



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Document de recherche de l'OMD n° 28

Facilitation du transit pour l'intégration et la compétitivité économiques régionales

(avril 2013)

Tadashi Yasui

Résumé

La récente multiplication des accords commerciaux régionaux (ACR) et, en particulier, des unions douanières amènent les gouvernements à envisager une harmonisation de leurs mesures aux frontières pour favoriser l'intégration et la compétitivité économiques régionales. Dans ce contexte, l'idée d'un système régional de transit retient de plus en plus l'attention des milieux politiques et du public, en raison du fait que ce système exige avant tout un engagement positif de la part des gouvernements de la région, qu'il réponde aux besoins concrets des pays enclavés et des pays de transit et que sa mise en œuvre réussie constituerait un tremplin vers l'harmonisation d'autres mesures douanières pour faciliter notamment le commerce intrarégional.

Il existe un certain nombre d'initiatives dont l'objectif est de faciliter le transit des marchandises tout en minimisant les risques de fraude et de contrebande pendant le transit, par exemple dans le cadre de projets sur les couloirs de transport et la gestion des frontières. La douane joue un rôle crucial dans le fonctionnement des systèmes de transit. Il existe une multitude de mesures douanières de facilitation des échanges et ces mesures sont généralement applicables aux marchandises et au trafic de transit. Au fur et à mesure de l'évolution des mesures de facilitation des échanges, de nouvelles tendances sont apparues en matière de transit. Les études de cas réalisées dans ce domaine permettent de tirer des enseignements utiles sur les applications pratiques. Par conséquent, le présent document passe en revue les tendances récentes et la mise en œuvre concrète des mesures douanières de facilitation du transit à travers des études de cas portant sur divers pays enclavés et pays de transit. Ce document montre aussi comment un système de transit peut être pertinent et répondre aux impératifs de l'intégration et des compétitivités économiques régionales.

Mots clés

Facilitation du transit, pays enclavés, intégration économique régionale.

Remerciements

Ce dossier a été préparé par Tadashi Yasui, Unité Recherche et Stratégie, Bureau du Secrétaire général de l'OMD, sur la base de sa papier délivrée au Conférence PICARD de l'OMD en septembre 2012. L'auteur tient à remercier Robert Ireland, Thomas Cantens, Chang- Ryung Han, et Mariya Polner de la Unité Recherche et Stratégie pour leurs suggestions.

Clause de non-responsabilité

La collection des documents de recherche de l'OMD diffuse les résultats de travaux en cours pour encourager l'échange d'idées sur des questions douanières. Les points de vues et avis exprimés dans ce document sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vues ou les politiques de l'OMD ou de ses Membres.

Note

Tous les documents de recherche de l'OMD sont disponibles sur le site Web public de l'OMD: www.wcoomd.org. L'auteur peut être contacté à communication@wcoomd.org.

Copyright © 2013 Organisation mondiale des douanes.
Tous droits réservés.

Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à :
copyright@wcoomd.org

1. Introduction

La récente multiplication des accords commerciaux régionaux (ACR), en particulier des unions douanières,¹ amène les gouvernements à envisager une harmonisation de leurs mesures aux frontières pour favoriser l'intégration et la compétitivité économiques régionales. Dans ce contexte, l'idée d'un système régional de transit retient de plus en plus l'attention des milieux politiques et du public en raison du fait que ce système exige avant tout un engagement positif de la part des gouvernements de la région.

Les systèmes de transit se composent d'une infrastructure, d'un cadre juridique, d'institutions, de procédures et de tout autre élément régissant la circulation des marchandises et le trafic de transit (Arvis, 2011). Un système de transit parfaitement opérationnel est indispensable à la connectivité commerciale dans une région. C'est surtout le cas dans les pays enclavés car l'essentiel de leurs échanges avec les pays extérieurs à la région transite par les pays voisins. Sans un engagement positif de la part des pays de transit, les pays enclavés ne sauraient intensifier leurs échanges commerciaux ni s'intégrer dans la chaîne logistique mondiale (Banque mondiale, 2007). D'un autre côté, pour les pays de transit, il est primordial d'éviter la fraude et la contrebande sur leur territoire pendant le transit et de réduire les charges financières, structurelles, environnementales et sociales découlant des flux de marchandises en transit (Banque mondiale, 2008). Tout système de transit devrait être conçu pour répondre aux besoins concrets tant des pays enclavés que des pays de transit.

Il existe un certain nombre d'initiatives nationales, d'accords internationaux de transit, de projets de couloirs commerciaux et de couloirs de transport et de projets de gestion des frontières visant à faciliter le transit des marchandises, tout en minimisant les risques de fraude et de contrebande pendant le transit. En tout état de cause, la douane joue un rôle crucial dans les systèmes de transit, sans oublier d'autres facteurs comme les infrastructures physiques et les services de transport. Il existe une multitude de mesures douanières pour faciliter les échanges (Moisé et al., 2011) qui s'appliquent généralement tant aux marchandises qu'au trafic de transit. Au fur et à mesure de l'évolution des mesures de facilitation des échanges, de nouvelles tendances sont apparues en matière de facilitation du transit et les études de cas réalisées dans ce domaine permettent de tirer des enseignements utiles sur les applications pratiques.

Compte tenu de ce qui précède, le présent document passe en revue les tendances récentes et la mise en œuvre concrète des mesures douanières de facilitation du transit à travers des études de cas portant sur divers pays enclavés et pays de transit. Il se concentre sur les systèmes de transit routiers. Les autres modes de transport ainsi que le transbordement et l'admission temporaire ne sont pas abordés ici. Ce document montre aussi comment un système de transit peut être pertinent et répondre aux impératifs de l'intégration et de la compétitivité économiques régionales.

2. Principes clés

Les principes clés des systèmes de transit se trouvent dans plusieurs conventions internationales. L'article 5 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), par exemple, définit des principes de base du trafic de transit, tels que la non-discrimination et la liberté de transit, qu'un pays de transit est tenu de respecter. La Convention de Kyoto révisée (CKR)², adoptée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), donne des détails techniques sur les modes d'application des régimes douaniers de transit, avec un vaste éventail d'outils complémentaires comme les Directives de la CKR et le Cahier de la Douane sur le système de

¹ L'OMC a reçu 511 notifications d'ACR dont 319 étaient en vigueur en janvier 2012, voir : http://www.wto.org/french/tratop_f/region_f/region_f.htm

² La CKR s'intitule officiellement : « *Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers* » (amendée), voir : http://www.wcoomd.org/fr/Kyoto_New/Contenu/contenu.html

transit (OMD, 2008). La Convention de Genève³ souligne que le transit des marchandises doit être facilité par un traitement simple et rapide et par une harmonisation des contrôles et des formalités. En s'appuyant également sur d'autres instruments juridiques, Arvis (2011) résume les dispositions générales applicables au transit douanier (Encadré).

Encadré – Dispositions générales applicables au transit douanier et codifiées par les conventions internationales

1. Généralités

- Liberté de transit
- Normalement, absence de contrôle des normes techniques
- Aucune distinction basée sur le drapeau ou l'origine du propriétaire
- Absence de retard ou de restriction inutile

2. Facilités douanières de transit

- Contrôle limité
- Exonération de droits de douane
- Normalement, pas de mesures d'escorte des marchandises ou pas d'itinéraire prescrit
- Absence de droit sur les marchandises perdues accidentellement
- Absence de retard ou de restriction inutile

3. Santé et sécurité

- Aucun contrôle sanitaire, vétérinaire ou phytosanitaire des marchandises en transit s'il n'y a pas de risque de contamination.

