le 23/08/1994.

- Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, Genève, 2 décembre 1972, entrée en vigueur au Maroc le 5/07/1991, ratifiée le 3/05/1990.
- Convention sur le règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer et ses annexes, Londres, 20 octobre 1972, adhésion le 15/02/1977, publiée par Dahir n° 1-77-187 du 28/03/1979.
- Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, Genève, 6 avril 1974, entrée en vigueur au Maroc le 6/10/1983, adhésion le 7/11/1979.
- Convention portant création d'INMARSAT, Londres, 3 septembre 1976, ratifiée le 19/03/1999.
- Convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Genève, 6 mars 1948, ratifiée et entrée en vigueur au Maroc le 30/07/1962 (avec déclaration n° 26).
  - Amendement à la convention portant création de l'OMCI, Londres, 14 novembre 1975, entré en vigueur au Maroc le 22/05/1982, accepté le 25/07/1980.
  - Amendement à la convention portant création de l'OMCI, Londres, 9 novembre 1977, entré en vigueur au Maroc le 22/05/1982, accepté le 25/07/1980.
  - Amendement à la Convention portant création de l'OMCI, Londres, 17 novembre 1977, signé par le Maroc le 22/05/1982 et 10/11/1984, accepté le 25/07/1980.
  - Amendement aux articles 17 et 18 de la convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Londres, 15 septembre 1964, accepté le 7/10/1965.
  - Amendement à l'article 28 de la convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Londres, 28 septembre 1965, entré en vigueur au Maroc le 3/11/1968, accepté le 27/01/1966.
  - Amendement aux articles 10, 16, 17, 18, 20, 28,31 et 32 de la convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Londres, 17 octobre 1974, entré en vigueur au Maroc le 1/04/1978, accepté le 17/09/1976.
- Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, entrée en vigueur au Maroc le 30/07/1962.
  - Amendements à la convention portant création de l'OMI, Londres, 4 novembre 1993, entrés en vigueur au Maroc le 7/11/2002, accepté le 4/05/1995.
  - Amendement aux articles 17, 18, 20 et 51 de la convention portant création de l'OMI, Londres, 15 novembre 1979, entrés en vigueur au Maroc le 25/07/1980, accepté le 25/07/1980.

- Amendement à la convention portant création de l'OMI, résolution A 724(17), Londres, 7 novembre 1991, accepté le 4/05/1995.
- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978 (Règles de Hambourg), Hambourg, 31 mars 1978, entrée en vigueur au Maroc le 1/11/1992, ratifiée le 8/04/1981, publiée par Dahir n°1-84-21 du 14/11/1986.
- Amendement à la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, Londres, 15 novembre 1979, approuvé le 25/09/1980.
- Convention pour la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et de ses annexes Londres, 29 décembre 1972, signée le 17/12/1976, ratifiée et entrée en vigueur le 20/03/1977.
  - Protocole de 1996, relatif à la convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, 7 novembre 1996.
  - Amendement à la convention concernant le rejet des déchets dans la mer (annexe 1 et 2), 24 septembre 1980, approuvé le 13/04/1981.
  - Accord visant à favoriser le respect par les navires en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, Londres, 1<sup>er</sup> décembre 1995, ratifié le 24/11/2000.
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, Londres, 3 mai 1996, ratifiée le 29/01/2003.
- Convention et statut concernant le régime international des ports maritimes, Genève, 9 décembre 1923, entrée en vigueur au Maroc le 17/01/1973, adhésion le 10/10/1972, publié par Dahir n°1-73-281 du 2/01/1974.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur au Maroc le 11/01/1991, ratifiée le 03/05/1990.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage, et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur au Maroc le 11/01/1991, ratifiée le 3/05/1990.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952, entrée en vigueur au Maroc le 11/01/1991, ratifiée le 3/05/1990.
- Convention pour l'adoption d'un système uniforme de jaugeage des navires modifiée conformément au protocole final de la conférence réunie à Oslo le 21 Mai 1965, Oslo, 10 juin 1947, entrée en vigueur au Maroc le 1/10/1968, adhésion le 31/05/1968.

- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957, entrée en vigueur au Maroc le 31/05/1958, adhésion le 22/01/1959.
- Convention de 1954, pour prévenir la contamination des eaux de mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954, entrée en vigueur au Maroc le 29/05/1968, adhésion le 29/02/1968.
  - Amendement à la convention de 1954, pour prévenir la contamination des eaux de mer par les hydrocarbures par la conférence, Londres, 13 avril 1962, publiée par Dahir n°1-88-519 du 20/10/1969.
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, Londres, 5 avril 1966, entrée en vigueur au Maroc le 21/07/1968, ratifiée le 19/01/1968.
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, telle que modifiée, Londres, Washington, Mexico, Moscou, 29 décembre 1972, entrée en vigueur au Maroc le 20/03/1977, ratifiée le 17/12/1976.
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, Londres, 23 juin 1969, entrée en vigueur au Maroc le 28/09/1990, ratifiée le 3/05/1990.
- Convention et statut sur le régime des voies navigables d'intérêt international, Barcelone, 20 avril 1921, adhésion le 10/12/1972.
  - Protocole additionnel à la convention sur le régime des voies navigables d'intérêt international, entré en vigueur au Maroc le 8/01/1973, adhésion le 10/10/1972.
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969, entrée en vigueur au Maroc le 19/06/1975, ratifiée le 2/11/1973, publiée par Dahir n°1-76-12 du 16/02/1977.
  - Amendements à la convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 21 octobre 1969, ratifiés le 14/11/1986.
  - Protocole modifiant la convention internationale de 1969, relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 25 mai 1984, entré en vigueur au Maroc le 31/03/1993, ratifié le 9/11/1992.
  - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année 1969, Londres, 27 novembre 1992, signé par le Maroc le 15/06/1993, entré en vigueur au Maroc le 22/08/2001, ratifié le 28/06/2000.
- Convention et statut sur la liberté du transit et le régime des voies navigables d'intérêt international, Barcelone, 20 avril 1921, entrés en vigueur au Maroc le 8/01/1973, adhésion le 10/10/1972.

- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), Londres, 2 novembre 1973, entrée en vigueur au Maroc le 12/01/1994, ratifiée le 23/11/1992.
- Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution avec annexe, Barcelone, 16 février 1976, entrée en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifiée le 7/11/1979.
  - Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs, Barcelone, 16 février 1976, entrée en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifiée le 7/11/1979.
  - Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, Barcelone, 16 février 1976, entrée en vigueur au Maroc le 15/02/1980, ratifiée le 7/11/1979.
  - Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, Izmir, 1<sup>er</sup> octobre 1996, signé le 20/03/1997, ratifié le 13/05/1999.
  - Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, Madrid, 14 octobre 1994, ratifié le 13/05/1999.
- Mémorandum d'entente méditerranéen sur le contrôle des navires par l'État du port, Malte, 11 juillet 1997, accepté le 5/08/1999.
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, signée par le Maroc le 10/12/1982, (notification n° 15).

### III.2.2.3. Transport ferroviaire au Maroc

- Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), Berne, 25 février 1961, entrée en vigueur au Maroc le 2/05/1980, ratifiée le 27/09/1969.
- Convention internationale concernant le transport de voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), Berne, 25 février 1961, entrée en vigueur au Maroc le 2/05/1980.
  - Actes de la conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du comité administratif et d'adopter une convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs, Berne, 26 février 1966, entrés en vigueur au Maroc le 2/05/1980, ratifiés le 27/09/1969.



- Dispositions complémentaires uniformes (DCU) adaptées à la nouvelle (CIV) du 7/02/70, Berne, 7 février 1970, entrées en vigueur le 9/05/1975, ratifiées le 1/11/1974.
- Convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) du 25/02/61, relative à la responsabilité des chemins de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, Berne, 26 février 1966, entrés en vigueur au Maroc le 2/05/1980, ratifiés le 30/09/1969.
- Protocoles A et B établis par la conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer et d'adopter une convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer du 25/02/1961 relatif à la responsabilité des chemins de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, Berne, 26 février 1966, entrés en vigueur au Maroc le 2/05/1980, ratifiés le 27/09/1969.
- Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), Berne, 7 février 1970, entrée en vigueur au Maroc le 9/05/1975, ratifiée le 1/11/1974.
  - Protocole additionnel aux conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), Berne, 25 février 1961, entré en vigueur au Maroc le 2/05/1980, ratifié le 27/09/1969.
  - Protocole additionnel aux conventions (CIM) et (CIV), Berne, 7 février 1970, entré en vigueur le 9/05/1975, ratifié le 1/11/1974.
  - Protocole concernant les contributions aux dépenses de l'office central des états parties aux conventions (CIM) et (CIV) du 25/02/61, Berne, 7 février 1970, entré en vigueur le 9/05/1975, ratifié le 1/11/1974.
  - Actes de la conférence diplomatique réunie en vue de mise en vigueur les nouvelles conventions (CIV) et (CIM) du 7/02/1970, Berne, 9 novembre 1973, entrés en vigueur le 9/05/1975, ratifiés le 1/11/1974.
- Dispositions complémentaires uniformes (DCU) adaptées à la nouvelle CIM du 7/02/70, Berne, 7 février 1970, entrées en vigueur le 9/05/1975, ratifiées le 1/11/1974.
- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), Berne, 9 mai 1980, entrée en vigueur au Maroc le 1/08/1987, ratifiée le 14/11/1986.
  - Dispositions complémentaires concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV), appendice A à la COTIF, Berne, 26 novembre 1993, accepté le 23/01/1995.

- Dispositions complémentaires interprétant les règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), appendice B à la COTIF, Berne, 26 novembre 1993, accepté le 23/01/1995.

#### III.2.2.4. Transport routier au Maroc

- Convention sur la circulation routière et annexe, Genève, 19 septembre 1949, entrée en vigueur au Maroc le 7/11/1956, adhésion le 7/11/1956 (avec réserve n° 5).
  - Protocole relatif à la signalisation routière, Genève, 19 septembre 1949, entré en vigueur au Maroc le 7/11/1956.
- Convention internationale sur la circulation routière, Vienne, 8 novembre 1968, entrée en vigueur au Maroc le 29/12/1983, ratifiée le 8/04/1981 (avec réserve n° 5).
- Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers effectuant des transports internationaux de marchandises, Genève, 14 décembre 1956, entrée en vigueur le 29/08/1962, adhésion le 29/08/1962 (avec réserve n° 4).
- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports et annexe, Genève, 1<sup>er</sup> septembre 1970, entré en vigueur le 5/03/1980, ratifié le 22/12/1980.
- Convention douanière relative au transport internationale de marchandises sous le couvert de carnet (TIR), Genève, 14 novembre 1975, entrée en vigueur au Maroc le 30/09/1983, ratifiée le 15/01/1983.
- Protocole à la convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), Genève, 5 juillet 1978, entré en vigueur au Maroc le 24/05/1995, adhésion le 10/02/1995 (avec réserve n° 3).
- Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC), Genève, 1<sup>er</sup> avril 1975, entré en vigueur au Maroc le 29/06/1983, ratifié le 15/01/1983.
- Convention internationale relative au contrat de voyage (CCV), Bruxelles, 23 avril 1970, signé par le Maroc le 23/04/1970.
- Convention relative au contrat de transport international des marchandises par route (CMR), Genève, 19 mai 1956, signée par le Maroc le 10/02/1995.

#### III.2.2.5. Questions douanières au Maroc

- Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, Genève, 30 octobre 1947, protocole d'accession du Maroc au GATT, Genève, 19 février 1987, signé le 18/05/1987, entré en vigueur au Maroc le 7/06/1987.

- Convention douanière relative aux conteneurs, Genève, 2 décembre 1972, entrée en vigueur au Maroc le 14/08/1990.
- Convention douanière relative aux conteneurs, Genève, 2 décembre 1972, entrée en vigueur au Maroc le 14/02/1991, ratifiée le 03/05/1990.
- Recommandation du Conseil de coopération douanière, relative à la lutte contre la fraude douanière en relation avec les conteneurs, 15 juin 1983, entrée en vigueur au Maroc le 4/10/1985, accepté le 4/10/1985.
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnet TIR avec annexe, Genève, 15 janvier 1959, entrée en vigueur au Maroc le 8/01/1976, ratifiée le 30/08/1975.
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous couvert du carnet TIR, Genève, 14 novembre 1975, entrée en vigueur au Maroc le 30/09/1983, ratifiée le 15/01/1983.
- Convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert de carnet TIR (Convention TIR). Amendements concernant les annexes 2 et 6 à la Convention de Genève 1975/Convention TIR, Genève, 14 novembre 1975, entrée en vigueur au Maroc le 30/09/1983, ratifiée le 15/01/1983.
- Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, Nairobi, 9 juin 1977, entrée en vigueur au Maroc le 21/05/1980, ratifiée le 7/11/1979.
  - Recommandation émanant du Conseil de coopération douanière relative à l'assistance mutuelle administrative, 5 décembre 1953, ratifiée et entrée en vigueur au Maroc le 4/10/1985.
  - Protocole portant amendement de la convention internationale d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, Bruxelles, 13 juin 1985, entré en vigueur au Maroc le 15/08/1986, accepté le 04/07/1986.
- Accord visant à faciliter la circulation internationale du matériel visuel et auditif à caractère éducatif, scientifique et culturel, New York, 15 juillet 1949, entré en vigueur au Maroc le 23/10/1968, adhésion le 25/07/1968.
- Convention douanière relative au transit international des marchandises et ses annexes, Vienne, 7 juin 1971, entrée en vigueur au Maroc le 17/02/1978, ratifiée le 19/09/1977.
- Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire des marchandises (Convention ATA), Bruxelles, 16 décembre 1961, entrée en vigueur au Maroc le 19/02/1997, ratifiée le 2/10/1996.
- Convention relative à l'admission temporaire des marchandises, Istanbul, 20 juin 1990, signée le 20/06/1991.

- Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, New York, 4 juin 1954, entrée en vigueur au Maroc le 25/10/1957. Adhésion : date de dépôt le 25/07/1957.
- Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers avec annexes, Kyoto, 18 mai 1973, entrée en vigueur au Maroc le 2/09/1987, ratifiée le 14/11/1986.
- Convention portant création d'un conseil de coopération douanière/annexe, Bruxelles, 15 décembre 1950, entrée en vigueur au Maroc le 1/10/1968, adhésion le 01/07/1968.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, New York, 4 juin 1954, entrée en vigueur au Maroc le 25/09/1957, adhésion le 25/09/1957.
- Convention sur la nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers/annexe, Bruxelles, 15 décembre 1950, entrée en vigueur au Maroc le 1/10/1968, adhésion le 1/07/1968.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique, Bruxelles, 8 juin 1970, entrée en vigueur au Maroc le 3/11/1973, ratifiée le 31/05/1973.
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel scientifique, Bruxelles, 11 juin 1968, signée le 28/04/1969, entrée en vigueur au Maroc le 22/09/1978.

#### III.2.2.6. Transport multimodal au Maroc

- Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, Genève, 24 mai 1980, entrée en vigueur le 21/01/1993, ratifiée le 23/11/1992.

#### III.2.3. La Tunisie

##### III.2.3.1. Transport routier en Tunisie

- Deux conventions sur la circulation routière et la signalisation routière, Vienne, 8 novembre 1968, approbation par loi n° 2002-64 du 23 juillet 2002 (JORT n° 61 du 26 juillet 2002), ratifiées par décret n° 2002-2102 du 23 septembre 2002 (JORT n° 80 du 1<sup>er</sup> octobre 2002).
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), adoptée à Genève le 19 mai 1956 par la Conférence des Nations Unies pour l'élaboration d'une convention sur le contrat de transport international de marchandises par route, ratifiée par loi n° 81-60 du 11 juillet 1981 (JORT n° 48 du 21 juillet 1981).
  - Protocole à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956 et adopté à Genève le 5 juillet 1978 par la Conférence des Nations Unies sur le contrat de transport international de

marchandises par route, ratifié par loi n° 81-64 du 1<sup>er</sup> août 1981 (JORT n° 51 du 7 août 1981).

