
*L'Union douanière européenne:
Un exemple d'intégration pour les pays du Maghreb?*

*Ghenadie RADU**
Docteur en droit (droit douanier),
Directeur d'ALTAPRISMA

Résumé

Le processus d'intégration interétatique régionale gagne de plus en plus de terrain partout dans le monde. A son début, ce processus se manifeste par la mise en place d'une Zone de libre-échange, puis d'une Union douanière.

Partant du fait que l'Union douanière européenne, qui est la base de la construction européenne (UE) toute entière, fût lancée à la fin des années '60 du siècle passé, il nous paraît tout à fait légitime de se poser la question à savoir si cette Union peut servir d'exemple d'intégration pour les pays maghrébins? Cette question concerne à la fois l'axe d'intégration Nord-Sud (UE – pays maghrébins), mais aussi l'axe d'intégration Sud-Sud, qui concerne les Etats du Maghreb (UMA, Accord d'Agadir de libre échange, GZALE).

Mots clés: Union douanière européenne, Union européenne, partenariat euro méditerranéen, Accords d'associations, politique douanière, pays maghrébins (Algérie, Maroc, Tunisie (origine des marchandises, mesures tarifaires et non tarifaires, Union du Maghreb Arabe.

(UMA), Accord d'Agadir de libre échange, Grande Zone Arabe de libre échange (GZALE).

Sommaire:

- 1- Introduction
- 2- L'Union douanière européenne
- 3- L'Union douanière européenne comme exemple d'intégration pour les pays maghrébins
 - 3- 1 L'Union douanière européenne comme exemple d'intégration sur l'axe Nord-Sud
 - 3-2 L'Union douanière européenne comme exemple d'intégration sur l'axe Sud-Sud
- 4- Conclusion

1. Introduction:

L'Union douanière s'impose comme la deuxième phase du processus d'intégration entre deux ou plusieurs Etats. Elle succède à la Zone de libre-échange. L'Union douanière permet aux pays qui la composent non seulement de mieux se protéger et de se défendre sur le plan économique dans les relations avec les pays tiers, mais permet aussi de créer un ensemble territorial plus grand, plus fort et, en fin de compte, plus attrayant pour les investisseurs.

Dans l'esprit de l'article XXIV.8 du GATT, l'Union douanière constitue un ensemble territorial appartenant aux pays membres qui la composent, formé d'un seul et unique territoire douanier commun et disposant d'un tarif douanier commun. Ces pays s'engagent à supprimer entre eux les mesures tarifaires et non tarifaires. L'Union douanière est présentée souvent comme une exception aux règles et principes du GATT.

On peut rappeler ici l'article I.1 du GATT qui dispose que «Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par une partie contractante à un produit originaire ou à destination de tout autre pays seront immédiatement et sans condition, étendus à tout produit similaire originaire ou à destination du territoire de toutes les autres parties contractantes ». La disposition en question, appelée «clause de la nation la plus favorisée », interdit toute forme de discrimination entre les Etats membres du GATT (OMC aujourd'hui), y compris en matière d'application des droits de douane. Or, cette disposition se trouve en difficulté chaque fois qu'une Zone de libre échange ou une Union douanière se met en place.

C'est ainsi que l'article XXIV.5 du GATT a prévu une dérogation, précisant que «Les dispositions du présent Accord ne feront pas obstacle entre les territoires des parties contractantes, à l'établissement d'une Union douanière ou d'une Zone de libre-échange ou à l'adoption d'un accord provisoire nécessaire pour l'établissement d'une Union douanière ou d'une Zone de libre-échange » .

Cela étant, et toujours selon la philosophie du GATT/OMC, le fait d'accepter la création de Zones de libre-échange ou d'Unions douanières par la communauté internationale ne doit pas avoir comme conséquence la transformation de ces ensembles territoriaux en bastions sur le plan tarifaire et non - tarifaire. Bien au contraire. Dans l'esprit des auteurs du GATT, «l'établissement d'une Union douanière ou d'une Zone de libre-échange doit avoir pour objet de faciliter le commerce entre les territoires constitutifs et non d'opposer des obstacles au commerce d'autres parties contractantes avec ces territoires» (article XXIV.4 de l'Accord). La «facilitation du commerce» apparaît ici comme la condition-clé permettant de déroger aux dispositions du GATT (notamment par rapport à l'article I.1. cité ci-dessus) concernant la mise en place d'Unions douanières ou de Zones de libre échange.