4. Garanties du transporteur

- Le déclarant choisit le type de garantie, dans le cadre autorisé par la législation.
- La douane accepte une garantie générale émanant de déclarants qui déclarent régulièrement des marchandises en transit sur son territoire.
- Dès la fin de l'opération de transit, les garanties doivent être apurées sans retard.

Source : Arvis (2011, encadré 17.3, p. 284)

La CKR couvre deux types de transit : le transit international et le transit national, alors que l'article 5 du GATT n'aborde que le premier (Figure 1a). Dans la CKR, le transit international s'applique au transport entre un bureau de douane d'entrée et un bureau de sortie (transit direct), lorsque le transport est réalisé en une seule et unique opération de transit traversant plusieurs territoires régis par des systèmes de transit régional ou international (OMD, 2004).

Figure 1 : Le transit international et le transit national

(a) Transit International



Le transit international, de la Thaïlande à Singapour par la Malaisie

(Source) Matrang Shuhaili et Ho Lock (2012)

(b) Transit national



Le transit à l'importation, du port maritime au bureau de douane intérieur



Transit à l'exportation, du bureau de douane intérieur à l'aéroport



Transit interne, d'un bureau de douane à un autre

³ La Convention de Genève s'intitule officiellement « Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières » : <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/harmonf.pdf>

Le transit national, en revanche, concerne le transport entre un bureau d'entrée et un bureau intérieur (transit à l'importation), un bureau intérieur et un bureau de sortie (transit à l'exportation), et un bureau intérieur vers un autre bureau intérieur (transit intérieur) sur le même territoire (Figure 1b). Le transit douanier est une opération de transport sous contrôle douanier qui est généralement suivie par d'autres régimes douaniers tels que le régime de mise à la consommation dans le cas du transit à l'importation ou par des régimes applicables à la sortie d'un territoire comme dans le cas dans le transit à l'exportation ou dans le transit intérieur.

Le principal obligé doit s'acquitter de toutes les obligations légales pendant l'opération de transit. Il s'agit du propriétaire des marchandises ou, le plus souvent, de ses représentants, par exemple des transporteurs (Arvis, 2011). Parfois, ce sont les transitaires ou les agents en douane qui doivent légalement déposer les déclarations en douane (Yasui, 2011). La CKR stipule que chaque pays est tenu d'indiquer dans sa législation nationale qui est le principal obligé. Le principal obligé peut donc être différent selon les pays.

Les formalités de transit douanier doivent rester simples par rapport aux formalités d'importation, pour éviter tout retard et coût inutile. Les informations sur les marchandises en transit demeurent inchangées pendant tout le transit routier, sauf cas exceptionnels. Il n'est pas nécessaire de déterminer avec précision le montant des droits et taxes car les opérations de transit en sont temporairement exonérées. Les déclarations en douane des marchandises en transit exigent moins d'éléments de données que celles des marchandises importées⁴ et le nombre d'autres services de réglementation impliqués est moins élevé du fait que les produits en transit sont moins soumis à des normes techniques, sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires pour autant qu'il n'y ait pas de risque de contamination. Les produits en transit seront donc moins souvent contrôlés par les douanes et les autres services de réglementation que les produits importés (Arvis, 2011).

3. Défis

Malgré les principes communs énoncés ci-dessus, les systèmes de transit et leurs applications pratiques varient selon les pays. Le système TIR⁵ est souvent cité comme l'un des systèmes internationaux de transit les plus performants (Arvis, 2011). Il est applicable au transit routier et aux transports multimodaux comprenant un transport par la route. Il est actuellement opérationnel dans 57 pays en 2012. Le Système de transit commun⁶ s'applique également aux marchandises en transit entre des États membres de l'Union européenne (UE) et de l'Association européenne de libre-échange (AELE)⁷, gérées par le Nouveau système de transit informatisé (NSTI). Nombreuses ont été les autres tentatives d'établir des systèmes de transit régionaux via des accords internationaux ou des programmes sur les couloirs de transport et les couloirs commerciaux. Toutefois, Arvis (2011, p. 289) estime que « les systèmes régionaux les plus aboutis à ce jour sont le système TIR et le Système européen de transit commun ». Il ajoute que « les nombreuses tentatives visant à reproduire ces deux systèmes dans des régions en développement ont été vaines », principalement parce que ces systèmes sont difficiles à mettre en place.

Le Forum de Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) a recensé dix obstacles au transit douanier transfrontalier, auxquels le secteur privé peut être confronté (APEC, 2011). Sur ces dix obstacles, sept sont liés à la douane. Ces sept obstacles sont les suivants : l'instabilité des normes en matière de documentation douanière, l'absence d'infrastructure informatique adéquate et de système interopérable de partage de données, l'obligation de présenter de multiples garanties financières, les redevances administratives arbitraires, les heures trop restreintes

⁴ Voir la version 3 du Modèle de données de l'OMD. Pour plus d'informations sur le Modèle de données : http://www.wcoomd.org/fr/pagedaccueil_provueensembleboxes_promod232ledonn233esdouani232resdelomd.htm

⁵ TIR est l'abréviation de « *Transports Internationaux Routiers* ». Pour en savoir plus : www.iru.org

⁶ La Croatie et la Turquie ont rejoint le Système de transit commun en 2012. Pour en savoir plus :

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/common_community/index_fr.htm

⁷ Les États membres de l'AELE sont l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

d'ouverture des bureaux de douanes le manque de coordination des programmes nationaux d'Opérateurs économiques agréés (OEA), les retards dans les contrôles.⁸

À ce stade, plusieurs initiatives mondiales ou régionales tentent de résoudre les difficultés de mise en œuvre dans ce domaine. Lors des négociations sur la facilitation des échanges menées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) par exemple, les futures dispositions sur le transit ont fait l'objet d'échanges de vues (OMC, 2012). Le Programme d'action d'Almaty, placé sous l'égide des Nations Unies (2003), répond aux besoins spécifiques des pays enclavés où la politique de transit et les cadres réglementaires représentent l'une des priorités politiques. Les mesures de facilitation du transit sont des éléments importants des projets de couloirs de transport et de couloirs commerciaux financés par la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement (ADB) et d'autres bailleurs de fonds (Banque mondiale, 2008 ; ADB, 2011 ; Nations Unies, 2003). Ces efforts ont porté leurs fruits : plusieurs initiatives régionales connaissent de plus en plus de succès.

Les mesures douanières visant à faciliter les échanges telles que la publication des lois et réglementations, la normalisation des documents, les déclarations électroniques, les systèmes de gestion des risques, les systèmes de décisions anticipées et les bureaux d'information sont généralement applicables au trafic et aux marchandises en transit. La plupart de ces mesures sont traitées dans la CKR et dans les outils connexes de l'OMD et ont également été abordées lors des négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges (OMC, 2005 ; 2012). Il convient de noter que les difficultés liées aux coûts et à la mise en œuvre ainsi que leur impact varient selon les mesures et les pays. Dans une étude de la Banque mondiale (2006), les mesures de transit sont réparties en trois groupes : le Groupe 1 comprend les mesures considérées comme plus simples et moins coûteuses, tandis que le Groupe 3 couvre celles les plus difficiles à mettre en œuvre (voir Tableau 1).