- Convention sur la circulation routière, protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés, protocole relatif à la signalisation routière, Genève, 19 septembre 1949, ratifié par loi n° 57-30 du 16 septembre 1957 (JORT n° 7 du 20 septembre 1957).

### III.2.3.2. Transport maritime en Tunisie

- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime, Hambourg, 27 avril 1979, adhésion par loi n° 98-35 du 25 mai 1998 (JORT n° 43 du 29 mai 1998).
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance, Londres, 28 avril 1989, adhésion par loi n° 98-36 du 25 mai 1998 (JORT n° 43 du 29 mai 1998).
- Convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, adhésion par loi n° 98-57 du 6 juillet 1998 (JORT n° 55 du 10 juillet 1998).
- Protocole de 1988, relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, 11 novembre 1988, adhésion par loi n° 98-58 du 6 juillet 1998 (JORT n° 55 du 10 juillet 1998).
- Amendements du 7 novembre 1991 relatifs à la convention portant création de l'organisation maritime internationale, adhésion par loi n° 98-66 du 4 août 1998 (JORT n° 64 du 11 août 1998).
- Amendement des articles 16, 17 et 19 de la convention portant création de l'organisation maritime internationale, Londres, 4 novembre 1993, ratifié par loi n° 96-12 du 11 mars 1996 (JORT n° 23 du 19 mars 1996), publication dans décret n° 96-2462 du 25 novembre 1996 (JORT n° 2 du 7 janvier 1997).
- Convention internationale sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988, adhésion par loi n° 97-81 du 15 décembre 1997 (JORT n° 101 du 19 décembre 1997).
- Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990, Londres, 30 novembre 1990, adhésion par loi n° 95-51 du 19 juin 1995 (JORT n° 51 du 27 juin 1995), publication dans décret n° 96-322 du 5 février 1996 (JORT n° 20 du 8 mars 1996).
- Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 18 décembre 1971, adhésion par loi n° 76-16 du 21 janvier 1976 (JORT n° 5 des 20-23 janvier 1976).
  - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, Londres, 27 novembre 1992, ratifié par loi n° 96-97 du 18 novembre 1996 (JORT n° 94 du 22

novembre 1996), publication dans décret n° 98-1046 du 5 mai 1998 (JORT n° 41 du 22 mai 1998).

- Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), Londres, 27 novembre 1992, ratifié par loi n° 96-98 du 18 novembre 1996 (JORT n° 94 du 22 novembre 1996).
- Protocole de 1978, relatif à la convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 17 février 1978, ratifié par loi n° 80-56 du 1<sup>er</sup> août 1980 (JORT n° 45 des 8-12 août 1980).
- Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, Bâle, 22 mars 1989, adhésion par loi n° 95-63 du 10 juillet 1995 (JORT n° 56 du 14 juillet 1995), publication dans décret n° 95-2680 du 25 décembre 1995 (JORT n° 4 du 12 janvier 1996).
- Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, Genève, 6 mai 1993, ratifiée par loi n° 94-45 du 9 mai 1994 (JORT n° 38 du 17 mai 1994), publication dans décret n° 95-516 du 9 janvier 1995 (JORT n° 28 du 7 avril 1995).
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (et règlement), Londres, 17 juin 1970, ratifiée par loi n° 71-32 du 28 juillet 1971 (JORT n° 33 du 30 juillet 1971).
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 1<sup>er</sup> novembre 1974, ratifiée par loi n° 80-22 du 23 mai 1980 (JORT n° 32 des 27-30 mai 1980).
  - Protocole annexé à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 et relatif à la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution et portant amendement et adjonctions à ladite convention, Londres, 17 février 1978, ratifié par loi n° 80-23 du 23 mai 1980 (JORT n° 32 des 27-30 mai 1980).
  - Protocole de 1988, relatif à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer Londres 11 novembre 1988.
  - Amendement aux chapitres IV et V de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 12 octobre 1971, ratifié par décret-loi n° 72-1 du 11 octobre 1972 et par la loi n° 72-68 du 11 novembre 1972 (JORT n° 41 des 6-10-13 octobre 1972).
- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer de 1978, Hambourg, 31 mars 1978, adhésion par loi n° 80-33 du 28 mai 1980 (JORT n° 32 des 27-30 mai 1980), publication dans décret n° 81-117 du 17 janvier 1981 (JORT n° 6 du 3 février 1981).

- Convention internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954, ratifié par loi n° 73-9 du 23 mars 1973 (JORT n° 11 des 20-23 mars 1973).
  - Protocole de 1978, relatif à la convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 17 février 1978, ratifié par loi n° 80-56 du 1<sup>er</sup> août 1980 (JORT n° 45 des 8-12 août 1980).
- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969, adhésion par loi n° 76-13 du 21 janvier 1976 (JORT n° 5 des 20-23 janvier 1976).
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969.
  - Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, Londres, 2 novembre 1973, adhésion par loi n° 76-14 du 21 janvier 1976 (JORT n° 5 des 20-23 janvier 1976).
- Convention relative au code de conduite des conférences maritimes, Genève, 6 avril 1974, adhésion par loi n° 79-2 du 25 janvier 1979 (JORT n° 8 des 26-30 janvier 1979).
- Amendement à la convention internationale de 1960, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 20 novembre 1973, ratifié par loi n° 77-14 du 16 mars 1977 (JORT n° 18 du 18 mars 1977).
- Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et deux protocoles y afférents, Barcelone, 26 mai 1976, ratifié par loi n° 77-29 du 25 mai 1977 (JORT n° 37 du 27 mai 1977), publication dans décret n° 79-935 du 16 novembre 1979 (JORT n° 68 des 23-27 novembre 1979), dépôt de l'instrument ratifié le 30 juillet 1977.
  - Amendements à la convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et des amendements à ses protocoles et ratifiée de nouveaux protocoles, ratifiés par loi n° 98-15 du 23 février 1998 (JORT n° 17 du 27 février 1998).
- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Londres, 20 octobre 1972, adhésion par loi n° 77-70 du 7 décembre 1977 (JORT n° 81 des 9-13 décembre 1977), 2<sup>ème</sup> amendement des statuts du fonds monétaire international, Washington, 30 avril 1976, approuvé par loi n° 77-72 du 7 décembre 1977 (JORT n° 81 des 9-13 décembre 1977).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 2 novembre 1973, adhésion par loi n° 76-15 du 21 janvier 1976 (JORT n° 5 des 20-23 janvier 1976).

- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. Londres, Moscou, Mexico et Washington, 20 décembre 1972, adhésion par loi n° 76-17 du 21 janvier 1976 (JORT n° 5 des 20-23 janvier 1976), publication dans décret n° 79-1001 du 7 décembre 1979 (JORT n° 75 du 25 décembre 1979).
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer, Bruxelles, 29 avril 1961, adhésion par loi n° 74-25 du 11 mai 1974 (JORT n° 33 du 14 mai 1974).
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, Londres, 9 avril 1965, adhésion par loi n° 68-29 du 29 novembre 1968 (JORT n° 51 des 29 novembre-3 décembre 1968).
  - Amendement de l'article VII de la convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, Londres, 19 novembre 1973, approuvé par décret-loi n° 74-14 du 24 octobre 1974, ratifié par la loi n° 74-90 du 11 décembre 1974 (JORT n° 64 du 29 octobre 1974).
- Amendement de l'annexe de la convention visant à faciliter le trafic maritime international, Londres, 9 avril 1965, approuvé par loi n° 72-63 du 1<sup>er</sup> août 1972 (JORT n° 32 des 4-8 août 1972).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (navigation maritime), Londres, 5 avril 1966, ratifié par loi n° 73-3 du 31 janvier 1973 (JORT n° 5 des 2-6 février 1973).
- Règles pour prévenir les abordages en mer approuvées par la conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Londres, 17 juin 1960, acceptées par loi n° 72-62 du 1<sup>er</sup> août 1972 (JORT n° 32 des 4-8 août 1972).

### III.2.3.3. Transport ferroviaire en Tunisie

- Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), Berne, 9 mai 1980, ratifiée par loi n° 84-24 du 11 mai 1984 (JORT n° 32 du 15 mai 1984).
  - Protocole de 1990 modifiant la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), Berne, 20 décembre 1990, ratifié par loi n° 96-76 du 29 juillet 1996 (JORT n° 68 du 23 août 1996), publication dans décret n° 97-736 du 28 avril 1997 (JORT n° 37 du 9 mai 1997).
- Convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs, Berne, 9 novembre 1973, ratifiée par loi n° 74-51 du 10 juin 1974 (JORT n° 40 du 11 juin 1974).
- Conventions relatives aux transports par chemin de fer, Rome, 7 février 1970, ratifiées par loi n° 73-10 du 23 mars 1973 (JORT n° 11 des 20-23 mars 1973).



#### III.2.3.4. Transport aérien en Tunisie

- Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 7 décembre 1944) amendée par le Protocole de Montréal, 27 mai 1947 et par les deux Protocoles de Montréal, 14 juin 1954, ratifiée par loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 (JORT n° 50 du 2 octobre 1959).
  - Protocole concernant l'amendement du dernier paragraphe de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 29 septembre 1995, ratifié dans loi n° 96-80 du 6 novembre 1996 (JORT n° 90 du 8 novembre 1996), publication dans décret n° 97-737 du 28 avril 1997 (JORT n° 37 du 9 mai 1997).
  - Protocole portant amendement de l'alinéa A de l'article 50 de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 26 octobre 1990, ratifié par loi n° 93-86 du 2 août 1993 (JORT n° 58 du 6 août 1993), publication dans décret n° 94-1819 du 5 septembre 1994 (JORT n° 72 du 13 septembre 1994).
  - Protocole concernant le texte authentique quinquelingue de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 29 septembre 1995, ratifié par loi n° 96-79 du 6 novembre 1996 (JORT n° 90 du 8 novembre 1996), publication dans décret n° 97-738 du 28 avril 1997 (JORT n° 37 du 9 mai 1997).
  - Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Montréal, 6 octobre 1989, ratifié par loi n° 93-7 du 2 août 1993 (JORT n° 58 du 6 août 1993), publication dans décret n° 94-455 du 14 février 1994 (JORT n° 18 du 4 mars 1994).
  - Protocole de Montréal (6 octobre 1982 et 10 mai 1984) portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 7 décembre 1944), ratifié par loi n° 85-11 du 5 mars 1985 (JORT n° 20 du 12 mars 1985). Arrangement de Vienne instituant une classification internationale des éléments figuratifs des marques, Viennes, 12 juin 1973, adhésion par loi n° 85-23 du 27 mars 1985 (JORT n° 25 du 29 mars 1985).
  - Protocole portant amendement de l'article 56 de la convention relative à l'aviation civile internationale, Vienne, 7 juillet 1971, ratifié par loi n° 74-26 du 11 mai 1974 (JORT n° 33 du 14 mai 1974).

- Protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago 1944), New- York, 12 mars 1971, ratifié par loi n° 71-33 du 28 juillet 1971 (JORT n° 33 du 30 juillet 1971).
- Protocole d'amendement de l'article 48, alinéa A, de la convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944, Rome, 15 septembre 1962, ratifié par loi n° 65-11 du 19 avril 1965 (JORT n° 20 des 20-23 avril 1965).
- Protocole d'amendement de l'article 50 de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, Montréal, 21 juin 1961, ratifié par décret-loi n° 62-4 du 1<sup>er</sup> mars 1962, ratifié par loi n° 62-10 du 24 avril 1962 (JORT n° 12 du 2 mars 1962).
- Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, Guadalajara, 18 septembre 1961, ratifiée par loi n° 62-65 du 17 décembre 1962 (JORT n° 62 du 18 décembre 1962), publication dans décret n° 70-617 du 19 décembre 1970 (JORT n° 57 des 22-25 décembre 1970).
  - Protocole modifiant la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, La Haye, 28 septembre 1955, ratifié par loi n° 62-66 du 17 décembre 1962 (JORT n° 62 du 18 décembre 1962).
  - Protocoles additionnels n° 1 et 2, modifiant la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal, 25 septembre 1984, ratifiés par loi n° 85-38 du 6 avril 1985 (JORT n° 29 du 12 avril 1985).
- Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. Montréal, 23 septembre 1971, adhésion par décret-loi n° 81-3 du 1<sup>er</sup> septembre 1981 (JORT n° 55 des 1<sup>er</sup>-4 septembre 1981), ratifiée par loi n° 81-82 du 4 décembre 1981 (JORT n° 78 du 8 décembre 1981).
  - Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal, 24 février 1988, adhésion par loi n° 94-1 du 17 janvier 1994 (JORT n° 6 du 21 janvier 1994), publication dans décret n° 94-1055 du 9 mai 1994 (JORT n° 40 du 24 mai 1994).
- Convention relative à la saisie conservatoire des aéronefs, Rome, 29 mai 1933, adhésion par loi n° 66-23 du 16 mars 1966 (JORT n° 13 des 15-18 mars 1966).

- Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs, Genève, 19 juin 1948, adhésion par loi n° 66-24 du 16 mars 1966 (JORT n° 13 des 15-18 mars 1966), publication dans décret n° 66-423 du 27 octobre 1966 (JORT n° 47 des 28 octobre-1<sup>er</sup>-4 novembre 1966).
- Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs étrangers, Rome, 7 octobre 1952, adhésion par loi n° 62-20 du 24 mai 1962 (JORT n° 27 des 22-25 mai 1962).

### III.2.3.5. Questions douanières en Tunisie

- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnet TIR (Convention TIR) de 1959, Genève, 15 janvier 1959, amendements, 19 novembre 1963 et 1<sup>er</sup> juillet 1966, ratifiés par loi n° 81-59 du 11 juillet 1981 (JORT n° 48 des 17-21 juillet 1981).
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), Genève, 11 juin 1976, ratifié par loi n° 77-39 du 2 juillet 1977 (JORT n° 47 du 5 juillet 1977).
  - Protocole d'adhésion à l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), Genève, 27 avril 1990, ratifié par loi n° 90-61 du 28 juin 1990 (JORT n° 44 des 26-29 juin 1990), déposé le 20 juillet 1990, entré en vigueur le 19 août 1990.
- Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, Bruxelles, 14 juin 1983, ratifié par loi n° 87-2 du 6 février 1987 (JORT n° 10 des 6-10 février 1987).
- Conventions sur les facilités douanières en faveur du tourisme (3), New York, 4 juin 1954, adhésion par loi n° 74-10 du 18 mars 1974 (JORT n° 21 du 19 mars 1974).
- Convention douanière relative aux facilités accordées pour l'importation des marchandises destinées à être présentées ou utilisées à une exposition, une foire, un congrès ou une manifestation similaire, Bruxelles, 8 juin 1961, adhésion par loi n° 72-10 du 10 mars 1972 (JORT n° 11 des 10-14 mars 1972).
- Convention douanière relative à l'importation temporaire de matériel pédagogique, Bruxelles, 8 juin 1970, ratifié par loi n° 71-36 du 28 juillet 1971 (JORT n° 33 du 30 juillet 1971).
- Convention douanière sur le carnet ATA (Convention ATA), Bruxelles, 6 décembre 1961, adhésion par loi n° 70-55 du 2 décembre 1970 (JORT n° 54 des 1<sup>er</sup>-4 décembre 1970).
- Conventions douanières internationales, Bruxelles, 15 décembre 1950, adhésion par loi n° 67-8 du 8 mars 1967 (JORT n° 12 du 10 mars 1967).

#### III.2.4. La Mauritanie

#### III.2.5. La Libye

### III.3. Commentaires sur la mise en œuvre des accords et conventions internationaux en matière de transport.

La diversité et la multiplication des conventions et accords internationaux sont telles que le juriste est confronté à un véritable labyrinthe d'instruments juridiques internationaux qu'il est difficile de démêler. Il s'agit pour la plupart de traités multilatéraux intervenus dans les domaines des facilitations douanières, des transports, de sécurité, de responsabilité civile et de protection des usagers et des responsables.