Sans prétendre de présenter ici une liste exhaustive d'Unions douanières de par le monde, on peut rappeler seulement la mise en place de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (1964), de l'Union douanière des Etats de l'Afrique de l'Ouest (1966), de l'Union

économique de l'Afrique de l'Est (1967), de l'Union douanière entre l'Union européenne et la Turquie (1996), de l'Union douanière entre la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan (2010). (L'Union douanière européenne, quant à elle, apparaît comme la tentative d'intégration la plus ambitieuse et réussie de ces dernières décennies (2). Vue sous cet angle, il est tout à fait légitime de se poser la question à savoir si cette Union peut servir d'exemple d'intégration pour les pays maghrébins? (3).

2. L'Union douanière européenne:

L'Union douanière européenne⁽¹⁾ (UDE), appelée au départ «Union douanière communautaire » au moment de son lancement, c'est-à-dire au 1^{er} juillet 1968, constitue le fondement de ce que l'on appelle aujourd'hui l'Union européenne (UE). L'UDE a été créée par les six Etats fondateurs (France, Allemagne, Italie, Belgique, Pays-Bas et Luxembourg) qui, dans les années '60

du siècle passé, sont arrivés à la conclusion qu'en créant un ensemble territorial commun sur le plan douanier, ils arriveront tous à tirer plus d'avantages que s'ils restaient isolés chacun de son côté.

Avec du recul, on pourrait dire que la décision prise s'est avérée un succès, car l'UE est considérée aujourd'hui comme l'une des premières puissances économique au monde. Comme quoi, le vieil adage « l'union fait la force » reste toujours d'actualité.

Les Etats fondateurs de l'UDE se sont entendus sur le fait de conduire une politique douanière commune par rapport aux pays tiers. Il fallait aussi créer un cadre réglementaire douanier commun, chose beaucoup plus difficile à faire qu'elle ne paraît, car le poids des traditions et la relation avec l'administration, pour ne citer que cela, variaient beaucoup d'un pays à l'autre par exemple, le droit hollandais est beaucoup plus libéral que le droit français).

Par conséquent, la mise en place d'une Union douanière à six était en soi un chantier titanesque.

Elargir ensuite cette Union aux vingt-huit pays membres qui la composent actuellement représente une tâche bien plus complexe encore.

Depuis son origine, la construction européenne visait la création d'une « Union douanière qui s'étend à l'ensemble des échanges de marchandises et qui comporte l'interdiction, entre les États membres, des droits de douane à l'importation et à l'exportation et de toutes taxes d'effet équivalent, ainsi que l'adoption d'un tarif douanier commun dans leurs relations avec les pays tiers » (art. 28.1 TFUE ; ex-art. 23.1 TCE).

Notons au passage que l'interdiction entre les Etats membres des taxes d'effet équivalent (TEE) à des droits de douane, apparaît comme l'un des éléments fondateurs de toute Union douanière, l'UDE ne dérogeant pas à cette règle⁽²⁾. Tout compte fait, les TEE peuvent être considérées comme une sorte de « forme déguisée »⁽³⁾

des droits de douane.

Il est important de rappeler que «par l'établissement d'une Union douanière [...], l'Union européenne] contribue, dans l'intérêt commun, au développement harmonieux du commerce mondial, à la suppression progressive des restrictions aux échanges internationaux et aux investissements étrangers directs, ainsi qu'à la réduction des

barrières douanières et autres» (art. 206 TFUE; ex-art. 131 TCE). La disposition en question attire aussi l'attention sur le lien entre «la création d'une Union douanière entre les Etats membres et l'élaboration d'une politique commerciale commune à l'égard des pays tiers»⁽⁴⁾. En l'espèce, cette politique se traduit par la mise en place de mesures tarifaires⁽⁵⁾ (via le tarif douanier commun) et de diverses mesures non tarifaires⁽⁶⁾ (par exemple, obstacles techniques au commerce, licences à l'importation, formalités douanières excessives, normes sanitaires et phytosanitaires), sans oublier les mesures de défense commerciale (mesures antidumping, anti-subsidiation et de sauvegarde).