Tableau 1 : Classement des mesures de transit en fonction de leur coût et des difficultés de mise en œuvre

Groupe 1 Mesures considérées comme étant simples et non coûteuses	<ul style="list-style-type: none"> • Examen périodique et rationalisation des redevances et impositions concernant les opérations de transit; • Publication des informations liées au transit et des redevances correspondantes, de préférence sur Internet; • Contrôle restreint des marchandises en transit; et • Coordination et harmonisation des documents exigés
Groupe 2 Mesures considérées comme étant plus complexes et difficiles à mettre en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression d'itinéraires de transit imposés
Groupe 3 Mesures considérées comme étant beaucoup plus difficiles à mettre en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau juxtaposé ou poste-frontière intégré • Mise en place de programmes régionaux de garantie de transit

Source : Banque mondiale (2006), tableau 3, p.27

4. Nouvelles tendances

Le présent chapitre traite des nouvelles tendances en matière de facilitation du transit, plus précisément en ce qui concerne les mesures douanières et leur application pratique, à travers des études de cas menées dans plusieurs pays enclavés (Suisse et Ouganda, par exemple) et dans des pays de transit (Jordanie et Malaisie, par exemple), dans les sept domaines suivants : partage d'informations, systèmes de garantie, opérateurs de confiance, renseignements préalables à

⁸ Les trois autres obstacles sont les suivants : les restrictions quant à l'enregistrement des camions et des conducteurs ; les barrières non tarifaires y compris les problèmes linguistiques de communication, les différences culturelles et les attitudes protectionnistes ; et la modernisation du transport.

l'arrivée, infrastructure aux frontières, application des technologies de l'information (TI) et mesure de la performance.

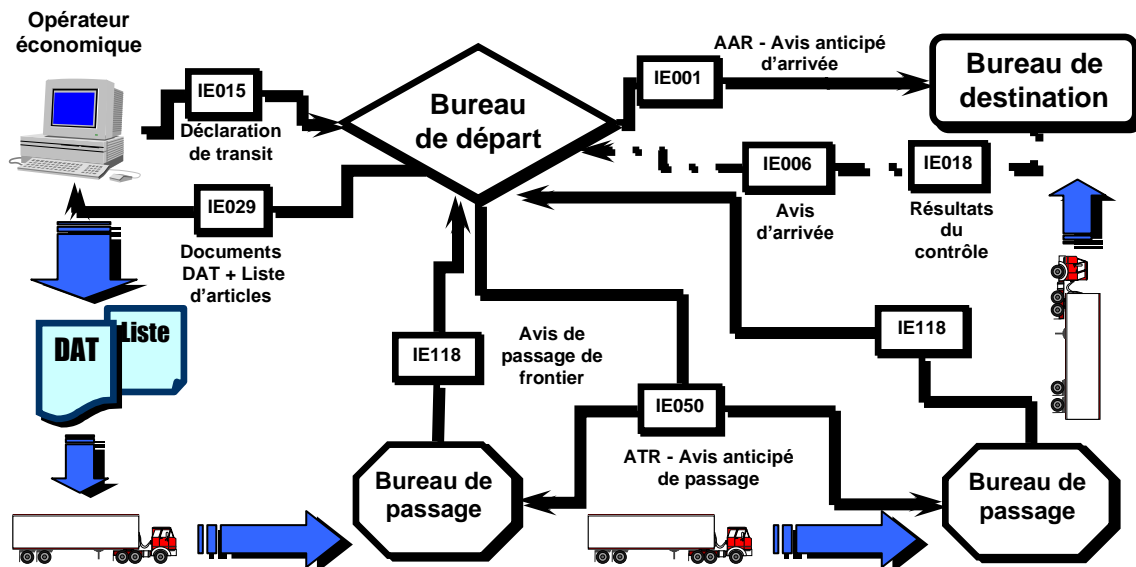
Dans chacun de ces domaines, les règles concrètes et les pratiques du transit douanier ont évolué, en particulier en vue d'améliorer l'efficacité et le contrôle des opérations de transit international. Plusieurs mesures de facilitation des échanges ont été adaptées au trafic et aux marchandises en transit pour répondre aux besoins spécifiques des parties prenantes au système de transit. Les procédures de transit peuvent aussi subir l'influence d'évolutions récentes dans les procédures douanières aux fins de la sécurité des échanges. Les résultats ci-dessous ne doivent donc être considérés qu'à titre indicatif vu le faible nombre de cas étudiés.

4.1 Partage d'informations

Le partage d'informations entre les douanes est particulièrement pertinent pour le transit. Il améliore l'efficacité des procédures douanières de transit sur le plan de la facilitation et du contrôle. Etant donné que les informations au départ concernant les marchandises en transit resteront en toute probabilité inchangée durant toute l'opération de transit routier, les douanes sont en mesure de les utiliser aux fins de l'évaluation des risques et du rapprochement des données. Il convient toutefois d'avoir recours à la coopération internationale et à des cadres juridiques pour assurer la stabilité et la prévisibilité du système, ainsi que ainsi que la protection des données partagées. Le plus souvent, le partage d'informations est appliqué dans le cadre d'accords régionaux de transit ou d'accords commerciaux régionaux (ACR), en particulier d'unions douanières (Yasui, 2011).

Dans le cadre du NSTI, par exemple, le bureau de douane de départ envoie automatiquement les données des déclarations de transit, les résultats des contrôles éventuels et d'autres informations pertinentes aux bureaux de transit et de destination indiqués dans l'itinéraire (système « push » (« pousser ») ; voir Commission européenne, 2004 ; Yasui, 2011). A partir de ces informations, les fonctionnaires des douanes peuvent identifier les chargements à haut risque avant l'arrivée. A leur arrivée aux bureaux de douane, les chauffeurs présentent à la douane les documents de transport correspondants (papier). Les douaniers comparent ces documents aux données enregistrées dans le système. En cas d'écart, ils peuvent procéder à des vérifications ou inspections.

Figure 2 : Flux opérationnel du le nouveau système de transit informatisé (NSTI)

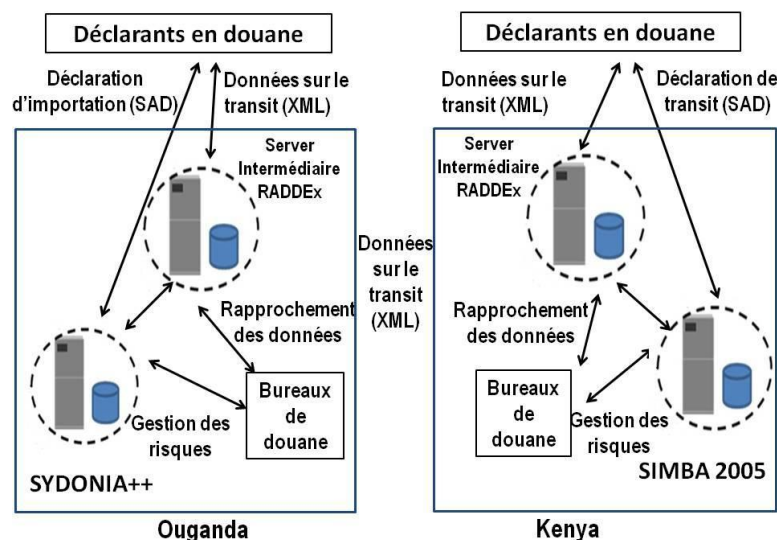


(Source) Yasui (2011, Fig.1.2, p.11)

L'Ouganda, en tant que membre de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)⁹, partage des informations sur l'exportation ou la réexportation et le transit avec d'autres membres de la CAE, sur le plan bilatéral, via le système RADDEX (Revenue Authority Digital Data Exchange system : système d'échange de données numériques des administrations des recettes fiscales). Les fonctionnaires des douanes ougandais peuvent extraire des données de ce système si nécessaire pour le ciblage et le profilage des marchandises avant leur arrivée (système « pull » (tirer) : voir Yasui, 2011). Ils pourront alors comparer les données extraites aux déclarations électroniques déposées aux bureaux de douane. Les agents en douane ougandais habilités ont aussi accès à ces informations dans le système. Les membres de la CAE ont mis au point le système régional RADDEX 2.0 en harmonisant les systèmes bilatéraux existants de partage d'informations (USITC, 2012).

