

Contribution de la douane à la compétitivité économique¹

Introduction

Le présent document, qui vise à soutenir l'élaboration du Dossier de l'OMD sur la compétitivité économique (DCE) et répond à une demande d'un Membre de l'OMD, offre une brève synthèse des recherches qui confortent l'idée selon laquelle la douane contribue à la compétitivité économique. Dans le cadre analytique exposé ici, cette contribution est apportée par la douane à travers ses fonctions de facilitation des échanges, de recouvrement des recettes et de protection de la société..

Signification de l'expression « compétitivité économique »

Avant de traiter de l'apport de la douane, il convient de s'entendre sur une acception générale de l'expression « compétitivité économique », étant donné qu'elle est souvent imprécise ou mal interprétée dans les débats concernant la politique publique nationale (Krugman, 1996:5-22, 88-101). Si le sens du terme « compétitivité » proposé dans le dictionnaire se révèle approprié dans le contexte d'une entreprise, c'est moins le cas pour les activités d'une nation.² Au niveau d'une entreprise, elle évoque la compétition entre les entreprises d'un même secteur d'activité et, dans ce contexte, il s'agit d'une concurrence au sens propre. Les entreprises sont en concurrence en matière de recherche de clients; certaines entreprises iront à l'échec si elles ne trouvent pas un nombre suffisant de clients ou si leurs frais de fonctionnement sont trop élevés (Krugman, *ibid*).

Au niveau d'un pays toutefois, la compétitivité n'équivaut pas tout à fait à une compétition entre les nations sur des questions économiques ou commerciales. Les pays ne sont pas en concurrence de la même manière que le sont les entreprises. Si les gouvernements appliquent des politiques économiques et commerciales qu'ils jugent avantageuses pour leur pays, ces politiques peuvent effectivement se révéler profitables pour leur pays sans pour autant que ces bénéfiques soient obtenus au détriment d'autres pays. Le commerce international n'est pas un jeu à somme nulle, où il n'y aurait que des gagnants et des perdants. A travers les notions d'avantage comparatif et d'échanges mutuellement bénéfiques, deux pays peuvent se retrouver bénéficiaires et il n'y a pas alors un gagnant et un perdant. C'est pourquoi, dans un contexte national, la compétitivité économique est davantage affaire de renforcement de la croissance économique et de la productivité d'un pays plutôt que de concurrence bilatérale, régionale ou multilatérale.

Le terme « compétitivité » étant subjectif et non objectif, il ne peut être traduit en un calcul mathématique d'indicateurs objectifs, à la différence de termes tels que chômage, inflation, gains de productivité et croissance du PIB, qui peuvent être mesurés objectivement.

La compétitivité économique peut être estimée à travers divers indices internationaux. Deux des indices les plus connus sont le Rapport global sur la compétitivité du Forum économique mondial (WEF) et l'Annuaire mondial de la compétitivité publié par l'Institut pour le développement de la gestion (Institute for Management Development (IMD)). Le projet Doing Business de la Banque mondiale peut également être considéré comme un indice de compétitivité. Ces indices combinent des données objectives et des systèmes

¹ Le présent document a été élaboré par l'Unité Recherche et Stratégies de l'OMD. Les avis et points de vue exprimés dans ce document ne reflètent pas nécessairement les points de vue et politiques de l'OMD ou de ses Membres.

² D'après le Dictionnaire Oxford, le terme "compétitivité" est un dérivé du terme "concurrence" qui se définit comme "une activité ou un état impliquant une compétition entre plusieurs acteurs."

subjectifs de perception de l'information pour aboutir à un classement national. Un indicateur subjectif consistera par exemple à demander à un groupe d'importateurs leur opinion sur l'efficacité des procédures douanières. Les indicateurs objectifs et subjectifs retenus aux fins de ces indices, et la façon dont ils sont pondérés, déterminent le classement en matière de compétitivité.

De toute évidence, les indices de compétitivité ne se distinguent pas par une précision absolue, notamment sur le long terme. Ståhle et Ståhle (2006) estiment que « les classements globaux ne concordent guère dans les faits avec la performance économique nationale : leur corrélation avec le présent et le passé récent est forte, plutôt faible sur une période plus longue de développement passé et parfois inexistante s'agissant des succès futurs ». Toutefois, ces indices peuvent peut-être inciter des pays à améliorer le climat des affaires chez eux (Ireland, Cantens, et Yasui, 2011:6).