Sur le plan réglementaire, et contre toute attente, la création de l'UDE n'a pas été accompagnée par le lancement, au même moment (1968), d'un Code des douanes communautaire. Les pays membres de l'UDE ont choisi la voie de l'harmonisation des

législations douanières nationales existantes.

Le plus souvent cela passait par des directives européennes, dont le texte devait ensuite être transposé dans le droit national de chaque pays membre, avec souvent à la clé des délais de transposition aléatoires. Cette situation apportait un certain nombre de distorsions sur le plan réglementaire, car en fonction de la rapidité de la transposition des directives européennes, le droit douanier ne s'appliquait pas toujours de la même façon d'un pays membre à un autre. En d'autres termes, les échanges de marchandises entre l'UDE et les pays tiers n'étaient pas toujours soumis à des règles communes ! D'ailleurs, ce problème n'a pas encore trouvé une solution satisfaisante.

Au fil des années, et comme la réglementation douanière devenait de plus en plus complexe et éparpillée dans les textes communautaires, la nécessité d'une codification s'est imposée. En ce sens, un Code des douanes communautaire⁽⁷⁾ (CDC) a été adopté en 1992, accompagné par.

des dispositions d'application⁽⁸⁾ (DAC) de 1993. Les deux textes communautaires sont entrés en vigueur au 1er janvier 1994 et ont été modifiés ensuite à de nombreuses reprises. Ce « duo » (CDC et DAC) s'applique toujours aujourd'hui.

Bien que représentant un certain progrès par rapport à la période antérieure au lancement du CDC et des DAC, la réglementation douanière doit s'adapter en permanence pour faire face à de nouveaux défis, comme la lutte contre le terrorisme, par exemple; elle doit aussi s'adapter au progrès technologique, comme la mise en place de la douane électronique, pour ne citer que cela. C'est la raison pour laquelle une tentative de remplacement du CDC de 1992 par le Code des douanes modernisé⁽⁹⁾ (CDM) fût entreprise en 2008. Malheureusement, cette tentative n'a pas abouti, principalement à cause des systèmes informatiques douaniers qui différaient sur bien de points d'un pays membre de l'UE à un autre, alors que la mise en place d'un système informatique commun était l'une des principales innovations du CDM.

Suite à cet échec, et sans tarder, le législateur européen s'est lancé dans un autre chantier titanesque celui de la refonte du CDM afin d'aboutir au Code des douanes de l'Union⁽¹⁰⁾ CDU, 2013 (dont l'application effective sur le terrain est conditionnée par la mise en place des dispositions d'application à l'horizon de mai 2016).

3. L'Union douanière européenne comme exemple d'intégration pour les pays maghrébins:

Les pays du Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) sont engagés dans deux processus d'intégration distincts et simultanés, à savoir celui sur l'axe Nord-Sud, via la mise en œuvre du partenariat euro-maghrébin (3.1), et celui sur l'axe Sud-Sud, qui concerne principalement la mise en place de l'Union du Maghreb Arabe, de l'Accord d'Agadir de libre échange et de la Grande Zone Arabe de libre échange (GZALE) (3.2).

3.1. L' Union douanière européenne comme exemple d'intégration sur l'axe Nord-Sud:

Le partenariat euro-maghrébin fait partie du partenariat euro méditerranéen⁽¹¹⁾ C'est la Conférence des Ministres des affaires étrangères, tenue à Barcelone le 27 et 28 novembre 1995 qui a lancé ce processus⁽¹²⁾.