Chaque convention ou accord fait l'objet de protocoles et est amendé une ou plusieurs fois par d'autres instruments juridiques qui s'appliquent seulement dans les relations entre les États les ayant ratifiés. Ainsi, plusieurs versions d'une même convention ou accord coexistent, chacune recevant application dans les relations entre les seuls États parties.

Dans les recherches réalisées dans le cadre de la présente étude, aucun instrument sur papier ou support électronique n'a suggéré un tableau récapitulatif proposant un recensement intégré et actualisé des conventions et accords internationaux entrées en vigueur, pour chaque mode de transport et a fortiori pour les modes réunis.

Ceci dénote de la nature des difficultés à saisir l'importance de chaque instrument juridique et son applicabilité. C'est pourquoi il s'avère nécessaire d'établir des conventions actualisées tenant compte des développements technologiques et des expériences acquises en matière de gestion des transports, traitant chacune des aspects intégrés de façon à les rendre plus faciles à consulter et à appliquer.

Certaines conventions peuvent même être élaborées et signées entre l'Union européenne et les pays du sud, dans l'attente que ses derniers rendent applicable l'Union du Maghreb arabe.

## PROPOSITION DE RECOMMANDATIONS

La fluidité des échanges est tributaire de la synergie de trois secteurs: des infrastructures de transport adéquates, des services efficaces et bien coordonnés et des procédures administratives et douanières simplifiées et harmonisées.

### IV.1. Les infrastructures de transport

Les pays de l'UMA, compte tenu de leur position géographique stratégique, sont appelés à terme à devenir un important pôle d'échanges et de transit entre l'Europe et l'Afrique. Les infrastructures de transports, considérées comme un catalyseur à la création de la demande dans ce domaine, et comme une composante essentielle pour la compétitivité de leurs industries -si des mesures efficaces d'accompagnement sont mises en œuvre- ont un rôle essentiel à jouer dans ce cadre.

Conscients de ce rôle, les pays de l'UMA déploient, bien qu'à des degrés différenciés, des efforts importants dans la modernisation de leurs infrastructures de transport, notamment celles à caractère international, à travers le développement d'axes terrestres structurants, en particulier le long de l'autoroute et du train maghrébins et à travers des plateformes portuaires et aéroportuaires auxquelles sont adossées, respectivement, des zones franches et des technopoles. L'objectif visé est de doter leurs pays respectifs d'infrastructures de transport avec une qualité, une diversité, une densité et une accessibilité proches de celles des partenaires économiques européens.

Néanmoins, ces efforts seraient vains, sans :

1. La concrétisation de l'instauration d'un espace économique maghrébin, viable qui permet une prise en compte de la région UMA comme base opérationnelle de développement des pays maghrébins, au lieu de l'État dont le territoire est limité en terme de marché, et ce avec la libre circulation des personnes, des biens et des services, et le démantèlement tarifaire.
2. La coopération transfrontalière en finançant des programmes conjoints entre régions des pays membres et des partenaires partageant une frontière commune.
3. L'activation des réformes institutionnelles et réglementaires pour asseoir des relations de confiance entre les pouvoirs publics et le secteur privé, afin de se mettre en conformité avec la réglementation appliquée par les voisins du nord. Cette réglementation vise la libéralisation du secteur, la facilitation des procédures administratives et douanières aux frontières, l'ouverture des services de transport à la concurrence, l'adhésion au ciel ouvert européen, aux conventions internationales régissant le transport au système Galiléo.

Cette stratégie de développement des infrastructures de transport et de mise en œuvre de réformes, est nécessaire à la politique d'ouverture des économies maghrébines à leur environnement régional et mondial qui est aujourd'hui une dynamique quotidienne et une réalité vécue. Elle devra conduire indéniablement à promouvoir un tissu national d'entreprises dense, performant et compétitif, à même de relever le défi de l'ouverture à l'économie mondiale, en s'adaptant aux nouvelles règles et modalités de la compétition internationale par le renforcement de la compétitivité de l'appareil productif maghrébin, pour intégrer les économies nationales aux réseaux économiques régionaux et mondiaux, notamment celui de l'Union européenne.

#### IV.2. Les services

Pour une utilisation optimale et performante des infrastructures de transport et des différents modes routier, ferroviaire, maritime et aérien, et plus particulièrement du transport multimodal, il est crucial pour les pays maghrébins de disposer de services efficaces en développant des chaînes logistiques performantes, notamment pour les produits à forte valeur ajoutée.

Cela passe par la mise en place de plates-formes logistiques qui puissent permettre une articulation entre les différents modes, mais aussi assurer des services logistiques allant de l'entreposage, à l'accueil des chauffeurs, le dédouanement, voire le reconditionnement.

Des services de ce type sont développés en Europe, mais sont quasiment inexistants au Maghreb où les seuls services combinés réels, sont l'œuvre des opérateurs ferroviaires, qui intègrent toute la chaîne. Car la dynamique industrielle, le management et la gestion de l'information, exercent des pressions très fortes sur le transport qui doit répondre, dans des conditions optimales d'acheminement des produits, aux exigences des marchés, en termes de qualité, coût et service.

Les transformations subies dans les modèles de production ont conduit à l'essoufflement de la production de masse dont la compétitivité était fondée sur la production d'un volume important de produits standardisés et unifiés et une minimisation des coûts, et son évolution vers la production basée sur l'organisation en flux tendus qui requiert une marchandise dont le client a besoin quand il en a besoin, appelée *juste à temps avec stocks et délais nuls*.

L'observation de cette évolution conduit nécessairement au déploiement d'un effort permanent, dans une démarche stratégique et technologique de la maîtrise et de l'optimisation de la circulation des flux physiques des produits. Ceci nécessite une parfaite coordination entre les logistiques des séquences d'approvisionnement, d'industrialisation, de distribution et de gestion de l'information en temps réel, dont la composante essentielle est bien évidemment le transport qui doit assurer une

cohérence de la circulation physique, et agit sur la rupture des charges et offre des prestations multiservices.

De ce fait, la logistique dans les transports constitue une composante essentielle de la stratégie compétitive des pays et, a fortiori des entreprises et un gisement important de productivité et d'optimisation des différentes séquences d'approvisionnement.

Selon une étude de la Banque mondiale sur la performance de la logistique du commerce dans les pays de l'UMA, les coûts logistiques totaux sont estimés à environ 20% du PIB alors que ce ratio se situe entre 10 et 15% dans les pays de l'Union européenne, y compris ceux qui l'ont rejoint en 2004, et entre 15 et 17% dans les grands pays émergents comme le Mexique, le Brésil ou la Chine.

D'autant plus qu'une amélioration des conditions de transport induit par l'efficacité du système, la réduction du coût généralisé de transport et le gain du temps de parcours. Elle est, de ce fait, de nature à favoriser la création d'une nouvelle demande de transport engendrée par une incitation de personnes à se déplacer et d'acteurs économiques à développer et à diversifier davantage, leurs échanges.

#### IV.3. Les facilitations administratives et douanières

La fluidité du commerce nécessite l'établissement de conditions cohérentes, transparentes, prévisibles et acceptées par tous pour les transactions internationales. Elle permet aux pays maghrébins, qui enregistrent un retard sur le plan technique de se hisser au niveau de leurs partenaires commerciaux européens. Car, c'est au niveau des points nodaux de passages frontaliers que se cristallisent les problèmes dus aux écarts entre les conditions commerciales en vigueur dans les pays européens et celles mise en œuvre dans les pays maghrébins.

La facilitation a non seulement des effets bénéfiques sur le commerce du pays, mais elle influe également sur les décisions du secteur privé en matière d'investissement. Elle est fondée sur des pratiques acceptées à l'échelle internationale résultant de la simplification des formalités et des procédures, de la normalisation des installations et des moyens matériels et de l'harmonisation des lois et règlements applicables au commerce et aux transports.

Dans certains pays maghrébins, des retards sont enregistrés en raison de l'inefficacité aux passages des frontières ou dans l'interopérabilité le long de la chaîne nationale de transport. Ces retards sont la conséquence d'une conjugaison de facteurs défavorables dus soit à une infrastructure inadéquate ou à un matériel de manutention et de flottes de transport qui laissent à désirer, soit à des

procédures commerciales, administratives et douanières lourdes et des méthodes de gestion qui privilégient d'autres critères que ceux permettant de réduire les coûts de transport et les retards de livraison de la marchandise et d'améliorer le potentiel commercial des pays maghrébins.

La mise en place de services de transport efficaces dépend certes de l'infrastructure de base dans ce domaine, mais l'établissement de mécanismes efficaces permettant de tirer le meilleur parti de l'infrastructure disponible est, à cet égard, une condition indispensable. Le problème dans certains pays maghrébins tient à ce que la réglementation, la planification et la gestion des différents éléments de l'infrastructure des transports sont mal coordonnées. Les lois et règlements régissant le commerce et les transports ainsi que l'organisation des services d'appui au commerce et de l'infrastructure sont souvent inexistantes ou dépassés.

D'où la nécessité d'adopter une politique moderne et des dispositions administratives qui permettent de remédier aux disparités et aux incohérences d'ordre institutionnel et organisationnel.

Une amélioration du cadre des transactions commerciales profiterait tout particulièrement aux sociétés des pays maghrébins, notamment les PME, handicapées par la lourdeur des procédures et disposant de trésoreries modestes. Elle permettrait aussi de renforcer l'attractivité des investissements extérieurs en élargissant les débouchés et en augmentant le nombre de partenaires commerciaux potentiels.

Une telle amélioration passe nécessairement par la mise en place d'un cadre propice aux transactions commerciales internationales fondé sur une mise à niveau des infrastructures et des services efficaces, mais également sur une application effective des accords et conventions internationaux, des meilleures pratiques commerciales reconnues, des normes communes et des nouvelles techniques informatiques.

La simplification des procédures et des règles nationales, sur la base des normes, recommandations et instruments internationaux, pourrait se traduire par une amélioration des services actuels sans exiger de gros investissements. D'après une étude de la Banque mondiale, les domaines qui se prêtent le mieux à une amélioration sont la logistique, l'infrastructure et l'efficacité portuaires, l'efficacité douanière et le cadre réglementaire.

Les réformes institutionnelles visant à encourager la participation et la concurrence du secteur privé devraient accroître la productivité de l'infrastructure commerciale. L'utilisation des TIC, et notamment des techniques de gestion des risques, accélère l'échange d'informations et renforce l'efficacité des opérations douanières. Elle permet aussi aux responsables de disposer à l'avance de



renseignements utiles pour la planification, offre aux chargeurs un plus grand choix et améliore la qualité des services. L'utilisation des TIC est en outre nécessaire pour la gestion du transport multimodal et de la chaîne d'approvisionnement.

Pour porter pleinement leurs fruits, les mesures de facilitation du commerce et des transports doivent être fondées sur des normes acceptées dans le monde entier et être coordonnées au niveau régional. La coordination doit s'étendre à des initiatives comme l'harmonisation des nomenclatures tarifaires, de la documentation et des procédures douanières et commerciales, l'amélioration de la coopération transfrontalière, l'échange de données d'expérience entre pays voisins et l'application d'accords sur le commerce de transit.

Il s'agit de renforcer les couloirs de transit -notamment pour accompagner efficacement les transports le long des autoroutes de la mer reliant les deux rives de la Méditerranée-, et d'établir des procédures et des opérations mutuellement acceptables pour le commerce de transit. Il importe aussi de développer et renforcer les réseaux entre les intervenants dans le transport, de mener une action intégrée aux niveaux national, régional et local dans le domaine des services et systèmes de transport, et de promouvoir des partenariats pour la mise en place de systèmes de transport multimodal viables et économes en énergie.

#### IV.4. Réflexions sur le développement des transports dans la région

Les réflexions suivantes sont proposées pour améliorer l'efficacité des différents modes de transport et de leurs combinaisons et réduire les tracasseries administratives qui rallongent les délais d'acheminement et grèvent les coûts de transport en entravant la fluidité du trafic qui constitue un facteur important de promotion des échanges.

##### IV.4.1. Infrastructures de suivi informatique

L'adoption en 2005, par les Nations Unies de la convention sur l'utilisation des communications électroniques dans les négociations des contrats en lui donnant la même valeur et la même portée juridique que les transactions traditionnelles, constitue une bonne opportunité à saisir pour les pays du GTMO 5+5. Cet instrument juridique ouvert à l'adhésion jusqu'au 16 juillet 2008, entrera en vigueur, après le dépôt du troisième instrument de ratifié, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Les pays du GTMO 5+5, et en particulier ceux du sud, doivent prendre les mesures nécessaires pour un engagement dans la mise en œuvre des dispositions de cette convention, à travers une politique

vigoureuses et volontariste en étroite coopération et coordination avec les pays européens, en s'équipant en matériel approprié et en développant des compétences nationales à travers des formations initiales et continues adaptées aux nouvelles technologies et aux techniques et équipements modernes de gestion et d'exploitation des infrastructures et des systèmes de transport.

L'utilisation d'ordinateurs dans les transactions commerciales a permis dans une large mesure de faciliter le commerce international en réduisant le volume de documents écrits, utilisés lors des transactions. Plusieurs moyens sont disponibles: Internet, le courrier électronique et l'échange de données informatisé (EDI).

L'EDI peut être défini comme un échange structuré de données entre des applications installées dans différentes sociétés. Un message structuré est mis en forme conformément à un arrangement prédéfini concernant la façon d'introduire des informations sur un fichier. Le format généralement utilisé pour échanger des données informatisées est le système EDIFACT/ONU (règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport).

Le système EDIFACT/ONU est une norme internationale applicable à la mise en forme et au classement des données dans l'EDI. Il a été conçu dans le cadre des travaux effectués par le groupe de travail de la CEE/ONU de la facilitation des procédures du commerce international (WP 4), en vue d'élaborer une norme internationale susceptible de remplacer les deux normes nationales qui étaient appliquées aux États-Unis et en Europe et dont l'incompatibilité créait des entraves au commerce international. L'EDIFACT/ONU est un ensemble de normes, de répertoires et de directives pour l'échange électronique de données structurées, portant en particulier sur le commerce des biens ou des services, entre des systèmes informatiques autonomes installés dans différentes organisations, ne tenant pas compte du type d'ordinateurs ou de logiciels utilisés. En d'autres termes, l'EDI devrait remplacer l'échange de documents commerciaux sur support papier.

Le CEFACT/ONU est chargé, entre autres activités, d'examiner, de surveiller et d'évaluer les faits nouveaux survenant dans le domaine des technologies de l'information. Il peut ainsi incorporer dans ses travaux les nouvelles technologies qui présentent un intérêt comme celles touchant au commerce électronique. La recommandation n° 25 (adoptée en tant que recommandation de l'ONU par le Conseil économique et social en juillet 1997) encourage les pouvoirs publics à utiliser la norme EDIFACT/ONU au sein même des administrations et dans leurs communications EDI avec le secteur privé.

Le développement de la technologie de transactions virtuelles est du ressort du secteur privé ; mais les pouvoirs publics des pays de la région ont un rôle à jouer en tant que régulateur et sont tenus de développer un arsenal juridique approprié pour mettre en œuvre et protéger les transactions en ligne, en réglementant, notamment la signature électronique, afin qu'elle ait la même valeur que la signature manuscrite et en l'admettant entre les contractants des contrats à distance, via Internet.

#### IV.4.2. Système TIR

La Convention TIR a été révisée en 1975 pour tenir compte des progrès techniques et des enseignements tirés du fonctionnement du système. Une nouvelle technique de transport était née avec le conteneur maritime, suivi du conteneur de surface et de la caisse mobile, introduits pour faciliter le transport combiné rail-route. Depuis son entrée en vigueur en 1978, la Convention TIR de 1975 a fait l'objet de 20 mises à jour. Les derniers amendements sont entrés en vigueur le 12 mai 2002.