Un rapport a révélé que le système RADDEX avait traité 95% des marchandises en transit entre le port de Mombasa (Kenya) et Kampala (Ouganda) en 2009 (Yasui, 2011). Le temps moyen nécessaire à la mainlevée à un poste frontière ougandais était estimé à 3 heures en 2010 alors qu'il était de trois à quatre jours avant l'installation du système. Le système permet à la douane de suivre les transactions d'exportation/réexportation et de transit en cours. L'évaluation des risques et le rapprochement des données ont permis de détecter un grand nombre de fraudes. Grâce aux données RADDEX, les agents en douane ougandais ont gagné du temps et économisé les coûts liés au dépôt des déclarations de transit ou de marchandises car ils peuvent utiliser en l'état la plupart des éléments de données extraits du système aux fins de la déclaration.

Figure 4 : Flux opérationnels du RADDEX entre le Kenya et l'Ouganda



(Source) Yasui (2011, Fig.4.2, p.27)

4.2 Systèmes de garantie

La gestion des garanties est une composante essentielle des systèmes de transit. Le système de garantie de transit couvre le paiement des taxes et droits de douane suspendus pendant le transit, au cas où ils deviendraient exigibles. Le principal obligé est tenu de la présenter avant le lancement d'une opération de transit et la garantie se présente sous la forme d'une soumission bancaire ou d'une caution émise par un garant, etc. et est apurée lorsque l'opération de transit est terminée. Dans un système de transit régional, un système de garantie régional est plus efficace qu'une chaîne de systèmes de garantie nationaux (Arvis, 2011). Il a été fait observer que l'un des facteurs de succès du système de transit TIR est précisément son

⁹ Les membres de la CAE sont le Burundi, le Kenya, la Tanzanie, le Rwanda et l'Ouganda.

système de garantie multinational. Le système de transit commun de l'Union européenne utilise aussi un système de garantie régional (Commission européenne, 2004).

Même si les systèmes régionaux ou multinationaux sont recommandés, plusieurs mesures douanières relatives à la garantie peuvent faire l'objet d'une application nationale afin d'assurer l'efficacité de l'opération de transit. Avec une garantie couvrant plusieurs opérations de transit pendant une période donnée, un opérateur de transit régulier peut, par exemple, économiser les frais administratifs de dépôt et d'apurement de la garantie pour chaque opération. L'apurement automatique des garanties réduit aussi les coûts. En Ouganda, le système RADDEX apure automatiquement la garantie de transit dès que l'opération de transit est terminée (Yasui, 2011). Une dispense de garantie totale ou partielle est possible en fonction du risque. Par exemple, la Douane de Malaisie exige une garantie uniquement pour le transit de marchandises à haut risque (Matrang Suhaili et Ho Lock, 2012).

4.3 Renseignements préalables à l'arrivée

Aujourd'hui, les formalités douanières de sécurité et de facilitation des échanges tendent à évaluer les risques des marchandises le plus tôt possible dans la chaîne logistique. La douane est en mesure de faciliter la circulation des marchandises à faible risque pour se concentrer sur celles à haut risque. A cette fin, plusieurs administrations douanières ont légalisé la présentation de renseignements électroniques préalables à l'arrivée des marchandises, pour des raisons de sécurité en particulier. La règle s'applique à toutes les marchandises qui entrent sur le territoire et qui en sortent, y compris aux marchandises en transit, quelle que soit leur destination finale.

Depuis janvier 2011, l'UE applique la règle de la notification électronique préalable. Les marchandises en transit pénétrant sur le territoire de l'UE par la route doivent faire l'objet d'une déclaration sommaire d'entrée ou d'une déclaration de transit contenant des informations sur la sûreté et la sécurité. Ces déclarations doivent être déposées au moins une heure avant l'arrivée des marchandises.¹⁰ Cette règle ne s'applique pas aux marchandises en transit entre l'UE et la Suisse, même si la Suisse est un pays tiers, car il existe un accord bilatéral de reconnaissance mutuelle des normes de sécurité depuis que la Suisse applique la même règle que l'UE concernant les marchandises qui entrent dans son territoire et qui en sortent.¹¹ La nouvelle règle a donc peu d'impact sur les mouvements de marchandises en transit entre ces deux parties et sur les formalités les concernant.

4.4 Opérateurs de confiance

Une autre tendance en ce qui concerne la sécurité et la facilitation des échanges consiste à vérifier la conformité des opérateurs économiques (importateurs, exportateurs, agents en douane, transporteurs, etc.) et leur gestion des risques. La douane est ainsi en mesure de faciliter la circulation des marchandises traitées par des opérateurs à faible risque pour se concentrer sur les marchandises d'autres types d'opérateurs. Plusieurs administrations douanières appliquent des programmes d'Opérateurs économiques agréés (OEA). Ce concept d'OEA provient du Cadre de normes SAFE de l'OMD¹², lui-même basé sur une disposition de la CKR relative aux personnes autorisées. Polner (2012) fait la synthèse concernant le champ d'application, les avantages et d'autres informations pertinentes relatives à 24 programmes d'OEA opérationnels.

Le concept d'opérateurs autorisés n'est pas nouveau dans les systèmes de transit. Dans son Annexe spécifique, la CKR, en se fondant sur le principe de personnes autorisées, prévoit le statut

¹⁰ Pour en savoir plus sur l'amendement sécurité du Code des douanes et des procédures de l'UE : http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/procedures/index_en.htm

¹¹ Pour en savoir plus sur l'Accord Suisse-UE sur la facilitation et la sécurité douanières : http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/verzollung/02302/index.html?lang=fr

¹² Pour en savoir plus sur le Cadre de normes SAFE : http://www.wcoomd.org/fr/pagedaccueil_provueensembleboxes_safepackagefr.htm

de destinataire agréé et d'expéditeur agréé aux fins du transit lorsque ces personnes remplissent parfaitement les conditions fixées par la législation nationale. Les Directives de la CKR donnent des exemples d'avantages pour l'opérateur qui a obtenu le statut d'opérateur autorisé. Ces avantages comprennent notamment la suppression totale ou partielle de garanties de transit, une réduction du nombre d'éléments de données à fournir dans les déclarations de transit, le dédouanement dans les installations de l'opérateur et une diminution de la fréquence des contrôles effectués par la douane et d'autres organismes de réglementation. Dans le NSTI, par exemple, un expéditeur agréé peut lancer une opération de transit dans ses locaux et un destinataire agréé peut terminer une opération de transit dans les siens (Commission européenne, 2003).