Ce partenariat, appelé également «le processus de Barcelone », concerne l'UE d'un côté et les 12 pays de la rive Subméditerranéenne⁽¹³⁾ de l'autre côté. Le partenariat en question s'appuie sur des Accords bilatéraux dits« Accords d'association», conclus entre l'UE et chacun de ces 12 pays pris individuellement. Ces Accords se proposent tous comme objectifs principaux de créer à terme une Zone de libre-échange (ZLE) euro méditerranéenne.

Il s'agit certes d'un chantier très ambitieux, car souvent le volet politique et/ou géopolitique prend le dessus sur les considérations de développement économique régional. Concernant les pays maghrébins, la mise en marche de la ZLE entre l'UE et la Tunisie se fait progressivement à partir de 2010, entre l'UE et le Maroc à partir de 2012, et enfin, entre l'UE et l'Algérie les choses se mettront en place à partir de 2017.

Il est à noter que du point de vue douanier, les Accords d'association euro méditerranéens se prononcent pour la suppression des barrières non tarifaires et la suppression des droits de douane et des taxes d'effet équivalent. Pour y arriver, les Accords en question réservent une place toute particulière aux règles d'origine des marchandises⁽¹⁴⁾.

Aucun Accord de libre-échange ne peut pas passer à côté de la question de l'origine des marchandises. Le plus souvent, l'origine est définie comme un «lien géographique qui unit la marchandise à un pays donné dont elle est réputée issue⁽¹⁵⁾»Il s'agit d'une notion incontournable pour la bonne organisation du commerce international tout entier⁽¹⁶⁾ mais aussi d'une notion très complexe⁽¹⁷⁾ et cela pour au moins deux raisons.

Premièrement, dans les échanges commerciaux internationaux il est toujours question d'attribuer une seule et unique origine à un produit, alors qu'une bonne partie des produits échangés à l'international notamment les produits manufacturés et électroniques, comportent des éléments d'origine différente.

Deuxièmement, les mesures tarifaires (y compris les mesures tarifaires préférentielles), mais aussi une bonne partie des mesures non tarifaires, se fondent sur la notion d'origine. Par conséquent, la bonne compréhension de cette notion s'avère d'une importance capitale pour le bon déroulement du processus d'intégration régionale interétatique.

Partant de ce bref tableau dressé plus haut, visant à braquer le projecteur sur le partenariat euro-méditerranéen, il est légitime de se poser la question sur l'avenir de ce partenariat notamment concernant les trois pays maghrébins (Algérie, Maroc et Tunisie) qui se trouvent au centre de notre attention toute particulière.

En ce sens, la relation que chacun de ces trois pays entretient avec l'UE pourrait-elle conduire un jour vers la création d'une (ou plusieurs (Union(s) douanière(s) entre ces ensembles territoriaux sur l'axe Nord-Sud ? S'agit-il d'un projet envisageable, réalisable? Toutes ces questions nous projettent vers l'avenir.

A ce stade on peut seulement tenter d'apporter quelques éléments de réponse afin de contribuer à nourrir la réflexion générale. Il faudrait d'abord analyser comment les ZLE (UE-Algérie, UE-Maroc, UE-Tunisie) semettront réellement en place et fonctionneront sur le terrain, ce qui servira de « test de compatibilité » entre les ensembles territoriaux dont il est question ici. A la fin d'une certaine période qui restera à déterminer, les parties (UE et pays maghrébins) pourront recourir à une sorte d'audit des actions entreprises et des résultats obtenus ZLE par ZLE, pour répondre, in fine, à quelques questions d'une grande simplicité : sommes-nous satisfaits du fonctionnement de la ZLE ?; qu'à-t-elle apportée concrètement aux opérateurs économiques œuvrant à l'international ?; le bilan de la ZLE est-il positif? ; enfin, doit-on continuer le

processus d'intégration? S'il s'avère que la réponse à cette dernière question est positive, tôt ou tard la question du lancement d'une Union douanière entre les Etats-membres de la ZLE se posera inévitablement (UE-Algérie, UE-Maroc, UE-Tunisie). En ce sens, le chemin parcouru par l'UDE depuis sa création en 1968 à nos jours, peut servir d'exemple à la mise en place d'Unions douanières dont il est question ici, à condition de prendre en compte quelques éléments.