La Convention TIR de 1975 vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, dans des véhicules routiers ou dans des conteneurs, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

Cette convention offre, de ce fait, aux opérateurs la possibilité d'acheminer des marchandises avec un minimum de contrainte et un maximum de facilité, tout au long d'un trajet international, tout en offrant les garanties requises aux administrations douanières de chaque pays de transit. Elle établit un système de transit douanier conçu pour faciliter la circulation des marchandises dans le cadre d'une seule opération TIR, à travers les pays parties contractantes à la convention (56 pays utilisent le TIR -dont les Émirats Arabes Unis au 20/10/2007- et 68 parties contractantes).

Le système TIR offre, de ce fait, des avantages de réduction des coûts du transport par la simplification, en transit, des formalités et par la réduction des délais, tout en facilitant les mouvements au passage des frontières par l'application de contrôles et documentation standardisés, ce qui contribue bien évidemment à la compétitivité des industrie et de surcroît au développement de commerce international.

#### IV.4.3. Harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières

Il s'agit de rationaliser la gestion du contrôle des marchandises aux frontières, en réduisant les procédures administratives et douanières et en supprimant les obstacles techniques au passage des

frontières, pour tous les mouvements de marchandises importées, exportées ou en transit, traversant plusieurs frontières maritimes, aériennes ou terrestres.

À cet effet, les pays du GTMO 5+5 doivent créer un cadre de coopération et de coordination entre les services douaniers et les autres services de contrôle des marchandises afin d'appliquer un traitement rapide et simple lorsque les marchandises sont transportées dans des conditions de sécurité suffisante, et ce à travers l'utilisation de matériels homogènes et adéquats et d'installations appropriées au lieu où s'effectuent les contrôles, la mise à disposition de personnel qualifié, et l'application d'un contrôle juxtaposé des marchandises et des documents entre pays voisins dans le cas du franchissement d'une frontière commune.

Ils devraient coopérer étroitement pour promouvoir les actions suivantes :

- Les procédures à même de fluidifier les échanges et s'équiper en matériel approprié, tel le système ordinateur de fret international (SOFI) appliqué avec succès en France, et qui permet un traitement automatisé des déclarations entre l'entreprise ou le transitaire et le bureau de douane le plus proche. Ce système permet d'avoir un dédouanement très rapide et donne la liste des documents exigibles ;
- La procédure de dédouanement à domicile (PDD), notamment pour les entreprises qui ont des flux réguliers à l'import ou à l'export, présentant des garanties financières et disposant d'un crédit d'enlèvement. Elle leur fait gagner du temps puisque les formalités de dédouanement s'effectuent dans les installations du bénéficiaire ;
- La procédure de déclaration simplifiée (PDS) qui remplace la procédure simplifiée au bureau (PSB), consiste en un dédouanement sûr et rapide des marchandises, en un allègement des formalités documentaires et un enlèvement accéléré des marchandises. Cette procédure est surtout destinée aux petites et moyennes entreprises, puisque la déclaration de régularisation est fournie ultérieurement sous la forme d'une déclaration récapitulative ou une déclaration au coup par coup ;
- L'utilisation par les pays maghrébins de la marque CE, certifiant la conformité aux directives européennes, qui a fait progresser la libre circulation au sein de l'Union européenne ;
- L'intensification de leur coopération pour mettre en place un réseau national de couloirs de transport internationaux impliquant les intervenants dans le transport à l'intégrer dans les systèmes de transport de l'Europe conformément aux normes internationales, et développer la coopération avec les organisations de transport européens ;
- La mise en conformité, sur le plan technique, des infrastructures (telles que les grandes lignes de transit, les terminaux et les points de franchissement de la frontière nationale) avec les prescriptions internationales en matière d'exploitation, de commerce et d'écologie ;

- La mise en place de nouvelles techniques d'organisation des transports et du franchissement de la frontière, développement du transport multimodal et coordination claire des activités de tous les acteurs du transport en transit ;
- L'application d'une politique tarifaire et fiscale équilibrée qui renforcerait la compétitivité des services de transit et attirerait de nouveaux flux de marchandises en transit.

Les procédures et les contrôles effectués par les services des douanes répondent, en général, à des impératifs d'ordre public, fiscal, de protection des frontières et sécurisation des échanges. Dans les pays maghrébins, les services de contrôle privilégient l'aspect sécuritaire au détriment des contraintes économiques liées au développement des échanges, ce qui complique la tâche des chargeurs et des prestataires de service et rend vulnérable la compétitivité des industries de ces pays.

Cette procédure risque de prendre davantage d'ampleur au regard de la situation sécuritaire dans les pays maghrébins par la mise en place de contrôles renforcés et plus stricts des moyens de transport et des marchandises, ce qui risque de nuire à l'efficacité du transport.

Dans ce domaine, une coopération transfrontalière s'avère utile à travers la mise au point de procédures et de pratiques commerciales communes plus efficaces, l'utilisation généralisée de techniques modernes et une meilleure gestion de l'information.

#### IV.4.4. Harmonisation législative et douanière

L'harmonisation législative et douanière en matière de commerce extérieur est parmi les dispositions pertinentes prévues par les accords d'association, signé entre l'Union européenne et les partenaires méditerranéens. Cette normalisation des procédures est un préalable indispensable pour accompagner la promotion des échanges commerciaux entre les deux rives de la Méditerranée qui ne cessent d'évoluer au fil des années, et qui doivent connaître un saut qualitatif, avec la mise en place de la zone euroméditerranéenne de libre-échange.

Dans ce cadre, une opération de jumelage institutionnel sur la facilitation des procédures du commerce extérieur bénéficiant l'Administration des douanes et le ministère du Commerce extérieur marocains, a été lancée en décembre 2005 (pour une durée de 31 mois), en partenariat avec les organismes similaires de l'Italie. Le coût de cette opération dépasse les 7,5 millions de dinars marocains.

Ce jumelage a pour objectif général d'harmoniser et de faciliter les procédures du commerce extérieur afin d'améliorer la fluidité des échanges entre le Maroc et l'UE et de développer une

synergie et une cohésion dans les relations, non seulement entre les intervenants du commerce extérieur mais également entre les différentes administrations concernées.

Ceci a permis de concevoir de nouveaux procédés et techniques basés sur les standards européens dans le but de faciliter et améliorer les échanges avec les différents partenaires et de faire face à la nouvelle contrainte de sécurité.

Il s'agit, notamment, de l'introduction de nouveaux modes de cautionnement, de la gestion personnalisée en matière de régimes économiques en douane et la dématérialisation des procédures et documents douaniers, outre la mise en œuvre des normes de l'Organisation mondiale des douanes.

#### IV.4.5. Transport maritime

La Commission européenne a adopté le 10 avril 2003 une directive visant à normaliser les nouvelles unités de chargement intermodales (UCI), qui facilitera considérablement le transport intermodal de marchandises. Il s'agit de la création d'une unité européenne de chargement intermodale (UECI), à savoir une unité optimisée pour le transport de palettes (cas le plus fréquent pour les marchandises utilisant des UCI).

L'unité européenne de chargement intermodal allie les avantages des caisses mobiles (en particulier les plus grandes dimensions, offrant une capacité plus importante) et ceux des conteneurs (notamment leur plus grande résistance et le fait qu'ils puissent être superposés).

L'unité de chargement intermodal (UCI) et l'unité européenne de chargement intermodal (UECI) devront répondre à des exigences spécifiques, définies par le Comité européen de normalisation et adoptées par le comité de réglementation. De ce fait, pourront circuler en Europe :

- Les conteneurs normalisés ISO respectant les dimensions maximales prescrites par la directive 96/53 ;
- Les unités de chargement intermodal qui seront encore en service à la date à laquelle les normes entreront en vigueur et ce, jusqu'à la fin de leur vie utile;
- Les nouvelles unités de chargement intermodal et unités européennes de chargement intermodal mises au point pour faciliter les transbordements entre la route, le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance.

Les pays de la rive sud du GTMO 5+5 ont intérêt à appliquer la directive européenne afin de promouvoir le transport maritime entre les deux rives de la Méditerranée en éliminant les obstacles

qui s'opposent à son développement et en améliorant son image globale, tout en soutenant et prenant part aux travaux du réseau européen pour le transport maritime à courte distance.

#### IV.4.6. Transport aérien

Le Maroc et l'Union européenne ont procédé à la signature d'un accord aérien de nouvelle génération qui remplace tous les accords aériens bilatéraux établis, jusqu'à maintenant, entre le Maroc et les États membres de l'Union européenne. L'importance de cet accord réside, d'une part, dans l'ouverture de nouvelles perspectives de développement pour les compagnies aériennes marocaines et européennes et d'autre part, dans le fait qu'il comporte des dispositions pour un rapprochement général des législations aériennes des deux parties dans les domaines de la sécurité, de la régulation économique, et en particulier des règles de concurrence, du contrôle aérien et de la protection des consommateurs. L'accord comporte aussi plusieurs dispositions relatives à la protection de l'environnement, la réduction des procédures administratives et douanières et la possibilité d'investissement croisé entre les compagnies européennes et marocaines.

Sur le plan pratique, l'accord permettra aux usagers des deux parties d'éviter un certain nombre de correspondances puisque de nouvelles dessertes entre des villes européennes et marocaines sont d'ores et déjà opérationnelles.

Cet accord a eu des retombées bénéfiques aussi bien pour la compagnie nationale RAM que pour les usagers du transport aérien. La RAM, agissant dorénavant dans un cadre concurrentiel, a été contrainte de réviser sa politique tarifaire au grand bénéfice des usagers du transport aérien.

Cette nouvelle politique a engendré une croissance du trafic -plus de 12 millions de passagers ont été transportés en 2007, ce qui représente une très forte croissance du trafic international (17% par rapport à 2006 qui a connu un taux de croissance de 18,74%)-. Cette nouvelle politique a aussi engendré l'entrée dans le ciel marocain de dix nouvelles compagnies aériennes, dont le nombre est passé en quelques années de 20 à 50. La hausse du nombre de mouvements d'avions a enregistré un taux de 8,4% et l'amélioration du taux de remplissage et la consolidation de la croissance de l'activité cargo, confirment l'amélioration du trafic international aérien en provenance et à destination du Maroc. Cette embellie permet aux compagnies nationales et à l'Office des aéroports d'en tirer grand profit.

La généralisation de cet accord aux autres pays maghrébins, la promotion du rôle de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) dans la coopération euroméditerranéenne, et l'adoption d'un nouveau Code de l'aviation civile qui inclut cette nouvelle législation, permettront la

libéralisation et modernisation du secteur aérien à travers une adaptation aux nouvelles règles et modalités de la compétition internationale, un renforcement de la compétitivité des appareils productifs ainsi qu'une mise en conformité avec la réglementation appliquée en Europe.

#### IV.4.7. Transport routier

La France a signé des accords de coopération dans le domaine des transports routiers internationaux et relatifs au transit des voyageurs et des marchandises avec l'Algérie, le Maroc et la Tunisie respectivement. Ces accords visent à favoriser le développement des trafics routiers de voyageurs et de marchandises entre les parties et à simplifier, d'une part, les conditions de circulation par la route en facilitant le transport combiné mer-route et, d'autre part, le cadre juridique applicable, en l'alignant sur les pratiques en vigueur pour une quinzaine d'autres États non membres de l'Union européenne.

D'autres pays sont également liés par des accords du même type, avec des différences notoires au niveau de certaines dispositions. Mais une telle situation ne prend pas en compte les possibilités offertes par le système Schengen qui crée des facilités de libre circulation à l'intérieur de l'Europe et les perspectives d'établissement d'une zone de libre-échange euroméditerranéenne.

À cet effet, il s'agit d'harmoniser les dispositions des accords qui pourraient constituer un instrument juridique à établir entre les pays de l'UMA et l'Union européenne, à l'instar de l'accord européen, dans la perspective de l'établissement de la zone de libre-échange euroméditerranéenne.

#### IV.4.8. Pour une meilleure utilisation des conventions et accords

Par ailleurs, l'analyse des accords et des conventions dans le domaine des transports déjà adoptés par les différentes instances internationales, et en vigueur, démontre leur diversité et leur multiplication à travers des protocoles d'application et des amendements et mises à jour répétitifs. Ce qui complique davantage leur utilisation.

Il serait indiqué que le GTMO 5+5 propose la fusion de ces conventions et l'adoption d'un instrument international unique par mode de transport et pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, englobant toutes les conventions et accords existant et permettant de faciliter aux utilisateurs l'accès aux dispositions internationales en vigueur.



#### IV.5. Cas de la Mauritanie et de la Libye

La Mauritanie et la Libye constituent des cas singuliers puisque elles ne sont pas encore intégrées dans le processus de partenariat euroméditerranéen. Elles sont invitées à adhérer progressivement aux conventions et accords internationaux relatifs aux transports et aux conventions internationales et accords multilatéraux, dont les suivants:

- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, Genève, 21 octobre 1982.
- Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto), Kyoto, 26 juin 1999.
- Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, Genève, 21 janvier 1994.
- Convention des Nations Unies sur l'utilisation de communications électroniques dans les contrats internationaux, New York, 23 novembre 2005.
- Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, Genève, 6 avril 1974.
- Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, Genève, 15 mars 1960.
- Convention relative à un régime de transit commun, Genève, 20 mai 1987.
- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, Genève, 19 mai 1956.
- Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route, Genève, 1<sup>er</sup> mars 1973.
- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, Genève, 1<sup>er</sup> septembre 1970.
- Facilitation du commerce, y compris par la simplification des formalités douanières lors du franchissement de la frontière nationale.
- Création d'une base législative pour le développement du transit de marchandises.
- Adhésion progressive aux principes de la politique internationale régissant les transports et les douanes en ce qui concerne les marchandises en transit.