Le WEF a défini la compétitivité comme étant « l'ensemble d'institutions, de politiques et de facteurs qui déterminent le niveau de productivité d'un pays » (Sala-i-Martin et al., 2008:3) et l'IMD la définit de la manière suivante : « la façon dont une nation gère la totalité de ses ressources pour accroître la prospérité de sa population » (IMD, 2008:32). Dans l'une de ses publications, la Commission européenne (2004) définit la compétitivité économique comme étant « ... une hausse durable des niveaux de vie d'une nation assortie d'un taux de chômage involontaire le plus bas possible ». (Commission européenne, 2004, cité dans Ståhle et Ståhle, 2006:3). Ces définitions montrent que la notion de compétitivité fait l'objet d'acceptions subjectives et variées.

Tout en reconnaissant la difficulté de définir la compétitivité avec précision, le présent document considère que, dans le contexte douanier, le terme compétitivité recouvre *les contributions des activités des douanes aux gains de productivité économique³ et à l'amélioration du niveau de vie dans leur pays respectif.*

Si, à l'évidence, la douane peut contribuer directement et indirectement à la compétitivité économique, il ne faudrait pas en déduire que cette contribution est massive. L'amélioration de la compétitivité économique nationale, telle que nous l'avons définie dans le présent document, passera surtout par de meilleures politiques macro-économiques ainsi que par des facteurs qui ne sont pas du ressort du gouvernement comme, par exemple, des facteurs démographiques ou climatiques ou encore les compétences des entrepreneurs dont dispose le pays. S'agissant des politiques gouvernementales, la mise en œuvre de politiques fiscales et monétaires appropriées constitue la principale contribution à la compétitivité économique, notamment en période de crise économique (Blyth, 2013).

Cadre décrivant l'apport des douanes en matière de compétitivité économique

Le présent document montre que la contribution de la douane en matière de compétitivité économique s'articule autour de trois grands axes. Il s'agit en premier lieu de la facilitation des échanges, en deuxième lieu du recouvrement des recettes et en troisième lieu de la protection de la société.

Facilitation des échanges

La facilitation des échanges implique d'améliorer l'efficacité des procédures douanières afin de diminuer le coût des transactions commerciales pour les entreprises. La définition classique de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est la suivante "simplification et harmonisation des procédures du commerce international. Ces procédures

³ *Les gains de productivité économique* s'évaluent à partir du rapport entre les éléments produits et les intrants dans la production, qui a une incidence directe sur le niveau de croissance économique.

incluent les activités, pratiques et formalités liées à la collecte, à la présentation, à la communication et au traitement des informations requises pour les échanges internationaux de marchandises.⁴ Certains coûts des échanges provoqués par la douane (et par les autres organismes aux frontières) sont inévitables étant donné que les réglementations douanières sont imposées par le gouvernement en vue de concourir à la réalisation de divers objectifs de politique publique. Par conséquent, plus les douanes seront efficaces (favorables à la facilitation) dans l'application des contrôles, plus les coûts des échanges seront bas.

D'autres proposent une définition plus large de la facilitation des échanges, tenant également compte des coûts des transports et des carences dans leur efficacité (généralement causées par des infrastructures ou des véhicules défectueux, ou encore par une absence de dynamique sans lien direct avec les procédures frontalières). Sourdin and Pomfret (2012:3) définissent la facilitation des échanges comme étant « la réduction des coûts des échanges », l'expression « coûts des échanges » signifiant « la différence entre les coûts d'une transaction nationale et d'une transaction internationale autres que les coûts tels que les droits à l'importation. Les coûts des échanges comprennent les frais de transport et le coût du dédouanement à la frontière ... ».

La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, mieux connue sous l'appellation de Convention de Kyoto révisée (CKR), est la norme internationale permettant d'assurer des procédures réglementaires douanières d'une efficacité optimale. La CKR offre des descriptions détaillées de plusieurs principes importants, dont la transparence et la prévisibilité des actions de la douane ; la normalisation et la simplification de la déclaration des marchandises et des documents justificatifs ; la simplification des procédures pour les personnes autorisées ; l'usage optimal de la technologie de l'information ; le niveau minimum de contrôle nécessaire pour que la douane garantisse le respect des réglementations ; l'utilisation de la gestion des risques et des contrôles à partir d'un audit ; la coordination des interventions avec d'autres organismes frontaliers et les partenariats avec les entreprises.