Cette dernière phrase mérite un petit commentaire. Même si la question est plus souvent évoquée dans les discussions privées que dans la littérature de spécialité, rappelons que l'UDE a été créée dans un contexte bien spécifique, marqué par la guerre froide. A l'époque.

de son lancement, la peur du bloc soviétique a servi de catalyseur au processus d'intégration entre les pays européens. En l'espèce, et contre toute attente, la peur apparaît ici comme vecteur d'intégration. Or, lancer un projet d'Union douanière ayant comme fondement la peur

(contre un Etat, phénomène, etc.), peut s'avérer contreproductif, voire dangereux à la longue. En l'espèce, une fois que le monde entier a assisté à l'effondrement du bloc soviétique, l'UE s'est retrouvée en quelque sorte en panne d'idées, car chaque pays membre de l'UE devait

répondre individuellement à une question toute simple, à savoir: «qu'avons-nous faire encore ensemble alors que la menace soviétique est passée?». En d'autres termes, il fallait trouver de toute urgence une autre idée unificatrice pour consolider la construction européenne toute entière. Le plus souvent cela passe par la recherche de nouveaux défis à relever. Bref, pour les Unions douanières à venir, il est fortement conseillé de trouver, et cela dès le début, un autre ciment d'intégration que la peur. Dans ce sens, le concept du développement économique durable pourrait servir d'une bonne base de départ.

Sur un autre point, et à condition que les Unions douanières entre l'UE et les pays maghrébins soient un jour lancées, il est fortement recommandé de rapprocher en amont et au maximum le cadre douanier réglementaire des pays

participants à ce processus d'intégration régionale. En la matière, le cadre juridique de l'UDE peut servir d'exemple, car il est bien «rodé» dans son ensemble. Il aura bientôt 50 ans d'application et sert aussi d'exemple aux autres Unions douanières de par le monde. Par exemple, l'Union douanière entre l'UE et la Turquie (1996) a pris comme modèle l'UDE; dans le même esprit, les experts qui s'occupent de l'Union douanière Russie Biélorussie Kazakhstan n'hésitent pas à s'inspirer des normes européennes en matière douanière, tout en félicitant au passage le législateur européen pour la grande qualité de ses textes⁽¹⁸⁾. Ce rapprochement réglementaire doit aussi concerner les sanctions en matière douanière, afin que les mêmes agissements répréhensibles puissent recevoir une sanction comparable dans les ensembles territoriaux dont il est question ici. Plus facile à dire qu'à faire, car les sanctions en matière douanière sont toujours pas harmonisées au sein de l'UE.

Enfin, et au lieu de créer trois Unions douanières distinctes (UE-Algérie, UE-Maroc, UE Tunisie), il serait beaucoup plus conforme à la réalité que les trois pays maghrébins accélèrent d'abord le processus d'intégration régionale entre eux, afin de créer, dans un premier temps.

une ZLE puis une Union douanière au Sud de la Méditerranée (axe Sud-Sud). Une fois ce chantier achevé, et dans un deuxième temps seulement, les négociations concernant la mise en place d'une Union douanière entre l'UE et les pays de l'Union douanière maghrébine pourront enfin démarrer avec de fortes chances de réussite.

3.2. L'Union douanière européenne comme exemple d'intégration sur l'axe Sud-Sud:

Les questions qui se posent sur l'axe d'intégration Sud-Sud⁽¹⁹⁾ sont en principe les mêmes que sur l'axe d'intégration Nord-Sud. Ces questions gravitent pour la plupart autour de l'idée selon laquelle les pays membres d'une ZLE doivent se prononcer sur leur intention de poursuivre le processus d'intégration, passant à la «vitesse supérieure», à savoir au lancement d'une

Union douanière. Cela signifie de se diriger vers l'élaboration d'une politique douanière commune, vers la création d'un territoire douanier commun, vers l'application d'un tarif douanier commun, vers l'interdiction des droits de douane et des taxes d'effet équivalent entre les pays membres, enfin, vers l'harmonisation de la réglementation.

douanière. La seule chose qui différencie ces deux axes (Nord-Sud et Sud-Sud) ce sont les pays qui y sont impliqués dans le processus d'intégration. C'est ainsi que l'axe Nord-Sud concerne le processus d'intégration entre un ensemble économique développé (UE) et un ensemble économique en développement (pays maghrébins). L'axe Sud-Sud, quant à lui concerne les pays en développement seulement.