## ANNEXES

Liste des abréviations

Annexe 1 : Tableau récapitulatif des accords internationaux des transports

Annexe 2 : Processus de déroulement de la coopération euroméditerranéenne

Annexe 3 : Liste des accords signés dans le cadre de l'UMA

Annexe 4 : Liste des accords bilatéraux signés entre les pays de l'UMA

## LISTE DES ABREVIATIONS

AACCT	Accord additionnel à la convention commerciale et tarifaire
ACAA	Agreement on conformity assesment and acceptance of industrial products
ACT	Accord commercial et tarifaire
ACCET	Accord de coopération commerciale, économique et technique
ACP	Afrique, Caraïbes et Pacifique (77 pays membres)
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure
AECI	Agence espagnole de coopération internationale
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route
AFD	Agence française de développement
AFIS	Anti fraud information system
AESA	Agence européenne de sécurité aérienne
AGR	Accord européen sur les grandes routes de trafic international
ALE Agadir	Accord de libre-échange d'Agadir (signé entre le Maroc l'Égypte, la Jordanie et la Tunisie)
AGC	Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer
AGTC	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes
APC	Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire
APD	Aide publique au développement
ATA	Carnet de passage en douane pour l'admission temporaire
ATP	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables
BADR	Base automatisée des douanes en réseau (marocaine)
BEI	Banque européenne d'investissement
CCG	Conseil de coopération du golfe
CCT	Convention commerciale et tarifaire
CCV	Convention internationale relative au contrat de voyage
CE	Commission européenne
CEE-ONU	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
CEFACT/ONU	Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques

CLN	Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure
CMNI	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure
CMR	Contrat de transport international de marchandises par route
CICID	Comité interministériel de la coopération internationale et du développement (français)
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer
CIV	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer
COMANAV	Compagnie marocaine de navigation
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
CPD	Carnet de passage en douane
CRTD	Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure
CSLP	Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté
CTFM	Comité des transports ferroviaires du Maghreb
CVR	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route
CVN	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure
DCP	Document-cadre de partenariat
DCU	Dispositions complémentaires uniformes
DESTIN	Defining and evaluating a strategic transport infrastructure network
DSP	Document de stratégie par pays
DT	Dinar tunisien
EDI	Échange de données informatisé
EDIFACT/ONU	Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport
FAL	Convention visant à faciliter le trafic maritime international
FASEP	Fonds d'aide au secteur privé.
FED	Fonds européen de développement
FIPOL	Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FSP	Fonds de solidarité prioritaire
GAFTA	Greater arab free trade area

GATT	General agreement on tariffs and trade
GNSS	Global navigation satellite system
GSA	Autorité européenne de surveillance des satellites
GSM	Global system mobile
GTMO 5+5	Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale
IEVP	Instrument européen de partenariat et de voisinage
INDH	Initiative nationale pour le développement humain (marocaine)
INF	Recueil INF relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires
INFRAMED	Infrastructures en méditerranée
INMARSAT	Réseau mondial de communication et de localisation
ISO	International standardisation organisation
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
JORA	Journal officiel de la République algérienne
JORT	Journal officiel de la République tunisienne
LRIT	Long range identification and tracking
LTA	Lettre de transport aérien
MANFORME	Programme de mise à niveau de la formation professionnelle
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MEDATEN-T	Méditerranéan trans european network transport
MSC	Mediterranean shipping company
FIV	Facilité d'investissement pour le voisinage
OIM	Organisation internationale pour les migrations
OGSA	Organisation de gestion et de sécurité aéronautique
OILPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMCI	Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime des Nations Unies
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
ONCF	Office national des chemins de fer (marocain)
ONU	Organisation des Nations Unies
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement et l'industrie
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
PIN	Programme indicatif national

PISEAU	Programme d'investissement dans le secteur de l'eau
PME	Petite et moyenne entreprise
PMI	Petite et moyenne industrie
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PPTE	Pays pauvres très endettés
PART	Plan d'action régional de transport
PDD	Procédure de dédouanement à domicile
PDS	Procédure de déclaration simplifiée
PEV	Politique européenne de voisinage
PSB	Procédure simplifiée au bureau
RAM	Royal air Maroc
RETRAMED	Programmes euroméditerranéens de recherche
REG-MED	Réglementation en Méditerranée
RTE-T	Réseau de transeuropéen de transport
RU-CIM	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises
RU-CIV	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs et de bagages
SCAC	Service de coopération et d'action culturelle de l'ambassade de France
SH	Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
SMDSS	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOFI	Système ordinateur de fret international
SOLAS	Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
SVDR	Simplified Voyage Data Recorder (enregistreur de données de voyage simplifié)
TAIEX	Technical assistance information exchange
TIR	Transports internationaux par route
UCI	Unités de chargement intermodales
UE	Union européenne
UECI	Unité européenne de chargement intermodale
UMA	Union du Maghreb arabe





## PROCESSUS DE DEROULEMENT DE LA COOPERATION EUROMEDITERRANEENNE

### 1972-1995 - La politique méditerranéenne avant la première conférence de Barcelone

1972

Lancement de la politique méditerranéenne globale (PMG) qui se distingue des accords antérieurs par une dimension politique régionale. La CEE (Communauté économique européenne) négocie une série d'accords de commerce et de coopération bilatéraux avec les pays du pourtour méditerranéen à l'exception de la Libye. Un régime spécial d'accords est mis en place pour la Grèce, la Turquie, Malte et Chypre avec un projet d'union douanière ou une adhésion éventuelle.

16 février 1976

Signature de la Convention de Barcelone ou *convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution* qui entrera en vigueur le 6 février 1978 et adoption d'un plan d'action pour la Méditerranée sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE). Le plan est le résultat d'un effort de coopération régionale qui implique l'Union européenne et 21 pays riverains de la mer.

Juin 1990

La Commission européenne propose une politique méditerranéenne rénovée (PMR). Elle *réitère sa conviction que la proximité géographique et l'intensité des rapports de toute nature font de la stabilité et de la prospérité des pays tiers méditerranéens des éléments essentiels pour la Communauté elle-même.*

13 septembre 1993

Accords d'Oslo I. Négociations secrètes d'Oslo et signature de la Déclaration de principes à Washington entre Israël et l'Organisation de libération de la Palestine (OLP).

6 mars 1995

Signature de l'accord d'union douanière UE - Turquie. Il entre en vigueur le 31 décembre 1995.

17 juillet 1995

Signature de [l'accord d'association UE - Tunisie](#)<sup>1</sup> qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1998.

### 1995-2000 - Lancement du partenariat euroméditerranéen

27-28 novembre 1995

[Conférence de Barcelone](#), signée dans le contexte des lendemains de la guerre du Golfe et de la relance du processus de paix au Proche-Orient avec les Accords d'Oslo. Les ministres des Affaires étrangères des 15 pays de l'Union et ceux de 12 pays méditerranéens (les pays du Maghreb et du Machrek ainsi que l'Autorité palestinienne, Israël, la Turquie, Malte et Chypre) se réunissent à Barcelone et lancent le partenariat euroméditerranéen (ou processus de Barcelone). L'innovation est l'établissement d'une approche globale, économique mais aussi politique, sociale, culturelle et humaine.

26 février 1996

Signature de [l'accord d'association UE - Maroc](#) qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2000.

23 juillet 1996

Approbation par le Conseil européen de la [réglementation MEDA](#) principal instrument financier de la coopération euroméditerranéenne.

15-16 avril 1997

[Deuxième conférence euroméditerranéenne des ministres des Affaires étrangères à Malte](#). Elle établit un bilan des activités entreprises dans le cadre du processus de Barcelone et propose des orientations pour l'avenir.

15-16 avril 1999

La [troisième conférence euroméditerranéenne des ministres des Affaires étrangères](#), à Stuttgart

---

<sup>1</sup> Les documents en bleu sont accessibles par Internet en cliquant sur le bouton droit de la souris puis en activant « ouvrir le lien hypertexte »

constate le développement et le renforcement du partenariat, trois ans et demi après la conférence inaugurale de Barcelone et lui donne de nouvelles impulsions.

## 2000-2003 - Renforcement du partenariat

Juin 2000

[Conseil européen de Santa Maria da Feira](#), au cours duquel est adoptée la [Stratégie commune de l'Union européenne pour la Méditerranée](#) visant à promouvoir la paix, la stabilité et la prospérité dans la région. Cette stratégie qui découle du partenariat vise la coopération entre l'Union européenne, les partenaires méditerranéens et la Libye dans de nombreux domaines tels que la sécurité, la démocratie, la justice et l'économie.

6 septembre 2000

Communication de la Commission européenne au Conseil et au Parlement européen en vue de préparer la quatrième réunion des ministres euroméditerranéens des Affaires étrangères : [Un nouvel élan pour le processus de Barcelone](#).

15-16 novembre 2000

[Quatrième conférence euroméditerranéenne à Marseille](#) réunissant les ministres des Affaires étrangères des quinze membres de l'Union ainsi que leurs partenaires à l'exception du Liban et de la Syrie qui ont refusé d'y participer. Cette conférence qui permet la réunion de délégués arabes et israéliens donne un nouvel élan au processus de Barcelone. Les ministres recommandent de renforcer la dimension sous-régionale du partenariat en encourageant la mise en place d'initiatives de développement et d'intégration économique entre les pays et territoires de la rive sud de la Méditerranée. Pas d'accord sur la Charte euroméditerranéenne de paix et de stabilité.

27 novembre 2000

Adoption de la [réglementation MEDA II](#) sur le financement du partenariat euroméditerranéen.

29 mai 2001

Première conférence des ministres euro-méditerranéens du commerce, à Bruxelles. Elle donne une nouvelle impulsion aux aspects commerciaux du processus de Barcelone.

25 juin 2001

Signature de [l'accord d'association UE - Égypte](#) qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2004.

13 février 2002

[Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen](#) en vue de préparer la réunion des ministres euroméditerranéens des Affaires étrangères à Valence les 22 et 23 avril 2002. Un inventaire est fait des progrès réalisés dans le cadre du partenariat euroméditerranéen : développement des accords d'association avec les partenaires méditerranéens, recentrage du programme MEDA sur des objectifs stratégiques, maintien du dialogue politique. La Commission envisage la création d'une nouvelle facilité financière ou d'une banque euroméditerranéenne pour promouvoir le développement du secteur privé dans les pays partenaires méditerranéens.

16 mars 2002

Création de la [FEMIP](#) (Facilité euroméditerranéenne d'investissement et de partenariat) qui a pour objectif le soutien au développement du secteur privé en Méditerranée.

19 mars 2002

Conférence des ministres du commerce à Tolède.

22 avril 2002

Signature à Valence d'un [accord d'association entre l'UE et l'Algérie](#). Il entre en vigueur en septembre 2005.

22-23 avril 2002

La [cinquième conférence euroméditerranéenne](#) à Valence en Espagne est marquée par la situation au Moyen-Orient, le Liban et la Syrie ayant refusé d'y participer en raison de la présence des représentants israéliens. Le plan d'action de Valence adopté à l'unanimité, réaffirme la création d'une zone de libre-échange d'ici 2010, propose une banque euroméditerranéenne et prévoit une collaboration en matière de lutte contre le terrorisme. Il recommande le renforcement de la dimension parlementaire du partenariat avec la création d'une assemblée parlementaire

euroméditerranéenne.

## 2003-2004 - Élargissement de l'UE et lancement de la politique européenne de voisinage

11 mars 2003

Lancement de la politique européenne de voisinage par le président de la Commission européenne, Romano Prodi. Le document [L'Europe élargie - Voisinage : un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud](#) propose un nouveau concept, celui de la politique de voisinage de Marrakech à Moscou, pour les pays voisins de l'Est et du Sud de l'Union européenne, qui n'ont pas vocation à entrer dans l'UE.

1<sup>er</sup> juillet 2003

Communication de la Commission européenne [Jeter les bases d'un nouvel instrument de voisinage](#) qui confirme la volonté de l'Union européenne de développer une nouvelle politique de voisinage avec ses voisins de l'Est et du Sud.

7 juillet 2003

Conférence des ministres du Commerce à Palerme.

1<sup>er</sup> décembre 2003

Réuni à Naples, le forum parlementaire euroméditerranéen décide de sa transformation en une assemblée parlementaire. Cette décision est approuvée par la sixième conférence euroméditerranéenne des ministres des Affaires étrangères, qui se tient à Naples les jours suivants.

2-3 décembre 2003

[Sixième conférence euroméditerranéenne des ministres des Affaires étrangères](#) à Naples au cours de laquelle les ministres des Affaires étrangères examinent les perspectives de développement économique et politique que l'Europe élargie offre aux pays méditerranéens et adoptent un plan de relance du processus. Le renforcement de l'instrument de coopération financière FEMIP est décidé et la transformation du forum parlementaire en Assemblée parlementaire euroméditerranéenne approuvée.

12 décembre 2003

Adoption par le Conseil européen du document du Haut Représentant de la PESC (politique étrangère et de sécurité commune), Javier Solana : [Une Europe sûre dans un monde meilleur : stratégie européenne de sécurité.](#)

25 février 2004

Signature de l'Accord d'Agadir visant à créer une zone de libre-échange entre l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie d'ici 2006. La Commission européenne soutient cette initiative depuis la signature de la Déclaration d'Agadir en mai 2001 et l'appui avec un programme de 4 millions d'euros financé par le programme MEDA. Son entrée en vigueur, prévue en janvier 2005, est repoussée faute des ratifiés nécessaires.

22-23 mars 2004

Séance inaugurale de l'Assemblée parlementaire euroméditerranéenne (APEM) à Athènes. D'après le règlement adopté au cours de cette séance, cette assemblée se réunira au moins une fois par an pour délibérer de l'évolution et des objectifs politiques du processus de Barcelone. Elle est composée de 240 membres dont 120 proviennent des pays méditerranéens partenaires et 120 européens (75 membres des parlements nationaux et 45 du Parlement européen).

1<sup>er</sup> mai 2004

Élargissement de l'Union européenne à dix nouveaux membres, dont Chypre et Malte, qui faisaient partie du partenariat euroméditerranéen. Celui-ci compte désormais trente-cinq membres.

12 mai 2004

Avec le document intitulé [Politique européenne de voisinage - Document d'orientation](#), la Commission européenne balise les prochaines étapes de la nouvelle politique européenne de voisinage, après l'élargissement de l'UE à dix nouveaux pays. Elle précise les contours de la PEV, soit dix pays méditerranéens (Algérie, Autorité palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Tunisie) et trois pays de l'Europe de l'est (Biélorussie, Moldavie, Ukraine) et recommande l'intégration des trois pays du Caucase du sud (Arménie, Géorgie, Azerbaïdjan).

14 juin 2004

Le [Conseil de l'Union européenne \(affaires générales\)](#) approuve la mise en place de la nouvelle politique de voisinage définie par la Commission dans ses communications de mars 2003 et mai 2004, sans reprendre l'adhésion complète aux quatre libertés (libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux) préconisée par la Commission. Il rappelle que la Biélorussie et la Libye ont vocation à y participer lorsqu'ils auront normalisé leurs relations avec l'UE. Il exclut, à la demande de cette dernière, la Russie du champ de la politique de voisinage, l'UE et la Russie ayant décidé de développer un partenariat stratégique spécifique dans le cadre des «quatre espaces communs» définis lors du sommet de Saint-Petersbourg en mai 2003. Enfin, il décide d'inclure l'Arménie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie dans la PEV. Il propose en outre un [partenariat stratégique avec la Méditerranée et le Moyen-Orient](#), cadre global s'adressant aux pays de la Méditerranée (y compris la Libye), aux pays du Conseil de coopération du Golfe, à l'Iran, au Yémen et à l'Irak, en réponse à l'initiative américaine concernant le «Grand Moyen-Orient».

21 juillet 2004

Quatrième réunion ministérielle euroméditerranéenne sur le commerce, à Istanbul en Turquie. Adoption d'un protocole-cadre détaillant les principes qui devraient régir les futures négociations sur la libéralisation des services.

13-14 septembre 2004

À Marseille, réunion de lancement du programme de coopération MEDACT dont l'objectif est de promouvoir la coopération entre les villes sous forme d'échanges d'expériences, de promotion des bonnes pratiques de développement local et de formation.

29 septembre 2004

La Commission européenne propose la création d'un [instrument européen de voisinage et de partenariat](#) (IEVP), qui remplacerait MEDA à partir de 2007. Cette nouvelle structure qui devrait devenir opérationnelle dans le cadre des nouvelles perspectives financières 2007-2013, concerne les seize pays inclus dans la nouvelle politique européenne de voisinage plus la Russie.

6 octobre 2004

Adoption d'une [charte euroméditerranéenne des entreprises](#) à Caserta en Italie par la Commission européenne et les pays méditerranéens du partenariat.

11 octobre 2004

Levée de l'embargo européen sur les armes et des sanctions économiques imposées à la Libye, ouvrant la voie à l'entrée de la Libye dans le partenariat.

19 octobre 2004

Fin des négociations sur [l'accord d'association UE - Syrie](#) lancées en 1998.

9 décembre 2004

La Commission européenne présente les sept premiers plans d'action adoptés dans le cadre de la politique européenne de voisinage, dont cinq avec des pays méditerranéens : [Israël](#), [Jordanie](#), [Maroc](#), [Autorité palestinienne](#) et [Tunisie](#). Les principaux éléments sont une coopération renforcée dans le domaine politique et de sécurité, une mise à niveau législative liée au marché intérieur et le développement de réseaux d'infrastructures dans l'énergie, les transports et les télécommunications. Le Conseil de l'UE donne son feu vert le 21 février 2005.