Il existe un nombre croissant de documents de recherche publiés qui démontre de manière empirique comment la douane, par le truchement de la facilitation des échanges, peut réduire le coût de la transaction et contribuer ainsi à la compétitivité économique. Il n'est pas du ressort du présent document d'offrir une description détaillée de ces publications et nous mentionnons donc ici les ouvrages les plus importants à cet égard, accompagnés d'une description dans le Tableau n° 1.

Tableau 1 – liste empirique d'ouvrages sur la facilitation des échanges

| Ouvrage | Analyse relative à la facilitation des échanges |
|--------------------------------|---|
| Hummels (2001) | « Fait le lien entre les mesures de facilitation des échanges et les tarifs, dressant le constat que chaque journée gagnée en termes de durée du transport maritime (en partie grâce à un dédouanement plus rapide - un élément de la facilitation des échanges) représente une réduction de 0,5 % des tarifs ad valorem » (citation extraite de Wilson, Mann et Otsuki, 2005). |
| Wilson, Mann, et Otsuki (2005) | « Sur la base d'une simulation spécifique, une amélioration dans les quatre éléments de la facilitation des échanges dans les pays « sous la moyenne », « à mi-chemin » de la moyenne mondiale, produit une |

⁴ Voir le site Web de l'OMC, http://gtad.wto.org/trta_subcategory.aspx?cat=33121.

| | |
|------------------------------------|---|
| | augmentation du commerce mondial de 377 milliards US ». |
| Engman (2005) | « Les études quantitatives ont montré que les réductions des coûts de la transaction commerciale découlant de la facilitation des échanges sont susceptible d'entraîner des gains aussi significatifs en matière de bien-être que la libéralisation des tarifs ». |
| Milner, Morrissey, et Zgoyu (2008) | « L'examen ci-dessus aboutit au constat qu'il existe de nombreux éléments qui démontrent qu'une plus grande facilitation des échanges est susceptible de : <ul style="list-style-type: none"> • réduire de manière significative les coûts des échanges et, en particulier, de diminuer les délais; • entraîner des augmentations importantes du volume des échanges, des importations et des exportations, qui peuvent même être supérieures aux gains directs produits par la réforme de la politique commerciale; • rendre possible des augmentations des recettes publiques et de l'efficacité de leur recouvrement; • contribuer de manière générale aux améliorations du bien-être et à la croissance économique ». |
| Li et Wilson (2009) | « Pour les pays de l'Asie, nous constatons que l'amélioration des indices de la facilitation des échanges ont tendance à accroître la probabilité que les entreprises deviendront exportatrices et augmenteront leur propension à exporter. L'accroissement de la prévisibilité des politiques et l'amélioration des services TI constituent les mesures les plus efficaces ». |
| Persson (2010) | « Les estimations laissent à penser que, si les coûts de la transaction à l'exportation - évalués sur la base du nombre de jours nécessaires pour exporter une marchandise - diminuaient de 1 %, le nombre de produits différenciés et homogènes exportés augmenterait de 0,7 et de 0,4 % respectivement. Les simulations de nature politique montrent en outre que, si tous les pays étaient aussi efficaces à la frontière que le pays le plus efficace au même niveau de développement, le nombre de produits différenciés et homogènes exportés augmenterait de 64 et 29 % respectivement ». |
| Djankov, Freund, et Pham (2010) | La facilitation des échanges contribue aux exportations : "d'après nos estimations, chaque journée de retard supplémentaire d'un produit avant son expédition entraîne une diminution des échanges de plus de 1 %." |

D'autres éléments démontrent que la qualité et la réputation d'une administration des douanes peuvent également contribuer à la popularité d'un port qui devient ainsi une plateforme pour des échanges internationaux croissants. Une étude de la Banque mondiale (2004) portant sur différents ports maritimes montrent que les exigences imposées par la douane et son niveau d'efficacité « font fréquemment peser des contraintes sur la capacité du port à entrer en compétition avec des ports rivaux dans la conquête de parts de marché ». A partir de plusieurs exemples, l'étude montre que la performance économique

d'un pays peut être améliorée lorsque le déroulement des opérations portuaires ne rencontre pas d'obstacles, ce qui a pour effet de rendre ledit port plus attractif aux yeux des opérateurs économiques.