Quoi qu'il en soit, le principal moteur d'intégration interétatique reste la volonté politique et économique de se lancer dans ce processus. Sans volonté, aucun projet d'intégration régionale, qu'il s'agisse d'une ZLE ou bien d'une Union douanière, n'a guère de chances d'aboutir. L'unité culturelle, religieuse et linguistique des pays maghrébins, ce sont des atouts qui plaident tous en faveur d'un processus d'intégration réussi. En ce sens, et à lui seul l'élément linguistique est très convaincant : comparé aux 24 langues officielles de l'UE, les pays maghrébins peuvent échanger dans une seule langue, l'arabe.

Le processus d'intégration conduisant au lancement d'une Union douanière entre les pays maghrébins peut prendre diverses formes. Une piste serait que l'intégration se fasse en comité restreint ». Cela peut signifier que les trois pays maghrébins (Algérie, Maroc et Tunisie) lancent une Union douanière entre eux seulement, sans attendre les autres pays de la région et servant ainsi d'exemple pour les autres Etats au Sud de la Méditerranée. En principe se mettre d'accord à trois serait plus simple que de se mettre d'accord à 5 dans le cadre de l'Union du Maghreb Arabe⁽²⁰⁾(UMA), toujours à 5 dans le cadre de l'Accord d'Agadir de libre échange⁽²¹⁾, ou bien à 19 dans le cadre de la Grande Zone Arabe de libre échange⁽²²⁾ (GZALE).

Mais il ne faut pas non plus que la création de l'Union douanière maghrébine par ces trois Etats apporte des tensions avec les pays se situant sur le même axe (Sud-Sud). En ce sens, un travail d'information et de pédagogie devrait se faire en amont. Dans l'hypothèse dans laquelle le projet de création de l'Union douanière entre l'Algérie, la Tunisie et le Maroc verrait le jour, il est tout à fait légitime de se poser quelques questions qui iront sans doute dans le sens de l'intégration. Serait-il envisageable de lancer un Code des douanes communautaire maghrébin en même temps que le lancement de cette Union douanière maghrébine ? Serait-il possible d'abandonner les Codes des douanes nationaux maghrébins au profit de ce Code communautaire ? Serait-il envisageable d'harmoniser les sanctions douanières entre ces trois pays membres, afin que les mêmes agissements répréhensibles soient sanctionnés partout de la même façon? Enfin, serait-il concevable de se diriger vers une seule et unique Administration des douanes communautaire, propre à l'Union douanière maghrébine? Cette dernière question risque d'attirer une attention toute particulière d'un bon nombre de douaniers maghrébins, car à notre avis rares sont ceux qui y resteront indifférents.

Une autre piste serait de créer une ou plusieurs Unions douanières au Sud de la Méditerranée en faisant évoluer les Accords de libre échange existants (UMA, Accord d'Agadir, GZALE .(Mais comme il s'agit d'un nombre d'Etats plus important, le processus d'intégration régionale conduisant vers la création d'une ou plusieurs Unions douanières risquerait de prendre bien plus de temps à se mettre en place que si les choses se faisaient à trois (Algérie, Maroc et Tunisie). La question reste donc ouverte : faut-il se lancer à trois pour mieux réussir et montrer le chemin aux autres pays de la région, ou bien faut-il aller vers plus d'intégration tous ensemble, mais à un rythme moins rapide? Sur ce point, ce n'est pas à nous d'apporter les éléments de réponse. Il serait plus conforme à la réalité que les experts locaux prennent le relais, car ils connaissent mieux que quiconque les enjeux et les mentalités locales.