1<sup>er</sup> janvier 2005

**Début de l'Année de la Méditerranée.**

1<sup>er</sup> janvier 2005

Levée des quotas d'importation sur l'industrie textile dans le monde avec le démantèlement de l'accord sur les textiles et les vêtements. Cela entraîne la suppression des quotas établis par l'UE pour l'importation de produits textiles en provenance du sud de la Méditerranée, secteur qui constitue l'une des principales branches industrielles des pays de la région méditerranéenne.



12-15 mars 2005

Première réunion formelle de l'Assemblée parlementaire euroméditerranéenne (APEM) au Caire.

20 avril 2005

Inauguration de la [Fondation euroméditerranéenne Anna Lindh pour le dialogue entre les cultures](#) à Alexandrie (Égypte). Son objectif principal est le rapprochement des deux rives de la Méditerranée et la constitution de réseaux euroméditerranéens favorisant la mise en oeuvre de programmes de coopération dans divers domaines. Elle est financée par les 35 États membres du partenariat.

12 avril 2005

La Commission européenne dresse un bilan assorti de propositions en vue du dixième anniversaire du partenariat [Un programme de travail pour relever les défis des cinq prochaines années](#).

30-31 mai 2005

La [7ème conférence euro-méditerranéenne des ministres des affaires étrangères](#) réunie à Luxembourg, prend acte des progrès au niveau institutionnel du partenariat, malgré un bilan global mitigé.

1<sup>er</sup> septembre 2005

Entrée en vigueur de l'accord d'association entre l'Union européenne et l'Algérie signé en avril 2002, qui se traduit par une première vague de démantèlement de droits de douane sur quelque 2 000 produits.

22 novembre 2005

La Communication de la commissaire chargée des relations extérieures Bénita Ferrero-Waldner à la Commission européenne: [Appliquer et promouvoir la politique européenne de voisinage](#) établit un bilan de la PEV.

27-29 novembre 2005

[Sommet extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement](#) à Barcelone pour le dixième anniversaire du partenariat euroméditerranéen. Marqué par l'absence de la quasi-totalité des dirigeants arabes, le sommet se termine sans déclaration finale, en raison de tensions entre les participants sur le Proche-Orient. L'Union européenne et ses dix partenaires méditerranéens ont finalement pu adopter un [code de conduite contre le terrorisme](#), en laissant à l'ONU le soin de donner au terrorisme une définition reconnue par la communauté internationale et un [programme de travail à cinq ans](#). Dans le domaine de l'immigration, les trente-cinq pays décident de développer des mécanismes de coopération pratique afin de *gérer humainement les flots migratoires et fournir de l'assistance aux pays d'origine et de transit*.

19 janvier 2006

[Résolution du Parlement européen sur la politique européenne de voisinage.](#)

24 mars 2006

La 5<sup>ème</sup> [conférence euroméditerranéenne des ministres du Commerce](#), à Marrakech (Maroc) rassemblant les 25 États membres de l'UE, la Bulgarie et la Roumanie, ainsi que les 10 pays méditerranéens partenaires, marque le coup d'envoi des négociations sur la libéralisation des services et des investissements, dans le cadre de l'établissement d'une zone de libre-échange euroméditerranéenne d'ici 2010.

13-15 septembre 2006

La première conférence de l'[Atelier culturel Europe-Méditerranée-Golfe](#), initiée lors de la conférence de Barcelone en décembre 2005, se réunit à Paris, sous la présidence de Jacques Chirac. Elle marque le lancement d'un cycle d'échanges et de réflexions qui se poursuivra à Séville en février 2007, puis à Alexandrie au printemps 2007 sur la diversité culturelle et le dialogue interculturel dans la région Europe-Méditerranée. Réalisé en partenariat privilégié avec la plate-forme non gouvernementale euroméditerranéenne (Paris) et la fondation euroméditerranéenne Anna Lindh pour le dialogue entre les cultures d'Alexandrie, l'atelier culturel présente une dominante non gouvernementale.

24 octobre 2006

Décision du Conseil arrêtant les dispositions générales instituant un [instrument européen de voisinage et de partenariat \(IEVP\)](#) (règlement CE 1638/2006). Crédité d'un montant de 11 181 milliards d'euros pour la période 2007 à 2013, il remplace TACIS (aide aux pays de la Communauté des États indépendants, CEI) et MEDA (partenariat euroméditerranéen).

27-28 novembre 2006

[8<sup>ème</sup> réunion ministérielle Euromed](#) à Tampere (Finlande). La déclaration commune signée par les Vingt-cinq et leurs dix partenaires méditerranéens réaffirme leur engagement sur la feuille de route pour le Proche-Orient qui prévoit la création d'un État palestinien indépendant. Ce n'est que la deuxième fois depuis la création d'Euromed en 1995 que les 35 arrivent à se mettre d'accord sur une déclaration commune.

14-15 mars 2008

Lors du [Conseil européen](#) de Bruxelles, les 27 chefs d'État et de gouvernement donnent leur accord de principe au projet d'*Union pour la Méditerranée*. Cette initiative française, renommée *processus de Barcelone : union pour la Méditerranée*, qui a fait l'objet d'un compromis franco-allemand, intègre finalement le processus de Barcelone et sera ouverte aux 27 pays de l'Union européenne et à tous les pays riverains de la Méditerranée. Une présidence conjointe, assurée par un pays du sud et un pays du nord de la Méditerranée, sera assistée d'un secrétariat chargé d'organiser tous les deux ans un sommet. Le premier sommet doit avoir lieu le 13 juillet 2008 à Paris. La Commission européenne conserve la gestion du budget communautaire qui sera alloué pour la période 2008-2010 aux pays du sud.

13 juillet 2008

Organisation du sommet fondateur de l'Union pour la Méditerranée, à Paris sous la présidence de la France, qui assure la présidence du Conseil de l'Union européenne et avec la participation de 43 états dont 27 de l'Union et 16 pays tiers méditerranéens.

La nouvelle institution doit prendre son essor sur six projets mobilisateurs : la dépollution de la Méditerranée, les autoroutes maritimes et terrestres, la protection civile pour répondre aux catastrophes naturelles, une université euroméditerranéenne, l'énergie solaire et une *initiative méditerranéenne de développement des affaires*. Son organisation est fondée sur une coprésidence entre

un dirigeant de la rive nord, désigné selon les mécanismes de représentation en vigueur au sein de l'UE, et un dirigeant de la rive sud, désigné par consensus dans les États concernés.

LISTE DES ACCORDS, CONVENTIONS, TRAITES ADOPTES AU SEIN  
DE L'UNION DU MAGHREB ARABE, RELATIFS AU TRANSPORT ET  
A LA COOPERATION ECONOMIQUE ET COMMERCIALE

- Convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins pour l'emploi réciproque du matériel roulant, des argus et des conteneurs, (11/11/1965, Marrakech).
- Convention relative à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (CTFM), (11/11/1965, Marrakech).
- Amendement à l'article 6 de la convention du 11 novembre 1965 à la création d'un comité des transports ferroviaires du Maghreb (CTFM), (24/11/1972, Alger).
- Convention entre les réseaux des chemins de fer maghrébins pour l'institution du bureau central de compensation maghrébin, (3/06/1969, Tunis).
- Traité constitutif, instituant l'Union du Maghreb arabe, (17/02/1989, Marrakech).
- Déclaration de l'institution de l'Union du Maghreb arabe, (17/02/1989, Marrakech).
- Amendement aux articles 11 et 12 alinéa premier du traité instituant l'Union du Maghreb arabe, (23/01/1990, Tunis).
- Convention entre les pays membres de l'UMA concernant le transport routier et transit des voyageurs et des marchandises, (23/07/1990, Alger).
- Résolution adoptant des principes et des règles d'une union douanière entre les pays de l'UMA, (23/07/1990, Alger).
- Convention tendant à éviter la double imposition et la mise en place des règles de coopération en matière d'impôts sur le revenu entre les pays de l'UMA, (23/07/1990, Alger).
- Convention d'encouragement et de garantie des investissements entre les pays de l'UMA, (23/07/1990, Alger).
- Convention concernant l'échange des produits agricoles entre les pays de l'UMA (avec annexes), (23/07/1990, Alger).
- Procès-verbal de la réunion de la 1<sup>ère</sup> session du Conseil des ministres chargés du commerce, (27/09/1990, Nouakchott).
- Annexe relative à l'amendement de l'article 2 de la convention concernant l'échange des produits agricoles entre les pays de l'Union du Maghreb arabe, (16/09/1991, Casablanca).
- Procès-verbal de la 3<sup>ème</sup> session du Conseil des ministres maghrébins du transport, (23/10/1990, Tunis).
- Procès-verbal de la réunion de la commission ministérielle maghrébine chargée de l'infrastructure de base (3<sup>ème</sup> session), (10/11/1990, Tunis).
- Procès-verbal de la réunion des directeurs généraux de la douane des pays du Maghreb arabe, (29/12/1990, Alger).

- Convention commerciale et tarifaire, (10/03/1991, Ras Lanouf).
- Résolution du Conseil de la présidence de l'UMA relative à la consolidation de l'union, à la réalisation de ses objectifs et au développement du traité portant création de l'UMA, (10/03/1991, Ras Lanouf).
- Procès-verbal de la 2<sup>ème</sup> réunion du Conseil des ministres chargés du commerce, (5/12/1991, Rabat).
- Procès-verbal de la réunion de la Commission ministérielle spécialisée chargée de l'infrastructure de base (4<sup>ème</sup> session), (18/06/1991, Tripoli).
- Procès-verbal de la réunion de la 5<sup>ème</sup> session du Conseil des ministres maghrébins des transports, (13/11/1991, Rabat).
- Convention de coopération dans le domaine maritime, (10/03/1991, Ras Lanouf).
- Convention en vue d'organiser des marchés publics dans le domaine de l'équipement et des travaux publics, (11/11/1992, Nouakchott).
- Convention relative à la reconnaissance réciproque des permis de conduire, (11/11/1992, Nouakchott).
- Protocole concernant le certificat d'origine, (11/11/1992, Nouakchott).
- Accord des mandats postaux entre les pays de l'UMA, (16/09/1991, Casablanca).
- Procès-verbal de la réunion de la commission ministérielle spécialisée en matière d'infrastructure de base (6<sup>ème</sup> session), (1/07/1993, Alger).
- Procès-verbal de la réunion de la 6<sup>ème</sup> session de la commission de l'aviation civile, du transport aérien et des aéroports, (13/06/1993, Tunis).
- Procès-verbal de la 4<sup>ème</sup> réunion du Conseil des ministres chargés du commerce, (15/01/1994, Tunis).
- Déclaration sur la création d'une zone de libre-échange entre les pays de l'UE, (3/04/1994, Tunis).
- Protocole concernant le certificat d'origine, (2/04/1994, Tunis).
- Convention de coopération administrative réciproque pour rechercher et réprimer les infractions douanières, (2/04/1994, Tunis).
- Protocole concernant l'application de la taxe d'indemnisation unifiée de 17,50% entre les pays de l'UMA, (2/04/1994, Tunis).
- Accord portant création d'une commission maghrébine d'assurance et de réassurance, (2/04/1994, Tunis).
- Procès-verbal de la 5<sup>ème</sup> réunion du Conseil des ministres chargés du commerce, (29/11/1994, Nouakchott).
- Procès-verbal de la réunion de la 8<sup>ème</sup> session du comité de l'aviation civile, du transport aérien et des aéroports, (24/05/1995, Tripoli).

- Procès-verbal de la réunion de la commission maghrébine du transport ferroviaire, (11/06/1995, Tripoli).
- Procès-verbal de la réunion de la commission maghrébine de la sécurité routière, (28/06/1995, Rabat).
- Procès-verbal de la réunion de la commission maghrébine des transports routiers, (29/06/1995, Nouakchott).
- Procès-verbal de la commission ministérielle spécialisée en matière d'infrastructure de base (Conseil des ministres maghrébins des transports), (15/09/1995, Tunis).
- Procès-verbal de la 6<sup>ème</sup> session du Conseil des ministres chargé du commerce, (27/10/1995, Ras Lanouf).
- Procès-verbal de la réunion de la 11<sup>ème</sup> session de la commission ministérielle spécialisée chargée de l'infrastructure de base, (12/11/2001, Tripoli).
- Convention de coopération administrative réciproque pour la prévention, la recherche et la répression des infractions douanières entre les États de l'Union du Maghreb arabe, (2/04/1994, Tunis).

## ACCORDS DE COOPERATION SIGNES ENTRE LES PAYS DE L'UMA

### ALGERIE–MAROC

- Protocole d'accord relatif à la création d'une société algéro-marocaine d'étude du gazoduc Maghreb-Europe, signé à Fès le 8 février 1989, p. 663. Loi n° 90-13 du 2 juin 1990, JORA n° 23 du 08-06-1990.
- Protocole d'accord relatif à la création d'une société algéro-marocaine d'étude du gazoduc Maghreb-Europe entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement du Royaume du Maroc, signé à Fès le 8 février 1989, p. 730. Décret présidentiel n° 90-185 du 23 juin 1990, JORA n° 26 du 27-06-1990.
- Convention en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Alger le 28 jourmada thani 1410 H correspondant au 25 janvier 1990, p. 1163. Décret présidentiel n° 90-299 du 13 octobre 1990, JORA n° 44 du 17-10-1990.
- Convention de coopération dans le domaine touristique, signée à Rabat le 14 mai 1991, p. 998. Décret présidentiel n° 91-216 du 14 juillet 1991, JORA n° 34 du 17-07-1991.

### ALGERIE–MAURITANIE

- Convention commerciale et tarifaire, signée à Nouakchott le 20 janvier 1972, p. 1254. Ordonnance n° 72-59 du 13 novembre 1972, JORA n° 97 du 05-12-1972.
- Convention commerciale et tarifaire entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République islamique de Mauritanie, signée à Alger le 12 novembre 1973, p. 262. Ordonnance n° 74-20 du 4 février 1974, JORA n° 22 du 15-03-1974.
- Convention commerciale et tarifaire, signée à Alger le 12 novembre 1973, p. 262. Ordonnance n° 74-20 du 4 février 1974, JORA n° 22 du 15-03-1974.
- Convention portant création de la compagnie mauritanienne de navigation maritime (COMAUNAM), signée à Nouakchott le 1<sup>er</sup> novembre 1973, p. 274. Ordonnance n° 74-22 du 4 février 1974, JORA n° 23 du 19-03-1974.
- Accord relatif à la coopération algéro-mauritanienne dans les domaines des transports et des pêches, signé à Nouakchott le 1<sup>er</sup> novembre 1973, p. 274. Ordonnance n° 74-23 du 4 février 1974, JORA n° 23 du 19-03-1974.
- Convention entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République islamique de Mauritanie relative aux transports routiers,



signée à Nouakchott le 1<sup>er</sup> novembre 1973, p. 282. Ordonnance n° 74-24 du 4 février 1974, JORA n° 24 du 22-03-1974.

- Accord d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signé à Nouakchott le 14 février 1991, p. 428. Décret présidentiel n° 92-107 du 7 mars 1992, JORA n° 19 du 11-03-1992.
- Convention-cadre de coopération entre la République algérienne démocratique et populaire et la République islamique de Mauritanie, signée à Nouakchott le 6 juillet 1996, p. 4. Décret présidentiel n° 96-473, JORA n° 84 du 29-12-1996.
- Accord sur l'établissement et la circulation des personnes, signé à Nouakchott le 6 juillet 1996, p. 5. Décret présidentiel n° 97-34013 septembre 1997, JORA n° 61 du 14-09-1997.
- Accord de coopération culturelle scientifique et technique, signé à Nouakchott le 6 juillet 1996, p. 8. Décret présidentiel n° 98-13025 avril 1998, JORA n° 26 du 29-04-1998.

