

Accord d'Agadir : Cafouillage arabe!

Economie

Posté par: Visiteur

Publié le : 23-10-2008 16:41:40

- **Télescopes chez les équipementiers**
- **Encore des blocages pour Logan!**
- **A peine 1% des exportations du Maroc vont vers le Quartet**

L'ACCORD Quadra peine à décoller! Un an et demi après son entrée en vigueur, le volume des échanges du Quartet (Maroc, Tunisie, Egypte et Jordanie) reste en deçà des espérances.

Pourtant, ce vaste espace de libre-échange recèle d'énormes potentialités: un marché arabo-arabe de 120 millions de consommateurs, 122.000 emplois dans le secteur automobile uniquement. C'est le 1er accord régional arabe, lié à l'UE et aux pays du bassin méditerranéen, censé booster les échanges, les investissements et les volumes à l'export. Pour y arriver, l'on a beaucoup misé sur l'automobile et le textile en particulier. Or, à ce jour, les volumes sont toujours faibles. L'on se rend compte, en effet, de difficultés d'ordre technique. Certes, c'est encore prématuré de dresser un bilan, mais au-delà de l'exonération des droits de douane, les opérateurs économiques pointent du doigt une panoplie de barrières non tarifaires. Il s'agit notamment des contraintes de taxations intérieures inhérentes à chacun des marchés, des procédures de normalisation, voire un déficit sur les plans de la logistique et transport... D'autres contraintes liées à l'adoption du protocole ont surgi: une lourdeur dans les procédures douanières et administratives, des incohérences dans le tissu productif...

D'un point de vue concurrentiel, la persistance de barrières non tarifaires à l'importation (quotas, barrières quantitatives, tarifaires, administratives, techniques...). Sans oublier les soucis de convergence dans le ciblage du marché européen. Le tout sur fond de plusieurs années de retard dans l'activation de l'accord. Première conséquence : les investissements, délocalisations et intégrations tardent à voir le jour.

Autant de handicaps qui font que le marché ne prend pas encore. En résumé, l'expérience montre que chaque pays a sa propre réglementation, ce qui se traduit par des freins dans les marchés respectifs. Des exportateurs parlent ouvertement d'absence de «volonté politique» de part et d'autre.

A elle seule, l'affaire Logan est symptomatique des problèmes de cet accord. C'est même devenu l'exemple des tergiversations de cet accord, à tel point qu'elle sert de mauvaise publicité auprès de la Commission européenne pour l'accord d'Agadir en général.

Quelques mois seulement après la levée de l'embargo égyptien sur la Logan, voilà que de nouveaux blocages surgissent.

Rappelons que les premières exportations pour l'Egypte étaient programmées pour ce mois d'octobre. Il n'en est encore rien. L'on parle d'un nouveau lobbying côté égyptien qui dénonce la fourchette des prix de la berline low cost. Aux prix actuels de la Logan made in Maroc telle qu'exportée sur l'Espagne et l'Egypte, les Egyptiens y voient un produit de dumping. Pour le même segment, les fourchettes de prix pratiquées en Egypte sont d'un millier d'euros plus chères,

explique-t-on.

Auprès du ministère du Commerce extérieur, l'on se veut catégorique: «il n'y a pas de problème d'exportation du produit Logan. S'il y en a un, il doit être interne au niveau de Renault et de Somaca». L'unité de montage ne serait-elle pas encore prête pour livrer l'Egypte? La question reste posée. Au-delà de l'incident sur la Logan, les marchés de l'accord Quadra recèlent un énorme potentiel.

Des journées d'étude ont été tenues cette semaine à Casablanca pour rassurer et donner plus de visibilité aux opérateurs économiques. Elles ont été organisées par l'Unité technique de l'ALE, l'Amica et le département du Commerce extérieur. Les conclusions d'une étude sur l'accord d'Agadir ont été dévoilées en avant-première.

Il en ressort que l'automobile est justement l'un des secteurs censé jouer le rôle de locomotive de l'accord. L'importance de sa main-d'oeuvre (122.000 emplois), le tissu des entreprises dédiées (445 unités) qui produit pour une valeur de 4 milliards d'euros et exporte 1,5 milliard d'euros... sont autant d'atouts.

Selon l'étude, une trentaine de sociétés d'assemblage automobile sont basées uniquement dans les 4 pays signataires avec plus d'une quarantaine de chaînes de montage. Au total, 417 équipementiers opèrent dans les quatre pays alliés. Un tissu qui produit 57% de l'industrie auto pour le compte des pays de l'accord d'Agadir. Les principaux produits exportés vers l'UE sont les câbles et faisceaux. Ils représentent 79% des exportations des pays du Quartet vers le marché européen. La Tunisie en fournit 55% et le Maroc 37%.

Protectionnisme

Les composants de direction représentent 9% des exportations. Ils sont fournis à 67% par la Tunisie et 31% par le Maroc. Les accessoires, eux, représentent à peine 4%. La Tunisie exporte 49% de la production des pays de l'accord d'Agadir. Pour sa part, le Maroc en fournit 23% et l'Egypte 28%. Les pièces pour moteur sont essentiellement fournies par la Tunisie, tandis que les batteries sont livrées par le Maroc uniquement. Par ailleurs, les premières analyses de l'étude de l'accord Quadra dressent un constat assez mitigé: certes la Tunisie fait mieux que le Maroc. En plus, il y a une forte similitude dans le positionnement du tissu industriel qui se traduit par une vive concurrence entre les pays signataires au lieu d'une complémentarité dans l'offre. Les problématiques de logistique et transport sont de taille. Un conteneur venant d'Egypte passe entre 2 et 3 mois avant d'arriver au Maroc, via un port de transbordement aux Emirats arabes unis. Par ailleurs, si les échanges entre les 4 pays sont extrêmement faibles, c'est à cause de la similitude des produits, principalement entre la Tunisie, le Maroc et l'Egypte qui ciblent le même marché. De nombreuses difficultés au niveau de la commercialisation et du marketing sont signalés entre les quatre pays. Pour les véhicules, les échanges restent à ce jour nuls. «Les pays demeurent très protectionnistes en matière d'importation de voitures», signale l'étude. Autre bémol maroco-marocain, les exportations du Maroc vers les pays de l'accord d'Agadir représentent moins de 1% de l'ensemble des exportations du Royaume.

Cumul diagonal

C'EST le 1er accord régional arabo-arabe lié à l'UE et aux pays du bassin méditerranéen. Dès son entrée en vigueur, en avril 2007, il permet en principe aux pays signataires de bénéficier non seulement de l'exonération directe et totale des droits de douane, mais également de bénéficier du principe du cumul diagonal.

C'est l'un des principaux atouts de l'accord dans la mesure où il permet dans le cadre d'échanges de déterminer l'origine d'une marchandise. L'objectif étant d'exonérer la marchandise de droits de douane. A titre d'exemple, si une marchandise acquiert l'origine Maroc, elle pourra être exportée vers les 3 autres pays partenaires en franchise de droits de douane. De même pour la marchandise d'origine égyptienne, elle pourra être exportée vers l'UE, la Tunisie, le Maroc et la Jordanie en franchise de droits de douane. L'on parle alors d'origine préférentielle.

Amin RBOUB
L'économiste