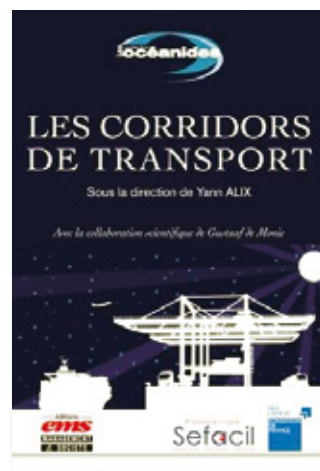


# Le corridor douanier



**D' Lionel Pascal**  
Expert en douanes

*« C'est un formidable défi que le nord du continent africain devra réaliser et une chance de plus pour développer les échanges et donc l'emploi et la richesse des pays participants ».*



Par AC Djebara (Consultant)

**Le Phare :** Dans l'ouvrage portant sur les corridors de transport édités par Ems Edition, vous avez apporté une précieuse et remarquable contribution ayant pour titre « **Gestion des frontières, enjeux douaniers et corridors de transport : retours d'expériences douanières** », à la lumière de cette réflexion quelle est la définition du corridor douanier ? Quels en sont les avantages que tirent les acteurs du commerce international ?

**L.Pascal :** Un corridor douanier correspond à une route, une ligne de chemin de fer, une voie fluviale préalablement définie sur laquelle des moyens de transport autorisés circulent d'un point à l'autre avec des marchandises en suspension des droits et taxes dus. Ceux-ci sont acquittés à destination par l'administration locale.

C'est un avantage important pour tous les acteurs de la chaîne logistique :

- Pas d'attentes inutiles au point d'entrée de la zone ou du pays (port, aéroport, etc.)
- Pas d'entreposage parfois long et onéreux.
- Paiement à destination dans le pays de livraison au taux du pays de consommation (donc pas de double paiement).
- Coût du transport stable en valeur (assurances, etc.)
- Création d'une activité logistique au point final, ce qui pour des villes ou des pays enclavés, est un moyen de développement économique.

Mais l'organisation de ce corridor est de la responsabilité de(s) l'Etat(s) qui abrite(nt) ces corridors et qui doit donc les sécuriser afin de s'assurer de la bonne perception des droits et taxes en fin de livraison des dites marchandises. Or, ce n'est pas toujours chose facile du fait du montant des sommes en jeu qui suscitent beaucoup de convoitises et de la géographie des transports qui complique le travail de surveillance des marchandises.

Beaucoup de spécialistes du transport ont des idées sur ce sujet de la sécurisation des corridors : création des escortes, mises en place des systèmes électroniques de surveillance de type Gps, agrément au Tir ou Tif (Convention sur le transport international routier ou ferroviaire, ...), mise au point de soi disant « plombs inviolables »,... Tout a été essayé ou presque, sans résultats probants à 100% !

Le corridor ayant pour but de simplifier la livraison de marchandises sous douane, il faut éviter que le coût de la surveillance soit supérieur au coût de la simplification ! Sinon, il vaut mieux revenir au dédouanement en frontière lors du premier point d'entrée. C'est ce qui a été fait par exemple en zone Cemaq, à Beloko en RCA, à la frontière entre la République Centrafricaine et le Cameroun après avoir essayé toutes les solutions de sécurisation préconisées par les experts en transport citées ci-dessus.

**Le Phare :** Existe-t-il des corridors douaniers (tout types confondus) qui fonctionnent sans difficultés à travers vos expériences africaine et européenne ?

**L.Pascal :** Mis à part le petit corridor routier entre l'aéroport de Genève Cointrin (Suisse) et le bureau français situé à quelques kilomètres car la route est isolée du monde par des grillages de huit (8) mètres de haut et surveillé par de nombreuses caméras, il n'existe pas de système parfait pour les raisons que je viens d'indiquer au point 1 : le coût de la surveillance du corridor doit rester inférieur au coût de la simplification. A partir de ce postulat, au sein de l'UE, après des années d'expériences, je crois que nous pouvons dire que le système de transit fonctionne bien entre les 28 pays de l'UE et les pays associés tels la Suisse ou la Norvège. Ce qui ne veut pas dire que la fraude a été éradiquée ! Mais elle reste dans des limites acceptables pour des Etats dont les recettes douanières sont par ailleurs moins importantes que les recettes fiscales internes.

Mais cela a pris du temps et de la pugnacité. Par exemple, si la route à prendre est quasi libre en UE, il y a une liste de marchandises très sensibles (vous ne serez pas étonné d'y trouver les cigarettes !) Pour lesquelles le chemin est fermement préétabli, le suivi presque continu et l'apurement très approfondi au niveau des contrôles tant documentaires que physiques.

●●● En fait les marchandises ayant des droits élevés et faisant l'objet d'une contrebande notoire sont mieux encadrées. Malheureusement, dans certains pays, la rigueur du suivi tant documentaire, physique que financière n'est pas encore suffisante. Ce doit être l'objectif des prochaines années au sein des zones économiques pour que les zones ou les pays enclavés puissent se développer aussi grâce à des recettes sécurisées.