L'un des défis inhérents au statut de personne agréée pour le transit consiste à coordonner les avantages ainsi que le processus d'accréditation entre les programmes d'expéditeur et de destinataire agréés et le programme d'OEA. Le trafic de transit étant soumis à des exigences de sécurité comme indiqué ci-dessus et éventuellement à d'autres contrôles, il conviendrait de coordonner les deux programmes pour les marchandises et le trafic de transit. Mais il s'avère que seuls quelques programmes couvrent les marchandises de transit (Polner, 2012). De plus, il n'existe aucune preuve de coordination dans les pays étudiés dans le cadre du présent document.

Un autre défi porte sur les moyens à mettre en œuvre pour une reconnaissance mutuelle du statut d'OEA ou pour développer un programme régional d'OEA assurant des opérations de transit sans discontinuité dans la région. Dans une opération de transit placée sous une chaîne de systèmes nationaux, le principal obligé peut être une personne différente selon les programmes. Le champ d'application, le processus d'accréditation et les avantages du statut d'OEA peuvent également varier selon les programmes. Les membres de la CAE ont mis au point un programme régional d'OEA (OMD, 2011a), qui est censé harmoniser au niveau régional le statut d'opérateur agréé dans le système de transit.

4.5 Infrastructure aux frontières

L'infrastructure aux frontières est un élément important qui permet de réduire les encombrements frontaliers. Par exemple, à un poste-frontière terrestre appliquant le principe du « premier arrivé, premier sorti », les camions doivent emprunter une file d'attente. Les files d'attente sont à l'origine des retards les plus courants et les plus longs dans les couloirs de transport (CAREC, 2011). Lors des négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges (OMC, 2012), il a été proposé ceci : « Les Membres sont encouragés à mettre à disposition, dans les cas où cela sera réalisable, une infrastructure physiquement distincte (comme des voies, des zones d'arrêt, etc.) pour le trafic en transit. »

Il serait raisonnable d'envisager une infrastructure spécifique aux points de franchissement des frontières connaissant un trafic de transit important. Il pourrait s'agir par exemple de voies séparées pour le transit, de bureaux de douane indépendants réservés au transit ou de zones réservées au transit. Une telle infrastructure permettrait aux camions d'éviter les files d'attente et de gagner ainsi du temps au passage des frontières. En outre, l'efficacité des procédures de transit serait renforcée car elles seraient assurées par du personnel et des installations dédiés au transit. En outre, il semble plus facile de concevoir un système de gestion coordonnée des frontières, dédié au transit, sous la forme d'un bureau juxtaposé ou de poste-frontière intégré, compte tenu du caractère spécifique du transit par la route.

Par exemple, au poste-frontière de Bâle entre l'Allemagne et la Suisse, les bureaux de douane des deux pays, chargés des formalités de transit, sont situés dans le même bâtiment, sur le territoire allemand (Yasui, 2011). Il s'agit d'un bureau juxtaposé, conçu selon un accord bilatéral. La douane est la seule autorité présente physiquement dans ce bureau, les autres services de contrôle lui ayant délégué leurs pouvoirs pour qu'elle conduise les premiers contrôles sur les marchandises en transit qui franchissent la frontière. Un autre bureau juxtaposé pour le transit se trouve à Chiasso, à la frontière entre l'Italie et la Suisse. La Douane suisse encourage les

transporteurs à accomplir les procédures de transit à la frontière et les formalités de dédouanement aux terminaux douaniers intérieurs. Il s'ensuit que la plupart des camions qui traversent la frontière sont en transit. Il en va de même pour la plupart des marchandises qui passent par le poste-frontière intégré à la frontière entre le Rwanda et l'Ouganda. La législation et la réglementation rwandaises disposent que toutes les marchandises entrant au Rwanda doivent faire l'objet de procédures d'entrée en transit, sauf cas exceptionnels (Yasui, 2011). S'agissant du dédouanement pour mise à la consommation, les marchandises en transit doivent être acheminées dans la capitale, Kigali, à environ 100 km de la frontière.

4.6 Application des technologies de l'information

De nos jours, les déclarations de marchandises pour le transit peuvent, dans de nombreux pays, être effectuées par voie électronique, par exemple dans le module de transit de SYDONIA.¹³ En outre, des outils informatiques modernes comme les systèmes basés sur le GPS et les systèmes d'identification automatique du fret basés sur la technologie RFID (identification par radiofréquences) permettent de suivre les marchandises en transit tout au long de leur trajet. Ces systèmes améliorent ainsi la visibilité et la connectivité de la chaîne logistique commerciale (APEC, 2012). Du point de vue de la douane, le système de suivi et de repérage est un outil efficace qui améliore les contrôles douaniers pendant les opérations de transit. Il remplace ainsi les contrôles menés fréquemment pendant le transit, les scellements mécaniques douaniers, les convois douaniers et les garanties élevées.

Dans le cadre de son vaste Programme de transformation économique, la Malaisie a lancé en 2011 le système de sécurité et de facilitation des échanges (Matrang Suhaili et Ho Lock, 2012; Lee Cheng Suan, 2010). Les scellements RFID fixés au départ sur les conteneurs enregistrent automatiquement tous les événements survenus durant le transit, y compris les tentatives de manipulation des scellements, à chaque passage des camions aux points de contrôle douanier. Il en résulte des contrôles totalement sans papier avec mainlevée automatique à destination pour autant bien entendu que toutes les conditions aient été respectées. Le coût de l'infrastructure RFID a été estimé à 15 millions de dollars US et le système devrait générer des recettes brutes de 202 millions de dollars US au niveau national et créer environ 400 emplois (Morden, 2011). Les essais réalisés en 2011 ont montré que ce système, allant de pair avec l'auto-dédouanement permet d'économiser en moyenne 47 minutes par conteneur. L'une des entreprises participant aux essais estime que le système pourrait réduire de 50% le temps nécessaire au dédouanement

La Douane jordanienne utilise depuis 2008 un système de suivi électronique du transit (Aref Alfitariani, 2010; 2012). Un dispositif de localisation GPS est installé sur le camion au départ et connecté sans fil à plusieurs scellements électroniques, fixés sur le camion et le conteneur. Le système assure le suivi des mouvements du camion pendant son trajet, en temps réel, grâce aux signaux satellites reçus par le boîtier GPS. Une alarme se déclenche en cas d'anomalie, par exemple si le camion s'écarte de l'itinéraire prédéfini ou en cas de tentative de manipulation ou d'ouverture illégale du conteneur. Dans ce cas de figure, les équipes d'intervention mobiles peuvent normalement rattraper le camion en moins de 30 minutes. Le chauffeur rend le boîtier GPS à la fin du transit. Au départ, les chauffeurs peuvent choisir entre le système de suivi électronique (contre un paiement de 30 dollars US par camion) et les convois douaniers impliquant des heures d'attente et nécessitant parfois de passer une nuit sur place. Près de 100% des transporteurs ont choisi le système de suivi électronique en 2011. Il en résulte que le temps d'attente aux frontières est passé de 8 heures à quelques minutes seulement, que le temps de transit a été réduit de plus de 60%, que les encombrements de camions aux frontières ont disparu, que le trafic de transit en Jordanie a augmenté de plus de 80% et que les cas de contrebande durant les opérations de transit ont diminué.