#### ALGERIE-LIBYE

- Traité de fraternité de bon voisinage et de coopération, signé à Tripoli le 14 Doul kâda 1388 H. correspondant au 1<sup>er</sup> février 1969, p. 270. Ordonnance n° 69-21 du 10 avril 1969, JORA n° 33 du 16-04-1969.
- Accord de coopération commerciale et économique et technique, signé à Tripoli le 14 doul kâda 1388 H correspondant au 1<sup>er</sup> février 1969, p. 434. Ordonnance n° 69-25 du 12 mai 1969, JORA n° 47 du 30-05-1969.
- Conventions conclues à Tripoli le 29 ramadhan 1389 H. correspondant au 9 décembre 1969, p. 186. Ordonnance n° 70-3 du 15 janvier 1970, JORA n° 16 du 14-02-1970.
- Conventions conclues à Tripoli le 29 ramadhan 1389 H correspondant au 9 décembre 1969 (rectificatif), p. 470. Ordonnance n° 70-3 du 15 janvier 1970, JORA n° 41 du 08-05-1970.
- Convention commerciale et tarifaire entre, signée à Tripoli le 29 mars 1973, p. 574. JORA n° 51 du 26-06-1973. Ordonnance n° 73-22 du 5 juin 1973.
- Convention relative à la création d'une société mixte de construction, signée à Tripoli le 11 novembre 1986, p. 117. Décret n° 88-12 du 2 février 1988, JORA n° 5 du 03-02-1988.
- Convention portant création de la société mixte de véhicules particuliers et utilitaires, signée à Tripoli le 28 octobre 1987, p. 476. Loi n° 88-10 du 19 avril 1988, JORA n° 16 du 20-04-1988.
- Convention portant création de la société mixte de production de véhicules tous terrains, signée à Tripoli le 28 octobre 1987, p. 477. Loi n° 88-13 du 19 avril 1988, JORA n° 16 du 20-04-1988.
- Protocole d'accord pour la réalisation d'un gazoduc, signé à Tunis le 22 mars 1988, p. 773. Loi n° 88-23 du 12 juillet 1988, JORA n° 28 du 13-07-1988.

- Convention portant création de la société mixte des véhicules particuliers et utilitaires, signée à Tripoli le 28 octobre 1987, p. 555. Décret n° 88-92 du 10 mai 1988, JORA n° 19 du 11-05-1988.
- Convention portant création de la société mixte de fabrication de moteurs diesel, signée à Tripoli le 28 octobre 1987, p. 557. Décret n° 88-93 du 10 mai 1988, JORA n° 19 du 11-05-1988.
- Convention portant création de la société mixte de production de véhicules légers tous terrains entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire socialiste, signée à Tripoli le 28 octobre 1987, p. 562. Décret n° 88-95 du 10 mai 1988, JORA n° 19 du 11-05-1988.
- Accord dans le domaine du tourisme e, signé à Tripoli le 20 décembre 1987, p. 643. Décret n° 88-107 du 31 mai 1988, JORA n° 22 du 01-06-1988.
- Convention portant création de la société mixte arabe pour l'exécution la réalisation et l'exploitation du complexe d'aluminium entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Alger le 21 mars 1988, p. 847. Décret n° 88-155 du 2 août 1988, JORA n° 31 du 03-08-1988.
- Convention de coopération économique entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiryra arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Alger le 28 juin 1988, p. 459. Décret présidentiel n° 89-73 du 23 mai 1989, JORA n° 21 du 24-05-1989.
- Convention en vue d'éviter la double imposition sur le revenu, signée à Tripoli le 19 juin 1988, p. 934. Décret présidentiel n° 89-180 du 26 septembre 1989, JORA n° 41 du 27-09-1989.
- Convention de coopération judiciaire, signée à Benghazi le 29 Moharram 1415 correspondant au 8 juillet 1994, p. 7. Décret présidentiel n° 95-367 du 12 novembre 1995, JORA n° 69 du 15-11-1995.

#### ALGERIE-TUNISIE

- Traité de fraternité de bon voisinage et de coopération, signé à Tunis le 28 chaoual 1389 correspondant au 6 janvier 1970. Ordonnance n° 70-1 du 15 janvier 1970, JORA n° 5 du 15-01-1970.
- Accords algéro-tunisiens signés à Tunis le 6 janvier 1970 p. 14. Ordonnance n° 70-2 du 15 janvier 1970, JORA n° 19 du 21-02-1970.
- Convention relative aux transports publics routiers de voyageurs, signée à Tunis le 17 février 1970 p. 1152. Ordonnance n° 70-74 du 10 novembre 1970, JORA n° 101 du 04-12-1970.
- Convention relative aux transports routiers des marchandises à titre onéreux, signée à Tunis le 17 février 1970, p. 1116. Ordonnance n° 70-75 du 10 novembre 1970, JORA n° 102 du 08-

12-1970.

- Convention commerciale et tarifaire portant accord à long terme entre, signée à Alger le 17 février 1973, p. 363. Ordonnance n° 73-8 du 3 avril 1973, JORA n° 30 du 13-04-1973.
- Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route, signée à Alger le 25 décembre 1971, p. 378. Ordonnance n° 74-27 du 20 mars 1974, JORA n° 35 du 30-04-1974.
- Convention relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux gares communes à la frontière algéro-tunisienne, signée à Alger le 25 décembre 1971, p. 381. Ordonnance n° 74-28 du 20 mars 1974, JORA n° 35 du 30-04-1974.
- Accord sur les conditions d'envoi et de travail des experts dans le cadre de la coopération culturelle scientifique et technique, signé à Tunis le 9 janvier 1981, p. 959. Décret n° 81-258 du 26 septembre 1981, JORA n° 39 du 29-09-1981.
- Ratification de la convention commerciale et douanière entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République tunisienne, signée le 9 janvier 1981 à Tunis, p. 1086. Décret n° 81-300 du 7 novembre 1981, JORA n° 45 du 10-11-1981.
- Traité de fraternité et de concorde, signé à Tunis le 19 mars 1983, p. 1024. Loi n° 83-06 du 21 mai 1983, JORA n° 22 du 31-05-1983.
- Ratification du traité de fraternité et de concorde entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signée à Tunis le 19 mars 1983, p. 1040. Décret n° 83-377 du 28 mai 1983, JORA n° 23 du 04-06-1983.
- Protocole d'adhésion de la République islamique de Mauritanie au traité de fraternité et de concorde, signé à Tunis le 19 mars 1983 entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signée à Alger le 13 décembre 1983, p. 101. Loi n° 84-08 du 4 février 1984, JORA n° 6 du 07-02-1984.
- Protocole d'adhésion de la République islamique de Mauritanie au traité de fraternité et de concorde, signé à Tunis le 19 mars 1983 entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signé à Alger le 13 décembre 1983, p. 163. Décret n° 84-32 du 18 février 1984, JORA n° 8 du 21-02-1984.
- Convention en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir les règles d'assistance réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signée à Tunis le 9 février 1985, p. 541. Décret n° 85-161 du 11 juin 1985, JORA n° 25 du 12-06-1985.
- Protocole d'accord relatif à la création d'une société mixte de transports internationaux de marchandises, signé à Alger le 20 septembre 1985, p. 1102. Décret n° 86-244 du 23 septembre 1986, JORA n° 39 du 24-09-1986.
- Protocole d'accord relatif à la création d'une société mixte algéro-tunisienne de transport maritime, signé à Alger le 29 septembre 1985, p. 1101. Décret n° 86-242 du 23 septembre

1986, JORA n° 39 du 24-09-1986.

- Accord additionnel à l'accord-cadre de coopération industrielle, signé à Tunis le 14 juin 1986, p. 523. Loi n° 87-11 du 12 mai 1987, JORA n° 21 du 20-05-1987.
- Protocole d'accord pour la réalisation d'un gazoduc entre la République algérienne démocratique et populaire la République tunisienne et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signé à Tunis le 22 mars 1988, p. 773. Loi n° 88-23 du 12 juillet 1988, JORA n° 28 du 13-07-1988.
- Échange de lettres entre les ministres des Affaires étrangères des deux pays, relatif à l'établissement des ressortissants des deux pays, signé le 15 mai 1991, p. 1099. Décret présidentiel n° 91-240 du 20 juillet 1991, JORA n° 36 du 31-07-1991.
- Protocole d'accord additionnel à la convention commerciale et tarifaire conclue le 9 janvier 1981, signé à Alger le 15 mai 1991, p. 427. Décret présidentiel n° 92-106 du 7 mars 1992, JORA n° 19 du 11-03-1992.
- Ratification de l'accord de coopération dans le domaine du transport et de la navigation maritime entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signée à Alger le 22 avril 1993, p. 4 Décret présidentiel n° 93-287 du 28 novembre 1993, JORA n° 79 du 01-12-1993.
- Convention de coopération dans les domaines du tourisme et de l'artisanat, signée à Tunis le 5 avril 1993, p. 9. Décret présidentiel n° 96-81 du 10 février 1996, JORA n° 11 du 11-02-1996.
- Accord-cadre de coopération industrielle entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signé à Alger le 17 juin 2001. Décret présidentiel n° 02-225 du 22 juin 2002, JORA n° 45 du 30 juin 2002.
- Convention de coopération dans le domaine du tourisme entre la République algérienne démocratique et populaire et la République tunisienne, signée à Tunis le 18 décembre 2002. Décret présidentiel n° 03-274 du 14 août 2003, JORA n° 49 du 17-08-2003.

## TUNISIE–MAROC

- Convention de libre-échange et de protocole des règles d'origine et de coopération douanière, signée le 16-03-1999. Décret n° 2000-1125 du 15 mai 2000, JORT n° 44 du 2 juin 2000.
- Protocole additionnel à la convention diplomatique et consulaire signée à Tunis le 9 décembre 1964, signé le 16-03-1999. Ratification par loi n° 2001-86 du 1<sup>er</sup> août 2001, JORT n° 62 du 3 août 2001, publication dans décret n° 2002-20 du 8 janvier 2002, JORT n° 5 du 15 janvier 2002.
- Accord sur le transport routier de personnes et de marchandises et sur le transit, signé le 16-03-1999. Ratification par loi n° 2001-102 du 31 octobre 2001, JORT n° 88 du 2 novembre

2001.

- Mémorandum d'entente pour la coopération entre le ministère de l'Industrie de la République tunisienne et le ministère de l'Énergie et des Mines au Royaume du Maroc en matière d'énergie, des mines et de géologie, signé et entré en vigueur le 16 juillet 1998.
- Protocole d'application de la convention conclue le 19 juin 1991 en matière de santé vétérinaire, précisant les conditions de santé vétérinaire pour l'échange de fourrages entre les deux pays, signé le 16-07-1998.
- Protocole de coopération sanitaire, signé et entré en vigueur le 16 juillet 1998.
- Protocole de coopération technique entre le ministère du Commerce de Tunisie et le ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat du Maroc, signé et entré en vigueur le 16 juillet 1998.
- Protocole d'application de la convention conclue le 19 juin 1991 en matière de santé vétérinaire, fixant les conditions de santé vétérinaire pour l'échange de volailles et dérivés entre les deux pays, signé le 16-07-1998.
- Accord créant le Conseil des affaires tuniso-marocain, signé et entré en vigueur le 15 juillet 1998.
- Convention de coopération administrative réciproque aux fins de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée le 06-05-1998. Ratification par loi n° 98-69 du 4 août 1998, JORT n° 64 du 11 août 1998.
- Convention commerciale et tarifaire, signée le 28-11-1996.
- Convention relative à l'encouragement et la protection des investissements, signée le 28-01-1994. Ratification par loi n° 94-50 du 16 mai 1994, JORT n° 40 du 24 mai 1994.
- Accord additionnel à la convention commerciale et douanière signée à Tunis le 30 avril 1991, signé le 19-06-1991. Ratification par loi n° 91-81 du 4 novembre 1991, JORT n° 76 du 12 novembre 1991.
- Accord de coopération dans le domaine de la formation professionnelle, signé le 19-06-1991. Ratification par loi n° 91-83 du 4 novembre 1991, JORT n° 76 du 12 novembre 1991.
- Convention dans le domaine vétérinaire, signée le 19-06-1991. Ratification par loi n° 91-82 du 4 novembre 1991, JORT n° 76 du 12 novembre 1991.
- Convention dans le domaine des affaires sociales, signée le 09-12-1987. Ratification par loi n° 89-1 du 14 janvier 1989, JORT n° 5 des 20-24 janvier 1989.
- Accord de coopération dans le domaine de la marine marchande, signé le 05-02-1987. Ratification par loi n° 87-60 du 13 novembre 1987, JORT n° 87 des 13-17 novembre 1987.
- Accord-cadre de coopération industrielle, signé le 05-02-1987. Ratification par loi n° 87-76 du 26 novembre 1987, JORT n° 83 des 24-27 novembre 1987.
- Convention de sécurité sociale, signée le 05-02-1987. Ratification par loi n° 87-53 du 29 octobre 1987, JORT n° 77 du 3 novembre 1987.

- Convention commerciale et tarifaire signée le 30-04-1986. Ratification le 27 mai 1986.
- Accord de coopération dans le domaine de la fonction publique et de la réforme administrative, signé le 11-11-1982.
- Accord de coopération pour la formation des cadres de l'enseignement supérieur, signé le 14-10-1982.
- Accord portant création d'une Agence tuniso-marocaine de la jeunesse, signé le 18-03-1982, ratification le 23 avril 1982.
- Accord relatif à l'information, signé le 18-03-1982, ratifié le 23 avril 1982.
- Convention relative aux relations entre le trésor tunisien et le trésor marocain, signée le 26-12-1980.
- Convention commerciale et douanière, signée le 26-12-1980, ratifiée le 9 mai 1981. Publication dans décret n° 81-1321 du 7 octobre 1981, JORT n° 65 du 23 octobre 1981.
- Accord de coopération économique et technique, signé le 11-06-1980, ratifié par loi n° 80-75 du 3 décembre 1980, JORT n° 72 du 5 décembre 1980. Publication dans décret n° 81-1710 du 1<sup>er</sup> décembre 1981, JORT n° 80 du 15 décembre 1981. Échange instruments ratifié à Tunis le 12 février 1981.
- Accord de création d'une grande commission mixte, signé le 11-06-1980.
- Protocole d'accord en matière de tourisme, signé le 23-02-1979.
- Protocole additionnel à la convention commerciale et tarifaire de 1973, signé le 17-01-1979.
- Convention en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu, signée le 10-12-1975, ratification par loi n° 76-2 du 7 janvier 1976, JORT n° 2 du 9 janvier 1976.
- Échange instruments ratifié à Rabat le 26 juin 1979, entrée en vigueur le 26 juin 1979.
- Convention commerciale et tarifaire, signée le 28-08-1974.
- Échange de lettres constituant accord de réciprocité en matière de recours aux fonds de garantie automobile, signé le 26-01-1973, publication dans décret n° 73-30 du 16 janvier 1973, JORT n° 3 des 19-23 janvier 1973.
- Convention relative aux relations entre le trésor tunisien et le trésor marocain, signé le 26-06-1972.
- Protocole additionnel à la convention commerciale et tarifaire, signé le 26-06-1972, publication dans décret n° 72-205 du 12 juin 1972, JORT n° 24 des 9-13 juin 1972.
- Convention commerciale et tarifaire signée le 16-06-1965, ratification par loi n° 65-27 du 24 juillet 1965, JORT n° 39 des 23-27 juillet 1965.
- Convention culturelle, signée le 09-12-1964, publication dans décret n° 66-285 du 15 juillet 1966, JORT n° 31 des 15-19 juillet 1966. Échange instruments ratifié à Rabat le 19 octobre 1965.
- Convention d'établissement, signée le 09-12-1964, ratification par loi n° 66-35 du 3 mai 1966, JORT n° 20 des 3-6 mai 1966, publication dans décret n° 73-311 du 20 juin 1973,

- JORT n° 25 des 26-29 juin 1973). Échange instruments ratifié à Rabat le 20 mars 1973.
- Convention diplomatique et consulaire, signée le 09-12-1964, publication dans décret n° 66-239 du 17 juin 1966, JORT n° 27 des 21-24 juin 1966. Échange instruments ratifié à Rabat le 19 octobre 1965.
  - Convention relative à l'entraide judiciaire, à l'exequatur des jugements et à l'extradition, signée le 09-12-1964, ratifié par loi n° 65-45 du 21 décembre 1965, JORT n° 64 des 17-21 décembre 1965. Publication dans décret n° 66-69 du 19 février 1966, JORT n° 9 des 19-22 février 1966. Échange instruments ratifié à Rabat le 20 mars 1973, entrée en vigueur le 20 mars 1973.
  - Convention relative à l'aide mutuelle judiciaire, l'exequatur et l'extradition, signée le 30-03-1959.
  - Convention relative aux questions culturelles, signée le 30-03-1959, publication des 6 conventions ci-dessus dans décret n° 60-139 du 23 avril 1960, JORT n° 21 des 26-29 avril 1960.
  - Accord relatif aux transports aériens, signé le 10-07-1958, publication dans décret n° 63-96 du 5 avril 1963, JORT n° 17 des 5-9 avril 1963.
  - Accord relatif aux transports aériens, signé le 05-07-1958, publication dans décret n° 63-96 du 5 avril 1963, JORT n° 17 des 5-9 avril 1963.
  - Traité de fraternité et de solidarité, signé le 30-03-1957, ratification et publication dans décret du 25 mai 1957, JORT n° 44 du 31 mai 1957. Échange instruments ratifié à Tunis le 18 juin 1958.