**Le Phare :** *Quels sont alors les clés de réussite du corridor douanier ?*

**L.Pascal :** Le corridor Douanier est une partie de la frontière, dès lors, le point n° 1 est la prise en charge des marchandises au départ de celles-ci avant l'emprunt du corridor : pour acquitter les droits et taxes à destination, l'administration des douanes finale doit connaître plusieurs points :

- Valeur des marchandises.
- Origine de celles-ci.
- Position tarifaire de celles-ci.
- La quantité transportée.

Cela paraît évident, mais pour obtenir toutes ces infos dès le départ il faut un très bon service de « prise en charge » des dites marchandises ; malheureusement, le recueil d'informations nécessaire est parfois pointilleux et certains experts ont pu penser que la mission de prise en charge pouvait être sérieusement allégée, voire supprimée au départ ! C'est, douanièrement parlant, une erreur colossale car cela permet par la suite tous les abus dans le dédouanement final.

La seconde clef est le cautionnement ! Il est important que le système bancaire cautionne les droits et taxes en jeu durant le transport sur le corridor ; mais il est encore plus vital que la caution soit réclamée par l'Etat chaque fois qu'une marchandise n'a pas acquitté les droits et taxes dus et ce, dans un délai très court : trente (30) jours au maximum.

C'est là le point n° 2 à régler :

- L'organisation douanière n'est pas toujours en mesure d'identifier très vite les marchandises non apurées. Aujourd'hui, les systèmes électroniques modernes peuvent effectuer cette tâche ; Encore faut-il que la liste des manquants éditée chaque jour soit exploitée par un service douanier dédié à cette fonction.

- La caution doit impérativement être « ponctionnée » dès que le manquement est constaté. Il ne faut pas entrer dans une phase de négociation avec l'un ou l'autre des intervenants. La banque sur laquelle la douane prend une caution fera à l'avenir plus attention à ses opérateurs. Ces derniers seront ainsi obligés de mettre en place des surveillances internes afin d'éviter les vols ou autres chapardages... Ou d'être rayés de la liste des opérateurs potentiels sérieux.

**Le Phare :** *Vous affirmez que « Les corridors douaniers ne peuvent fonctionner correctement qu'à l'intérieur d'une union douanière qui fonctionne de façon rationnelle et dont l'autorité supranationale est respectée par chacun des pays membres » ; est-ce à dire que l'emprunt de la transsaharienne pour désenclaver les pays de Sahel passe obligatoirement par la promotion d'une union douanière avec ces pays ?*

**L.Pascal :** Pour améliorer le fonctionnement du dédouanement, il est important que le long du corridor, il n'y ait plus de « stop » ! Ni policier, ni douanier ! Cela implique, de mon point de vue, une harmonisation des règles policières (visas) et douanières (tarif extérieur commun notamment). Sinon, il faut effectivement faire une halte et garantir les droits et taxes supplémentaires dus !

De mon point de vue, permettre à des pays enclavés tels le Mali, le Niger ou le Tchad d'avoir un corridor de transport à partir d'Alger serait commercialement une bonne chose pour tous les pays, sous réserve de la paix civile dans la zone...

**Le Phare :** *En 2016, il est prévu la fin de la réalisation de la transsaharienne, quels sont les mesures prioritaires à prendre au niveau des ports de commerce et de l'administration des douanes pour promouvoir le corridor de transport entre l'Algérie et les pays africains ?*

**L.Pascal :** La Bad et la BM financent un corridor d'environ 10.000 km de route entre Alger et Lagos (Nigéria) et des routes complémentaires vers la Tunisie, le Mali, le Niger et le Tchad sont en cours d'achèvement. Il faut un

accord économique, et donc douanier tout d'abord, entre les pays utilisant le corridor afin d'harmoniser les règles douanières citées ci-dessus et avoir comme objectif de former une grande union douanière.

C'est un marché de 400 millions d'africains qui se profile ! Le Nigéria, première économie africaine peut ainsi s'ouvrir une voie directe sur la Méditerranée et de là sur l'Union européenne ! Pour les ports algériens comme Alger c'est aussi une chance de développement extraordinaire.

Il faut donc que la Zone Arabe de Libre Échange (ZALE), l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se mettent autour d'une table et préparent ainsi l'avenir !

**Le Phare :** *Vous affirmez par ailleurs dans votre article « Le développement des corridors douaniers ne pourra se faire dans de bonnes conditions qu'après que les ports et aéroports aient fait la preuve de leur "révolution" en matière douanière ». En quoi consiste cette révolution en matière douanière ?*

**L.Pascal :** 80% des marchandises à l'international sont transportées par la voie maritime. Les ports ont donc un rôle vital pour le développement d'un pays, d'une zone ; afin de lutter contre la contrebande, il faut sécuriser les enceintes portuaires et les procédures douanières. Pour cela, les règles de l'Opérateur Economique Agréé (OEA), reconnues par les grands pays développés et préconisées par l'Omd, devront être mises en place sur tout le corridor en partant bien entendu des deux (2) ports en bout de la chaîne en Algérie et au Nigéria.

Ce qui est à faire sur les ports doit aussi être mis en place dans les aéroports.

**Le Phare :** *Le mot de la fin ?*

**L.Pascal :** C'est un formidable défi que le nord du continent africain devra réaliser et une chance de plus pour développer les échanges et donc l'emploi et la richesse des pays participants. Néanmoins, auparavant, il faudra aussi mettre fin aux actes terroristes dans cette zone car le commerce exige la paix ■