¹³ SYDONIA (SYstème DOuanier Automatisé) est un système de gestion automatisée des douanes, développé par la CNUCED et mis en place dans plus de 80 pays. Pour en savoir plus sur SYDONIA : <http://www.asycuda.org>

4.7 Mesure de la performance

La mesure de la performance constitue un moyen utile de démontrer l'efficacité des systèmes commerciaux et identifier les goulets d'étranglement. La performance des couloirs de transport est mesurée surtout d'après des indicateurs de coût et de durée du transport dans ces couloirs. Certains de ces indicateurs sont utilisés pour mesurer l'efficacité du système de transit si ce dernier représente une part importante du transport opéré dans les couloirs. La Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) a mis au point un modèle qui mesure la performance des couloirs en termes de coût et de temps tandis que l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID) a développé, de son côté, un logiciel qui recense le manque d'efficacité dans les ports et les chaînes logistiques (Arvis, 2011).

Le Programme de coopération économique régionale en Asie centrale (CAREC) mesure et surveille annuellement la performance de chacun des six couloirs de la région Asie centrale (CAREC, 2011). Le trafic de transit représente l'essentiel du transport routier indiqué dans le rapport de 2011. Le rapport donne la durée, le coût et la vitesse d'un camion circulant dans chacun des couloirs (voir Tableau 2), par exemple : le temps nécessaire au dédouanement/à la mainlevée à un poste frontière était de 4,9 à 8,6 heures pour les six couloirs du CAREC en 2011. Le rapport indique aussi que les arrêts en cours de route (dédouanement et mainlevée, contrôles, chargement/déchargement et contrôles de police) représentent 43% du temps de trajet total dans les couloirs.

Tableau 2 : Indicateurs de performance dans les six couloirs CAREC en 2011

Indicateurs de performance	Plus faible*	Plus élevé*	Général*
Durée du dédouanement/mainlevée au point de passage frontalier (en heures)**	4.9	8.6	6.2
Frais de dédouanement/mainlevée encourus au point de passage frontalier (en US\$)	91	201	148
Frais encourus pour parcourir une partie du corridor (en US\$, par 500 km, par 20 tonnes)	679	1,663	1,055
Vitesse de parcours sur les corridors CAREC, sans temporisation (en k/h)***	19.4	29.9	24.5
Vitesse de parcours sur les corridors CAREC, avec temporisation (en k/h)****	30.5	52.1	43.0

* Il s'agit des valeurs minimales, maximales et générales (en moyenne, par la route) pour les six couloirs CAREC.

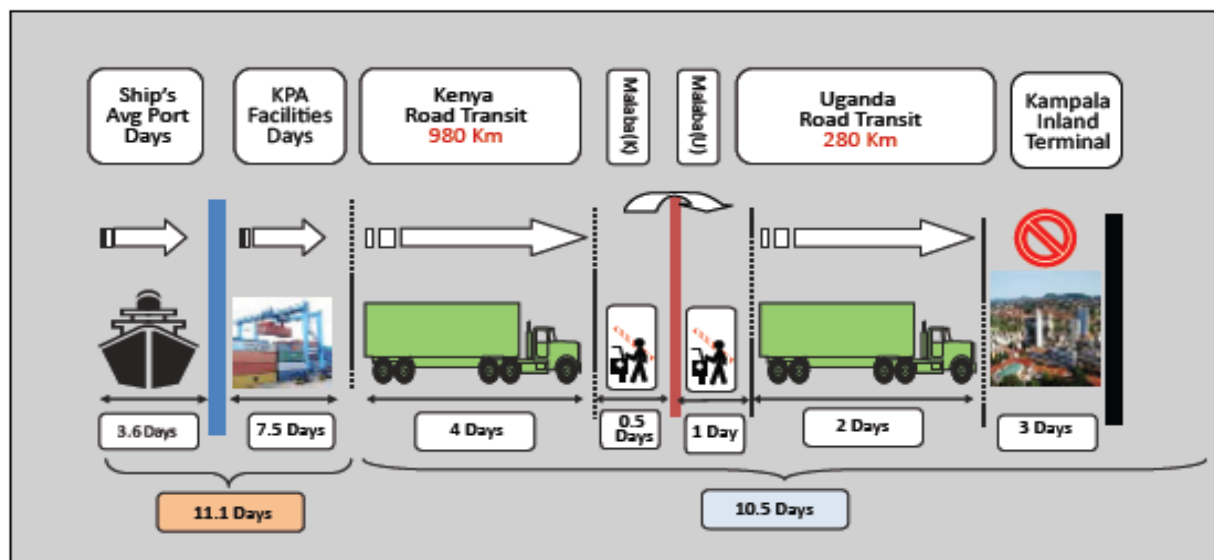
** Le terme « mainlevée » a été ajouté aux définitions d'origine des deux indicateurs.

*** La « vitesse sans les retards » est le rapport entre la distance parcourue et le temps passé par un véhicule en mouvement entre l'origine et la destination (temps de trajet effectif).

**** La « vitesse avec les retards » est le rapport entre la distance parcourue et la durée totale du trajet, y compris le temps de transit et les temps d'arrêt.
(Source) CAREC (2012, p.5)

En Afrique australe, selon une étude de 2009, il s'écoulerait 21,6 jours en moyenne entre l'arrivée de marchandises par la mer au port de Mombasa, Kenya et leur arrivée en transit international au terminal douanier intérieur de Kampala en Ouganda et leur dédouanement final audit terminal (Banque mondiale, 2010 ; USITC, 2012). Au port de Mombasa, il faut 7,5 jours pour libérer les marchandises aux fins de l'opération de transit international. Les procédures de transit à la frontière entre le Kenya et l'Ouganda prennent 1,5 jour et le dédouanement au terminal de Kampala 3 jours. L'ensemble des formalités aux frontières représentent donc 55% du temps de trajet total dans le couloir.

Figure 4: Un conteneur transporté du port de Mombasa au terminal douanier intérieur de Kampala



(source) Banque mondiale (2010, Figure 19, p.21)

Le Guide de l'OMD concernant l'Etude sur le temps nécessaire à la mainlevée (TRS) – Version 2 – peut être utilisé pour mesurer la durée de chaque étape et intervention dans les couloirs internationaux commerciaux et de transport (OMD, 2011b). Conformément à la Version 2 de ce Guide, la CAE a conduit actuellement un projet pilote TRS en 2012 pour la partie nord du couloir, entre le port de Mombasa et le terminal douanier intérieur de Kampala, dans les deux sens (Matsuda, 2012). Ce projet a mesuré le temps nécessaire à chaque étape et intervention pour l'ensemble du transport routier, y compris le temps nécessaire aux procédures douanières, aux formalités d'immigration et aux interventions sur les ponts-bascules. Considérant qu'il a été achevé avec succès, la CAE envisage de réaliser d'autres TRS dans d'autres couloirs de la région.

5. Répercussions sur l'intégration et la compétitivité économiques régionales

Tout d'abord, la facilitation du transit peut favoriser la compétitivité régionale à travers le développement et la compétitivité économiques des pays de la région. Un système de transit qui fonctionne bien diminue le coût et la durée des opérations commerciales d'un pays enclavé avec les pays situés en dehors de la région (Banque mondiale, 2006). Un pays de transit tire aussi des avantages d'une facilitation du transit (Banque mondiale, 2008). Le coût des services de transit rendus dans un territoire peut être compensé par les redevances et impositions perçues au fur et à mesure de l'augmentation du trafic de transit. Les investissements nécessaires pour améliorer le service, l'infrastructure et le transport de transit peuvent renforcer la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique. La facilitation du transit fait du pays une plaque tournante au niveau logistique et commercial. Pour montrer l'efficacité du système, il convient d'utiliser des indicateurs de performance comme le temps réel nécessaire à la mainlevée, mesuré par la TRS.