#### TUNISIE–MAURITANIE

- Accord de coopération dans les domaines des minerais et de la géologie, signé le 28-03-2003. Ratification par décret n° 2004-272 du 9 février 2004, JORT n° 13 du 13 février 2004.
- Convention relative à la couverture sociale au profit des étudiants, signée le 21-04-1999. Ratification par loi n° 99-79 du 2 août 1999.
- Convention sur le transport routier de personnes et de marchandises et sur le transit. Ratification par loi n° 2001-105 du 31 octobre 2001, JORT n° 88 du 2 novembre 2001.
- Programme exécutif pour le développement des échanges commerciaux, signé le 28-03-1998, entré en vigueur le 28 mars 1998.
- Protocole-cadre de coopération technique et scientifique dans le domaine de l'agriculture et la préservation des ressources naturelles, signé et entré en vigueur le 28 mars 1998.
- Convention de coopération et d'assistance technique entre la Société tunisienne de l'électricité et du gaz (STEG) et la Société nationale d'eau et d'électricité de Mauritanie, signée et entrée en vigueur le 31 juillet 1997.

- Convention de coopération en matière de protection civile, signée le 09-01-1997.
- Convention de coopération en matière d'information, signée le 09-01-1997.
- Convention de coopération dans le domaine de promotion de la femme et de la famille, signée et entrée en vigueur le 9 janvier 1997.
- Avenant au protocole d'accord commercial du 27 janvier 1986, signé le 12-07-1988. Ratification par loi n° 89-31 du 27 février 1989, JORT n° 17 du 7 mars 1989).
- Protocole d'accord relatif à la coopération technique, signé le 25-09-1987. Ratification par loi n° 89-12 du 10 février 1989, JORT n° 12 du 17 février 1989.
- Accord relatif au transport maritime, signé le 12-03-1986, ratifié le 28 avril 1986.
- Convention définissant les modalités et conditions de fonctionnement de la société tuniso-mauritanienne de pêche, signée le 12-03-1986.
- Convention pour éviter la double imposition, signée le 12-03-1986, ratification par loi n° 86-59 du 12 juillet 1986, JORT n° 40 du 15 juillet 1986.
- Convention pour l'encouragement et la protection des investissements, signée le 12-03-1986. Ratification par loi n° 86-58 du 12 juillet 1986, JORT n° 40 du 15 juillet 1986.
- Protocole d'accord en matière de recherches minières, signé le 27-01-1986, ratifié le 28 février 1986.
- Protocole d'accord additionnel à l'accord commercial du 25 septembre 1964, signé le 27-01-1986, ratifié le 28 février 1986.
- Protocole d'application de l'accord-cadre de coopération en matière de pêche du 28 avril 1984, signé le 26-01-1986.
- Protocole d'accord portant création d'une société mixte de pêche, signé le 26-01-1986.
- Accord portant création d'une grande commission mixte, signé le 27-07-1985.
- Accord-cadre de coopération en matière de pêche, signé le 28-04-1984. Ratification par loi n° 84-72 du 23 novembre 1984, JORT n° 70 du 27 novembre 1984. Échange instruments ratifié en Mauritanie le 14 mai 1985 et en Tunisie le 6 juin 1985.
- Protocole d'adhésion de la République islamique de Mauritanie au traité de fraternité et de concorde, conclu à Tunis le 19 mars 1983, signé le 14-12-1983. Ratification par loi n° 84-16 du 9 mai 1984, JORT n° 31 du 11 mai 1984.
- Accord aérien, signé le 06-10-1981.
- Protocole d'accord fixant les conditions d'envoi et de travail de coopérants, signé le 15-05-1981.
- Échange des lettres concernant un accord sur le régime 13 octobre de la circulation des personnes, en date du 07-10-1970.
- Protocole d'accord additionnel à l'accord commercial du 25 septembre 1964, signé le 06-05-1968.
- Convention relative à la coopération judiciaire, signée le 17-11-1965. Ratification par loi n°



66-18 du 16 mars 1966, JORT n° 13 des 15-18 mars 1966. Publication dans décret n° 68-210 du 4 juillet 1968, JORT n° 26 des 5-9 juillet 1968. Échange instruments ratifié à Tunis le 21 avril 1967, entrée en vigueur le 27 avril 1967.

- Protocole d'accord relatif aux modalités de coopération, scientifique, technique et culturelle, signé le 17-11-1965.
- Accord en matière de suppression de visas, signé le 25-09-1964.
- Accord commercial signé le 25-09-1964.
- Accord relatif à la coopération économique, technique et culturelle, signé le 25-09-1964.
- Publication dans décret n° 66-327 du 26 août 1966, JORT n° 37 des 30 août, 2 septembre 1966.

## MAROC-LIBYE

- Traité d'amitié et de coopération, signé à Tripoli le 27/12/1962, entré en vigueur le 12/09/1963, Dahir 1-63-024 du 11/02/1963.
- Convention de coopération économique et technique, signée à Tripoli le 27/12/1962, entrée en vigueur le 12/09/1963, Dahir 1-63-024 du 11/02/1963.
- Convention relative aux notifications, aux commissions rogatoires, à l'exécution des jugements et à l'extradition signée à Tripoli le 27/12/1962, entrée en vigueur le 12/09/1963, Dahir 1-63-024 du 11/02/1963
- Convention commerciale signée à Tripoli le 27/12/1962, entrée en vigueur le 12/09/1963, Dahir 1-63-024 du 11/02/1963
- Convention commerciale, signée à Tripoli le 4/08/1983, Dahir 4-85-6 du 23/11/1992.
- Convention relative à l'encouragement et à la garantie des investissements, signée à Rabat le 25/01/1984, entrée en vigueur le 18/09/1993, Dahir 4-86-31 du 28/05/1993.
- Traité portant création de l'union entre le Maroc et la Libye, signé à Oujda le 13/08/1984, entré en vigueur le 1/09/1984 (non ratifié).
- Convention relative aux affaires de sécurité et de déplacements des personnes, signée le 26/09/1984.
- Convention portant création d'une grande commission mixte, signée, à Rabat le 29/06/1990, ratifiée le 21/02/1994, Dahir 4-91-4 du 28/05/1993.
- Convention commerciale et tarifaire, signée à Rabat le 29/06/1990, entrée en vigueur le 13/03/1993, Dahir 4-91-18 du 9/11/1992.
- Convention de coopération entre le centre marocain de la promotion des exportations et l'office des importations et exportations libyen, signée à Tripoli et entrée en vigueur le 13/03/1993.
- Convention dans le domaine du transport maritime, signée à Rabat le 2/07/1998, entrée en

- vigueur le 1/07/1999, Dahir 4-99-14 du 13/05/1999.
- Convention de coopération dans le domaine du tourisme, signée à Rabat le 2/07/1998, entrée en vigueur le 1/07/1999, Dahir 4-99-14 du 13/05/1999.
  - Convention d'assistance mutuelle administrative en vue de prévenir, de rechercher et de réprimer les infractions douanières, signée à Rabat le 2/07/1998, entrée en vigueur le 1/07/1999, Dahir 4-99-18 du 13/05/1999.
  - Accord de coopération dans le domaine de l'information, signé à Rabat le 2/07/98, entré en vigueur le 1/07/1999, Dahir 4-99-18 du 13/05/1999.
  - Accord relatif au certificat d'origine, signé le 13/11/1999.
  - Accord concernant la création de la chambre économique mixte maroco-libyenne, signé et entré en vigueur le 14/11/1999.
  - Convention de coopération dans le domaine de la protection de l'environnement, signée le 2/11/2000, ratifiée le 1/08/2001 et entrée en vigueur le 05/09/2001.
  - Convention relative à l'encouragement et à la protection des investissements signée le 2/11/2000, ratifiée le 1/08/2001 et entrée en vigueur le 5/09/2001.
  - Mémoire d'entente pour l'unification de l'espace aérien, signé le 15/11/1999.
  - Mémoire d'entente relatif à l'établissement d'une zone de libre-échange, signé et entré en vigueur le 2/07/1998.

#### MAROC–MAURITANIE

- Traité de fraternité, de bon voisinage et de coopération, signé à Casablanca le 8/06/1970, entré en vigueur le 17/04/1972, Dahir 4-72-15 du 17/04/1972.
- Accord sur la navigation maritime, signé à Rabat le 9/07/1970, entré en vigueur le 6/02/1978, Dahir 4-71-2 du 3/05/1972.
- Accord commercial, signé à Rabat le 9/07/1970, entré en vigueur le 6/02/1978, Dahir 4-71-2 du 3/05/1972, abrogé et remplacé par l'accord commercial et tarifaire signé à Nouakchott le 4/08/1986.
- Accord relatif aux transports aériens, signé à Rabat le 7/07/1970, entré en vigueur le 6/03/1978, Dahir 4-71-2 du 3/05/1972.
- Protocole d'accord en matière de pêche maritime, signé à Rabat le 9/07/1970, entré en vigueur le 6/02/1978, Dahir 4-71-2 du 3/05/1972. Remplacé par l'accord de coopération dans le domaine des pêches maritimes signé à Nouakchott le 13/06/2000.
- Accord de coopération culturelle, scientifique, technique et économique, signé à Nouakchott le 10/02/1972.
- Accord pour la suppression des visas de passeports, signé à Nouakchott et entré en vigueur le 20/09/1972.

- Protocole fixant les modalités d'exécution de l'accord de coopération culturelle, scientifique, technique et économique signé le 10/02/72.
- Accord de coopération en matière d'aviation civile, signé à Nouakchott le 23/01/1977.
- Protocole d'application des accords de coopération en matière de pêche maritime et en matière d'aviation civile, signé à Nouakchott le 1/03/1978.
- Accord commercial et tarifaire, signé à Nouakchott le 4/08/1986, entré en vigueur le 4/08/1993, Dahir 4-88-44 du 28/05/1993.
- Accord relatif à l'encouragement et à la protection des investissements, signé à Nouakchott le 13/06/2000, Dahir 4-01-08 du 15/02/2001.
- Protocole dans le domaine des pêches maritimes entre la Fédération des chambres de pêche maritime au Maroc et l'Union nationale de pêche en Mauritanie, signé à Nouakchott le 13/06/2000.
- Accord instituant le conseil des hommes d'affaires maroco-mauritanien, signé à Nouakchott le 13/06/2000.
- Accord de coopération dans le domaine d'équipement et des travaux publics, signé à Nouakchott le 13/06/2000.
- Accord de coopération dans le domaine administratif, signé à Nouakchott le 13/06/2000.
- Accord de coopération dans le domaine des pêches maritimes, signé à Nouakchott le 13/06/2000, Dahir 4-01-09 du 15/02/2001.
- Traité de coopération en matière de recherche scientifique et technique entre l'Institut national de recherche halieutique, signé à Rabat le 27/08/2000.
- Accord de coopération entre l'Office nationale des aéroports du Maroc et la Compagnie des aéroports de la Mauritanie, signé à Casablanca et entré en vigueur le 16/10/2000.
- Amendement additionnel à l'accord commercial signé le 9/07/1970, signé à Nouakchott et entré en vigueur le 10/02/1972.

#### TUNISIE-LIBYE

- Accord de coopération entre l'Agence Tunis-Afrique-Presse (TAP) et l'Agence de presse libyenne (JANA), accord exécutif de coopération touristique (2008-2009), accord exécutif de coopération dans le domaine de la jeunesse et du sport pour l'année 2008, et accord portant amendement de la convention portant création de la société mixte d'exploration et d'exploitation commune des services pétroliers, signés le 30 mai 2008.
- Convention relative à la création de la société d'exploitation maritime tuniso-libyenne ainsi que ses statuts, ratifié par loi n° 75-18 du 31 mars 1975, JORT n° 22 du 1<sup>er</sup> avril 1975.
- Convention cadre concernant l'approvisionnement du marché tunisien en gaz naturel de provenance libyenne et de ses annexes. Approbation par loi n° 2002-67 du 23 juillet 2002,

JORT n° 61 du 26 juillet 2002, ratification par loi n° 2002-1832 du 12 août 2002, JORT n° 69 du 23 août 2002.

- Accord relatif à l'emploi et à l'investissement industriel mixte, ratifié par décret n° 2003-1697 du 11 août 2003, JORT n° 67 du 22 août 2003.
- Convention relative à l'organisation du travail des entreprises tunisiennes en République arabe libyenne. Publication dans décret n° 74-787 du 10 août 1974, JORT n° 52 des 9-13 août 1974. Échange instruments ratifié à Tripoli le 1<sup>er</sup> février 1975.
- Convention relative à la création d'une banque commune la *banque arabe tuniso-libyenne de développement et de commerce extérieur*, ratifié par loi n° 84-54 du 23 juillet 1984, JORT n° 45 des 31 juillet 3 août 1984. Échange notifications : Libye le 31 janvier 1984, Tunisie le 1<sup>er</sup> septembre 1984.
- Convention relative à la création de la société d'exploitation maritime tuniso-libyenne ainsi que ses statuts, ratifié par loi n° 75-18 du 31 mars 1975, JORT n° 22 du 1<sup>er</sup> avril 1975.
- Échange de notes relatives à l'exonération des droits et taxes perçus sur les transports routiers de voyageurs et de marchandises à l'occasion de leur entrée et séjour en Tunisie et en Libye, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1971. Ratifié par loi n° 72-15 du 10 mars 1972, JORT n° 11 des 10-14 mars 1972, publication dans décret n° 72-86 du 11 mars 1972, JORT n° 11 des 10-14 mars 1972.
- Accord portant acte de constitution d'une société tuniso-libyenne de pêche, ratifié par loi n° 72-31 du 19 avril 1972, JORT n° 17 des 21-25-28 avril 1972.
- Accord relatif à la création d'une banque off shore, ratifié par loi n° 84-54 du 23 juillet 1984, JORT n° 45 des 31 juillet, 3 août 1984. Notifications: Libye le 31 janvier 1984, Tunisie le 1<sup>er</sup> septembre 1984.
- Accord portant acte de constitution d'une société tuniso-libyenne de pêche, ratifié par loi n° 72-31 du 19 avril 1972, JORT n° 17 des 21-25-28 avril 1972.
- Accord sur les transports aériens, publié dans loi n° 73-368 du 30 juillet 1973, JORT n° 29 des 31 juillet, 3-7 août 1973. Échange notifications: Libye le 27 juillet 1972, Tunisie le 28 août 1973: Enregistrement à l'OACI le 29 janvier 1974 sous le n° 2439.