La facilitation des échanges débouche sur un dédouanement plus rapide et sur un temps d'immobilisation plus court pour le commerce légitime. Raballand et al., (2012), dans une étude relative au temps d'immobilisation dans les ports de l'Afrique sub-saharienne, montre que de nombreux facteurs sont susceptibles d'améliorer l'efficacité d'un port et d'augmenter son attrait. Le port de Durban en Afrique du Sud a pu ainsi réduire le temps d'immobilisation qui est passé de sept à quatre jours grâce à une série de mesures, y compris à travers une réforme et modernisation en profondeur de la douane. Cette réduction a plus que doublé la capacité du terminal conteneurs sans qu'il soit nécessaire d'investir dans une extension des installations. L'étude affirme que « les populations locales sont doublement pénalisées lorsque les temps d'immobilisation sont longs : d'abord en tant que contribuables, étant donné que toute extension des installations constitue un investissement public, et ensuite en tant que consommateurs, du fait que c'est l'utilisateur final de ces services qui supporte le coût des inefficacités et des locations d'installations dans le port » (Ibid: 98). Par conséquent, la principale conclusion de cette étude est que la réduction du temps d'immobilisation résultant de la résolution de problèmes structurels, tels que le poids des loyers rendus nécessaires en raison de la lenteur du dédouanement, des opérations de manutention de mauvaise qualité et des transitaires peu efficaces, aura un impact positif à long terme sur les opérations portuaires et qu'il convient de régler ces problèmes avant d'envisager tout investissement dans une éventuelle extension des installations de stockage.

Recouvrement des recettes

Le deuxième élément, le *recouvrement des recettes*, même s'il revêt un caractère plus indirect en termes de contribution à la compétitivité économique, n'en est pas moins tout aussi important. Le recouvrement des recettes par le gouvernement est depuis longtemps considéré comme un élément nécessaire à l'Etat pour asseoir son autorité. John Locke a ainsi pu évoquer la nécessité de disposer de recettes gouvernementales pour assurer la protection des droits de propriété (Locke, 1824, mentionné par Karras, 2010: 65). Adam Smith a pour sa part justifié l'existence du gouvernement par son rôle de prestataire des services de justice, de défense, de travaux publics et d'enseignement (Smith, 1776, mentionné par Karras, 2010: 63).

Pour améliorer la productivité et la compétitivité économiques, il est important de pouvoir s'appuyer sur une société stable, éduquée et saine. Sans les biens publics, une nation éprouverait bien des difficultés à atteindre ses objectifs en matière de gains de productivité et d'élévation du niveau de vie. Par conséquent, il en découle en l'occurrence que, même si la douane ne décide pas elle-même de l'utilisation des deniers publics, elle constitue le principal organisme collecteur des recettes indispensables aux fins du financement des fonctions du secteur public et contribue par ce truchement à la compétitivité économique.

La plupart des pays en développement comptent davantage sur les droits de douane que sur les impôts sur le revenu pour financer les fonctions gouvernementales. Sans les recettes perçues par les administrations des douanes, les pays en développement éprouveraient de plus grandes difficultés à financer l'Etat. Même si, dans les pays développés, les droits de douane ne constituent plus aujourd'hui la source principale de financement des dépenses, tous ont connu cette situation dans le passé. En fait, les pays développés ont édifié l'autorité de l'Etat et mis en place les infrastructures nécessaires à la compétitivité économique en recourant aux recettes recouvrées par la douane.

Même dans une économie de marché, il existe certains biens publics qui doivent être acquis par les recettes publiques étant donné qu'il n'y a pas assez d'incitants pour que le secteur privé s'en charge. En d'autres termes, l'intervention de la puissance publique doit fréquemment pallier les carences du marché (Smith and Wahba, 1994: 2). Il apparaît en effet que l'éducation, la défense, la sécurité, les soins de santé et l'infrastructure sont pris en charge de manière plus efficace par les autorités publiques.