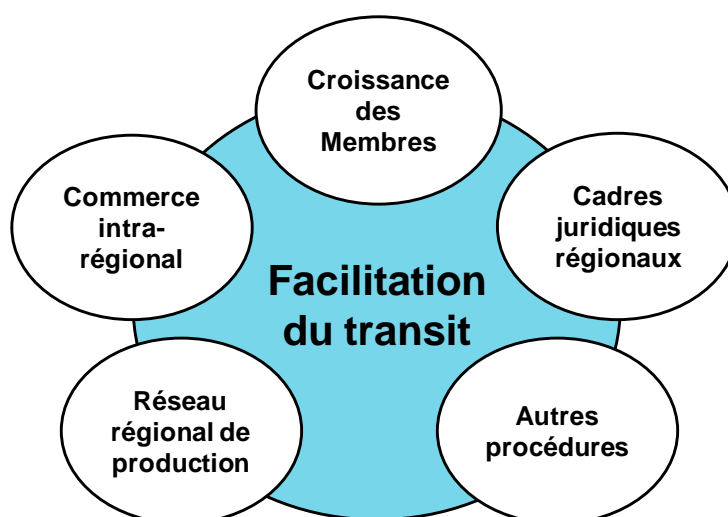
En outre, la facilitation du transit peut contribuer à l'intégration et à la compétitivité économiques régionales par une hausse du commerce intrarégional. Il renforce l'acheminement sans heurts des marchandises en transit entre pays voisins (Kenya et Ouganda, par exemple) et pays non voisins (Kenya et Rwanda, par exemple). Dans un système de transit fonctionnel, les marchandises en transit franchissent les frontières plus rapidement et à moindre coût et le principal obligé pour le transit peut choisir de dédouaner ses marchandises pour l'importation et l'exportation dans les terminaux douaniers à l'intérieur du pays. L'augmentation du commerce intrarégional peut aboutir au développement d'une chaîne logistique régionale.

La facilitation du transit peut également jouer un rôle important dans un réseau de production régional et renforcer ainsi l'intégration et la compétitivité économiques régionales. Avec le système de transit, les zones franches industrielles pour l'exportation ne se situent pas nécessairement aux frontières.¹⁴ Dans ces zones, les fabricants peuvent obtenir des pièces, du matériel, etc. sans payer des droits et taxes sur les marchandises en transit venant de pays situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Les produits finis ou semi-finis, fabriqués dans des zones franches industrielles à l'exportation à partir de ces pièces et de matériel peuvent être transportés en transit vers le pays de destination. Plus les activités commerciales et de production sont nombreuses dans lesdites zones, plus on attend d'investissements directs venant de l'étranger et de nouveaux emplois (Engman, et al., 2005). Un système de transit régional, associé à une zone franche industrielle à l'exportation, peut contribuer efficacement au développement d'un réseau de production régional et favoriser l'intégration dans la chaîne logistique mondiale.

En outre, la facilitation du transit peut être un moteur d'économie régionale. La plupart des mesures de facilitation du transit requièrent des cadres juridiques internationaux pour assurer sur le plan administratif une coopération et une coordination entre les douanes. Des études de cas ont montré que plusieurs mesures pourraient être appliquées à l'échelon national;-, toutefois, leur incidence sera plus forte si elles étaient appliquées à l'échelon international. Les ACR, en particulier les unions douanières, pourraient constituer ce cadre juridique que tous les pays de la région suivraient de manière harmonisée.

Dernier point, et non des moindres, une application réussie de la facilitation du transit serait un tremplin vers l'harmonisation d'autres mesures de facilitation des échanges dans la région, débouchant sur un renforcement de l'intégration et de la compétitivité économiques. Plusieurs mesures de facilitation du transit sont simples et peu coûteuses à mettre en œuvre par rapport aux mesures générales de facilitation des échanges, car les systèmes de transit ont des caractéristiques uniques. Des études de cas ont montré qu'il est judicieux de commencer par des mesures simples de facilitation du transit avant d'appliquer des mesures plus complexes de facilitation des échanges.

Figure 5 : Cinq façons de facilitation de transit ver l'intégration économique régionale



¹⁴ Pour en savoir plus sur les zones franches industrielles à l'exportation, voir IDE-JETRO (Institut des économies en développement – Organisation japonaise du commerce extérieur) et OMC (Organisation mondiale du commerce), 2011.

6. Conclusion

Les milieux politiques et le public considèrent de plus en plus le système de transit comme un moyen de renforcer l'intégration et la compétitivité économiques régionales. La douane joue un rôle important dans les systèmes de transit opérationnels. Des mesures douanières visant à faciliter les échanges sont généralement applicables aux marchandises et au trafic de transit. Au fur et à mesure de l'évolution des mesures de facilitation des échanges, de nouvelles tendances apparaissent en matière de facilitation du transit. Des études de cas ont été réalisées sur plusieurs pays enclavés et pays de transit. Ces études passent en revue les nouvelles tendances en matière de facilitation du transit ainsi que leur application concrète dans sept domaines : partage d'informations, systèmes de garantie, opérateurs de confiance, renseignements préalables à l'arrivée, infrastructure aux frontières, application des technologies de l'information (TI) et mesure de la performance.

Un système de transit est pertinent et répond aux impératifs de l'intégration et de la compétitivité économiques régionales. Il peut avoir davantage d'effet s'il est délibérément mis en œuvre de manière harmonisée dans la région. Tout en étant à la fois avantageux pour les pays enclavés et pour les pays de transit, il peut aussi contribuer à la croissance du commerce intrarégional et développer ainsi des chaînes logistiques régionales et des réseaux de production régionaux. Le système de transit peut aussi renforcer les liens entre les pays de la région et être le moteur de développement d'un cadre juridique sous l'égide des ACR, en particulier des unions douanières. Une application réussie de la facilitation du transit serait par ailleurs un tremplin vers l'harmonisation d'autres mesures douanières visant à faciliter le commerce intrarégional.