Bien qu'il n'y ait pas de consensus sur ce point, il existe tout un corpus de recherches qui confortent l'idée selon laquelle les dépenses publiques contribuent à la croissance économique dès lors qu'elles sont réalisées avec discernement. Même si la présente étude n'a pas vocation à fournir une liste exhaustive de ces recherches et analyses détaillées, quelques exemples sont mentionnés ci-dessous.

Smith and Wahba (1994:10) indiquent que « les investissements dans les ressources humaines contribuent à l'élargissement de la capacité productive en améliorant la qualité de la main d'œuvre ». Les dépenses en matière d'infrastructure appuient également la compétitivité économique. Comme le soutient Stern (1990), « l'utilisation du capital sera faible lorsque les coupures de courant sont fréquentes, l'infrastructure routière déficiente et qu'il est difficile, voire impossible, de téléphoner ». Dans une étude empirique, Cooray (2009) décrit la constatation d'Easterly et Rebelo (1993) comme étant « une association positive entre l'investissement public et la croissance économique, en particulier en matière de transport et de communication ». Cooray (2009) constate dans une étude portant sur 71 économies « que les dépenses publiques et la bonne gouvernance peuvent toutes deux améliorer les résultats en matière de croissance » et que « le capital humain peut à l'évidence avoir des incidences positives et significatives sur la croissance économique ». Selon Loto (2011), « Devarajan et al. (1993), en ayant recours à un échantillon de 140 pays ECD (Evaluation de la capacité au développement) ont constaté que les dépenses en matière de santé, de transport et de communication ont des incidences positives sur la croissance économique ».

Protection de la société

Le troisième élément, la *protection de la société*, comprend des fonctions telles que la lutte contre le terrorisme et l'interdiction du mouvement des marchandises illicites comme les stupéfiants et les marchandises contrefaites. La douane peut contribuer à la compétitivité économique à travers la protection de la société, protection qu'elle assure en garantissant la sécurité nationale et en empêchant les échanges transfrontaliers de produits dangereux ou peu sûrs.

Dans le sillage du 11 septembre, certaines administrations des douanes ont ainsi adopté des réglementations en matière de lutte contre le terrorisme⁵ et l'OMD a quant à elle adopté le Cadre de normes SAFE. Dans le cadre de la réalisation des objectifs du Cadre SAFE, les douanes s'efforcent de prévenir les catastrophes causées par des terroristes qui peuvent avoir un impact négatif sur la compétitivité économique. En outre, lorsque des catastrophes se produisent, les douanes peuvent contribuer à faciliter l'importation d'envois de secours qui permettent à l'économie de rebondir et de retrouver le chemin de la compétitivité.

De nombreuses administrations des douanes ainsi que l'OMD luttent activement contre le commerce des contrefaçons de marchandises, préjudiciable aux efforts du gouvernement en vue de recouvrer les recettes, mais aussi aux titulaires de droits et aux personnes qui consomment des médicaments contrefaits. La lutte contre le mouvement des

⁵ Par exemple, la douane des États-Unis a lancé le Partenariat douane-entreprises contre le terrorisme (C-TPAT), l'Initiative de sécurité des conteneurs (ISC) et la règle des 24 heures.

marchandises contrefaites constitue donc pour la douane un moyen de soutenir le budget du secteur public, d'encourager la libre concurrence et de contribuer à la santé et la sûreté. L'OCDE (2008:134) suggère que le commerce des contrefaçons de marchandises entraîne plusieurs conséquences économiques directes et indirectes, lesquelles sont indiquées dans le Tableau 2.

Tableau 2 - Conséquences du commerce des marchandises contrefaites sur la compétitivité

| Types de conséquences | Conséquences spécifiques |
|---|---|
| Conséquences socio-économiques générales | <ul style="list-style-type: none"> • Moins d'incitations à innover • Effets négatifs possibles sur les taux de croissance à moyen ou long terme • Augmentation des ressources financières disponibles pour les réseaux criminels • Effets négatifs réduits sur les niveaux de l'investissement direct à l'étranger ; conséquences éventuelles sur la structure de cet investissement, • Conséquences négatives sur le commerce de produits importants pour la santé et la sûreté |
| Conséquences sur les titulaires de droits | <ul style="list-style-type: none"> • Diminution du volume des ventes des titulaires de droits • Pression moindre sur les prix • Erosion de la valeur de la marque et de l'entreprise • Diminution des redevances versées aux titulaires de droits |
| Conséquences sur les consommateurs | <ul style="list-style-type: none"> • Les produits de mauvaise qualité comportent des risques en termes de santé et de sécurité, risques qui peuvent aller d'un léger désagrément à une mise en danger de la vie |
| Conséquences sur le gouvernement | <ul style="list-style-type: none"> • Recettes fiscales moins importantes • Les mesures de lutte contre la fraude et de sensibilisations du public sont coûteuses, de même que la mise en place et le maintien de cadres juridiques • La corruption et l'extorsion exercées auprès de fonctionnaires du gouvernement pour faciliter la contrefaçon et le piratage restreignent l'efficacité des institutions publiques chargées d'appliquer la loi et des activités afférentes |

Source : OCDE (2008:134)

Même s'il peut être considéré que les instruments douaniers de protection sociale contribuent à la compétitivité économique en évitant des difficultés, il est plus malaisé de démontrer leur incidence de manière empirique. Face à ce défi que constitue la recherche

d'une méthode adéquate permettant d'évaluer les éventuelles pertes économiques subies en l'absence du bien public que constituent la sécurité, les données empiriques concernant la contribution de cet élément à la compétitivité économique sont limitées. Par exemple, la surveillance renforcée du commerce aux frontières des États-Unis avec le Canada et avec le Mexique suite aux événements du 11 septembre a vraiment entraîné des retards dans le dédouanement, retards qui ont eu une incidence négative sur certaines entreprises de ces pays, au moins dans un premier temps (Andreas, 2003:7-8).

Il est également difficile de mesurer le coût économique de la contrebande sur les DPI et son incidence sur la compétitivité économique. Si le rapport de l'OCDE avance qu'il est possible d'évaluer le volume et l'impact négatif de la contrefaçon, il souligne également qu'il est difficile de mesurer de manière empirique l'impact économique du commerce des contrefaçons de marchandises et ce, pour plusieurs raisons, dont le caractère clandestin de ces activités.

Conclusion

En réponse à la demande exprimée par les Membres de l'OMD lors de l'élaboration du Dossier de l'OMD sur la compétitivité économique, le présent document présente un cadre, assorti de recherches, montrant l'apport potentiel des douanes à la compétitivité économique. Le document s'est efforcé dans un premier temps de définir la compétitivité économique dans le contexte douanier en évoquant les contributions possibles de la douane en matière de gains de productivité économique et d'élévation du niveau de vie dans chacun des pays concernés. Il passe ensuite brièvement en revue les ouvrages décrivant de quelle manière la facilitation des échanges, le recouvrement des recettes et la protection de la société contribuent à la compétitivité économique.

Bibliographie

Andreas, Peter (2003), "A Tale of Two Borders: The U.S.-Mexico and U.S.-Canada Lines After 9-11," The Center for Comparative Immigration Studies, University of California, San Diego, Working Paper 77.

Blyth, Mark (2013), "Austerity – The History of a Dangerous Idea," Oxford University Press, Oxford.

Cooray, Arusha V. (2009), "Government expenditure, governance and economic growth," University of Wollongong, Research Online.

Devarajan, Shantayanan, Vinaya Swaroop, et Heng-Fu Zou (1996), "The Composition of Public Expenditure and Economic Growth," *J. Monet. Econ.*, 37: 313-344.

Djankov, Simeon, Caroline Freund, et Cong S. Pham (2010), "Trading on Time," *Review of Economics and Statistics* 92(1), 166-73.

Easterly, William, et Sergio Rebelo (1993), "Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation." *Journal of Monetary Economics*, 32, 417-458.

Engman, Michael (2005), « Impact économique de la facilitation des échanges », *Etudes de l'OCDE sur la politique commerciale*, No. 21, Publications OCDE, Paris.

Commission européenne (2004), « Rapport 2004 sur la compétitivité et l'analyse comparative de la compétitivité européenne », Document de travail des services de la Commission (2004)1397, Office des Publications de l'Union européenne.

Hummels, David (2001), "Time as a trade barrier," Working Paper, Purdue University, West Lafayette/Indiana.