Enfin, pour qu'un système de transit soit fonctionnel, toutes les parties prenantes du secteur public et du secteur privé doivent s'y conformer, être conscientes de son efficacité et, plus important encore, travailler ensemble et faire le maximum pour le mettre en application. A cette fin, les études de cas fournissent des enseignements utiles en matière d'application concrète et c'est pourquoi il conviendra à l'avenir d'analyser un plus grand nombre d'études de cas sur la facilitation du transit.

o

o o

Références

- ADB (2011), *Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and Drafting History*, Manila, novembre 2011, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.adb.org/publications/gms-cbta-instruments-and-drafting-history
- APEC (2011), *Addressing Impediments in Cross-border Customs Transit (In support of APEC Supply-Chain Connectivity Initiative (SCI): Chokepoint 8)*, 2011/SOM2/CTI/012, Second Committee on Trade and Investment Meeting, mai 2011, Etats Unis, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : <http://aimp.apec.org/MDDB/default.aspx>
- _____ (2012), *Towards Reliable Supply Chains, Annex B of 2012 APEC Ministerial Meeting Joint Statement*, septembre 2012, Vladivostok, Fédération de Russie, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.apec.org/Meeting-Papers/Ministerial-Statements/Annual/2012/2012_amm/annex-b.aspx
- Aref Alfitiani (2010), "Jordan's electronic transit monitoring and facilitation system", *World Customs Journal*, Volume 4, Number 2, p.79-88, septembre 2010, Canberra, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.worldcustomsjournal.org/index.php?resource=24
- _____ (2012), *Electronic Transit Tracking and Facilitation System (Jordan model)*, présenté au Forum sur la Technologie et l'Innovation, Kuala Lumpur, Malaisie, 5-9 mars 2012, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.wcoomd.org/event_cal2012_overview_presentations.htm
- Arvis, Jean-Francois (2011), "Transit regimes", Chapter 17, p.279-296, *Border Management Modernization*, édité par Gerard McLinden; Enrique Fanta; David Widdowson; et Tom Doyle, janvier 2011, Washington D.C., la version anglaise disponible à l'adresse suivante : http://publications.worldbank.org/index.php?main_page=product_info&products_id=23919
- CAREC (2011), *Annual Report 2011 on Corridor Performance Measurement & Monitoring (CPMM)*, June 2012, Baku, Azerbaïjan, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : <http://cfca.net/cpmm/cpmm-annual-and-quarterly-reports/2011-annual-report/>
- Engman, Michael; Onodera, Osamu; et Pinali, Enrico (2007), *Zones franches d'exportation leur rôle passé et futur dans les échanges et le développement*, document de no.53 de l'OCDE sur les politiques commerciales, mai 2007, paris, disponible à l'adresse suivante : www.oecd-ilibrary.org/trade/zones-franches-d-exportation_034675306778
- Commission européenne (2004), *Manuel Transit*, TAXUD/801/2004, mai 2004, disponible à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_fr.pdf
- IDE-JETRO (Institut des économies en développement - Organisation japonaise du commerce extérieur) et OMC (Organisation mondiale du commerce) (2011), *Trade Patterns and Global Value Chains in East Asia: from trade in goods to trade in tasks*, Geneva, juin 2011, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.wto.org/english/res_e/publications_e/stat_tradePAT_globvalchains_e.htm
- Lee Cheng Suan (2010), *Malaysian Customs Security & Trade Facilitation System using RFID/EPCIS*, la version anglaise disponible à l'adresse suivante : www.ancc.org.cn/2011/GS1Apf/material/apf/10%20GS1%20Malaysia%20-%20Customs%20RFID.pdf

- Matsuda, Shingo (2012), “*The time release study as a performance measurement tool for a supply chain and an international corridor*”, World Customs Journal, Volume 6, Number 1, pp.79-91, mars 2012, Canberra, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.worldcustomsjournal.org/index.php?resource=27
- Matrang Shuhaili et Ho Lock (2012), *Security and Trade Facilitation System Using RFID Initiative*, presented at WCO Technology and Innovation Forum, Kuala Lumpur, 5-9 mars 2012, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.wcoomd.org/event_cal2012_overview_presentations.htm
- Moïsé, Evdokia; Orliac, Thomas; et Minor, Peter (2011), *Trade Facilitation Indicators, the Impact on Trade Costs*, document de no.118 de l’OCDE sur les politiques commerciales, novembre 2011, Paris, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.oecd-ilibrary.org/trade/trade-facilitation-indicators_5kg6nk654hmr-en
- Morden, Johanna (2011), *Malaysian Customs launches RFID*, 27 April 2011, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.futuregov.asia/articles/2011/apr/27/malaysian-customs-launches-rfid
- Polner, Mariya (2012), *Recueil des programmes d’Opérateurs économiques agréés – Edition 2012*, Document de recherche n° 25 de l’OMD, juillet 2012, Bruxelles, disponible à l’adresse suivante : www.wcoomd.org/fr/topics.research/activities-and-programmes/research_series.aspx
- _____ (2011), “*Coordinated border management: from theory to practice*”, World Customs Journal, Volume 5, Number 2, septembre 2011, p.49-64, Canberra, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.worldcustomsjournal.org/index.php?resource=26
- Nations Unies, 2003, *Programme d’action d’Almaty*, août 2003, Almaty, Kazakhstan, disponible à l’adresse suivante : www.un.org/special-rep/ohrls/ldc/Almaty_PoA.pdf
- USITC (2012), *Trade Facilitation in the East African Community: Recent Developments and Potential Benefits*, Investigation No. 332-530, Publication No. 4335, juillet 2012, Washington D.C., la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.usitc.gov/publications/332/pub4335.pdf
- OMD (2004), *Cahiers de la douane de l’OMD - Volume 3 – Un système de transit sécurisé et efficace*, août 2004, Bruxelles, disponible à l’adresse suivante : <http://wcoomdpublications.org/customs-compendiums/système-de-transit-sécurisé-et-efficace.html>
- _____ (2011a), *WCO-EAC AEO project pilot phase successfully launched*, 5 octobre 2011, Bruxelles, la version anglaise disponible à l’adresse suivante : www.wcoomd.org/home_cboverviewboxes_arwcoeacao2011.htm
- _____ (2011b), *Guide de l’OMD permettant de mesurer le temps nécessaire à la mainlevée Version 2*, Bruxelles, disponible à l’adresse suivante : www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation_2/instruments/Final%20TRS%20Guide%20Version%20II%20EN.pdf
- Banque Mondiale (2006), *Needs, Priorities and Costs Associated with Technical Assistance and Capacity Building for Implementation of a WTO Trade Facilitation Agreement: A Comparative Study Based on Six Developing Countries*, International Trade Department Working Paper, novembre 2006, Washington D.C., la version anglaise disponible à l’adresse suivante : http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/Needs_and_Priorities.pdf

_____ (2007), *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*, juillet 2007, Washington D.C., la version anglaise disponible à l'adresse suivante : <http://elibrary.worldbank.org/content/workingpaper/10.1596/1813-9450-4258>

_____ (2008), *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*, octobre 2008, Washington D.C., la version anglaise disponible à l'adresse suivante : http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/Improving_Trade_Transport_for_Landlocked_Countries.pdf

_____ (2010), *Running on One Engine: Kenya's Uneven Economic Performance. Poverty Reduction and Economic Management Unit Africa Region*, Kenya Economic Update, 2nd ed., juin 2010, Washington D.C., la version anglaise disponible à l'adresse suivante : http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/2579_94-1335471959878/Kenya-Economic-Update-June-2010.pdf

OMC (2005), *Liste de contrôle de l'OMD en matière d'auto-évaluation concernant les Articles V, VIII et X du GATT, Communication de l'Organisation mondiale des douanes*, TN/TF/W/16, 9 février 2005, Genève, disponible à l'adresse suivante : www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

_____ (2012), *Projet de texte de négociations récapitulatif*, TN/TF/W/165/Rev.14, décembre 2012, Genève, disponible à l'adresse suivante : www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

Yasui, Tadashi (2011), *Etudes de cas concernant l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes dans le cadre d'accords bilatéraux et régionaux*, Document de recherche n° 11 de l'OMD, février 2011, Bruxelles, disponible à l'adresse suivante : www.wcoomd.org/fr/topics/research/activities-and-programmes/research_series.aspx