IMD (2008), « Rapport mondial 2008 sur la compétitivité », Lausanne.

IMD (2009), « Rapport mondial 2009 sur la compétitivité », Genève.

Ireland, Robert, Thomas Cantens, et Tadashi Yasui (2011), " *Un aperçu de la mesure de la performance dans les administrations des douanes*," Document de recherche n° No. 13 de l'OMD, Bruxelles.

Karras, Alan L. (2010), "Smuggling," Rowman & Littlefield Publishers, Inc., Lanham, Maryland.

Keynes, John Maynard (1936), *The General Theory of Employment, Interest and Money*, London.

Krugman, Paul (1996), "Pop Internationalism," Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA.

Li, Yue and John S. Wilson (2009), "Trade Facilitation and Expanding the Benefits of Trade: Evidence from Firm Level Data," Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No. 71.

Locke, John (1824), "Two Treatises of Government," London.

- Loto, Margaret A. (2011), "Impact of Government Sectoral Expenditure on Economic Growth," *Journal of Economics and International Finance* 3 (11), pp. 646–652.
- Matsudaira, Tadatsugu (2002), « Avantages pour les entreprises de la facilitation des échanges », TD/TC/WP(2001)21/FINAL, OCDE, Paris.
- Milner, Chris, Oliver Morrissey, and Evious Zgovu (2008), "Trade Facilitation in Developing Countries," CREDIT.
- OCDE (2009), « Surmonter les obstacles à la frontière, Coûts et bénéfices de la facilitation des échanges », Etudes de l'OCDE sur la politique commerciale.
- OECD (2008), "The Economic Impact of Counterfeiting and Piracy," Executive Summary, Paris.
- OCDE (2003), « Evaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges », TD/TC/WP(2003)31/FINAL, Paris.
- Persson, Maria (2010), "Trade Facilitation and the Extensive Margin," *Journal of International Trade and Economic Development*.
- Portugal-Perez, Alberto et John S. Wilson (2010), "Export Performance and Trade Facilitation Reform," World Bank Policy Research Working Paper, The World Bank Group, Washington, DC.
- Raballand, Gaël, Salim Refas, Monica Beuran, et Gözde Isik (2012), *Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports?*, World Bank, Washington, DC.
- Sala-I-Martin, X, Jennifer Blanke, Drzeniek Hanouz, Thierry Geiger, Irene Mia, et Fiona Paua (2008), « The Global Competitiveness Index: Prioritizing the Economic Policy Agenda », in Porter, Michael E., Klaus Schwab, « The Global Competitiveness Report 2008-2009 » (*Rapport global sur la compétitivité*), World Economic Forum (Forum économique mondial), Genève.
- Smith, Peter et Jackline Wahba (1994), « The Role of Public Finance in Economic Development: An Empirical Investigation », document présenté lors de la Conférence du Forum de recherche économique (ERF) sur « The Changing Role of the State in Economic Development and Growth » (*Le rôle changeant de l'Etat dans le développement et la croissance économiques*), tenue à Rabat, Maroc.
- Smith, Adam (1776), "An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations," London.
- Sourdin, Patricia et Richard Pomfret (2012), "Trade Facilitation – Defining, Measuring, Explaining, and Reducing the Cost of International Trade," Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham.
- Stähle, Pirjo et Sten Stähle (2006), "Intellectual capital and national competitiveness: conceptual and methodological challenges," in Bounfour, Ahmed. (Ed.), "Capital Immateriel, Connaissance et performance," L'Harmattan, Paris.
- Walkenhorst, Peter et Tadashi Yasui (2003), « Evaluation quantitative des avantages de la facilitation des échanges », TD/TC/WP(2003)31/FINAL, OCDE, Paris.

Wilson, John S., Catherine L. Mann, et Tsunehiro Otsuki (2003), "Trade Facilitation and Economic Development: A new Approach to Measuring the Impact," *World Bank Economic Review*.

Wilson, John S., Catherine L. Mann, et Tsunehiro Otsuki (2005), "Assessing the Benefits of trade facilitation: A global perspective," *The World Economy*, Vol. 28, No. 6, 841-871.

Banque mondiale (2004), « Module 2. Evolution des ports dans un monde concurrentiel », dans « Port Reform Toolkit Modules », Banque mondiale, Washington, DC.