4. Conclusion:

A condition de prendre les précautions nécessaires et d'analyser la situation au cas par cas, l'UDE peut sans aucun doute servir d'exemple d'intégration régionale. Qu'il s'agisse des ZLE qui se mettent en place sur l'axe Nord-Sud (UE - pays maghrébins), ou bien des ZLE sur l'axe Sud-Sud, dans lesquelles les Etats maghrébin sont impliqués (UMA, Accord d'Agadir de libre échange, GZALE), l'UDE s'impose comme un bon exemple d'intégration interétatique. Lancée à la fin des années '60 du siècle passé, l'UDE a fait largement ses preuves, même s'il reste toujours des choses à améliorer, à approfondir et à revoir. L'UDE, qui constitue la base de la construction européenne toute entière (UE), a servi déjà de modèle d'intégration régionale dans le cadre du lancement de l'Union douanière entre l'UE et la Turquie (1996), l'UDE inspire aussi les architectes et législateurs œuvrant à la construction de l'Union douanière entre la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan (2010). En d'autres termes, le savoir-faire du législateur européen en la matière est très recherché et apprécié. Il serait vraiment dommage de se priver de cet exemple d'intégration régionale (UDE) pour mettre en place des nouvelles Unions douanières à venir, visant notamment les pays maghrébins.

*)- Monsieur **Ghenadie RADU** est chargé de cours en matière douanière au Conservatoire National des Arts et Métiers CNAM (Paris) et à la Sorbonne Paris Cité – Université Paris XIII. Il est Membre de l'Observatoire des Réglementations Douanières et Fiscales (ORDF/Paris) et Expert associé au Centre Européen de Droit et

d'Economie (CEDE) de l'ESSEC. Il a fondé et dirige ALTAPRISMA, structure de formation et de conseil en matière douanière et commerciale internationale (www.altaprisma.com).

1)- Voir à ce sujet, BERR C.J., L'Union douanière européenne face à son avenir, *Revue Française des Finances Publiques*, n°116, nov. 2011, pp. 197 et ss. ; du même auteur, *Union douanière*, *Revue Trimestrielle de Droit Européen*, n°46 (2), avril-juin 2010, pp. 389 et ss.; du même auteur, *L'avenir de l'Union douanière*, *Revue des*

Affaires Européennes, n°4, 2005, pp. 575 et ss; European Commission, *The EU Custom union: protecting people and facilitating trade*, EU Publications Office, 2014, 12 p.,=

= http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/en/customs_en.pdf ;DG TAXUD, Study on the Evaluation of the EU Customs Union , 2013, 228 p

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/common/publications/studies/evaluation_customs_union_en.pdf.

- 2)- Voir sur ce point GRAVE J.-M., L'interdiction des taxes d'effet équivalent à un droit de douane : un élément fondateur de l'union douanière au service du marché intérieur et de la politique commerciale commune , *Revue des Affaires Européennes*, n° 4, 2005, pp. 621 et ss. ; FROWEIN J., La notion de taxe d'effet équivalent à des droits de douane , *Cahiers de Droit Européen*, 1967, pp. 301 et ss. ; VAN RAEPENBUSCH S., Les taxes d'effet équivalent à des droits de douane , *Revue du Marché Commun*, 1983, pp. 493 et ss.
- 3)- Voir NATAREL E., *Construction communautaire et mutations du droit national : le Code des douanes français en question* , Aix-en-Provence, Ed. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2004, p. 26.
- 4)- NATAREL E., *Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales*, Alger, Ed. Itcis, 2e éd., 2007, p. 113.
- 5)- Les mesures (barrières) tarifaires consistent à « imposer à la marchandise importée une taxe qui en augmente le prix est censé rétablir de façon en quelque sorte mécanique l'équilibre entre les producteurs nationaux et étrangers», (cf. BERR C.J., *Introduction au droit douanier* , Alger, Ed. Itcis, 2008, p. 43).
- 6)- Par « mesure non tarifaire » on peut entendre « toute mesure ou pratique, quelle qu'en soit l'origine (publique ou privée), dont l'effet (si ce n'est le but) est de freiner l'accès des produits d'origine étrangère sur un marché national donné que ce soit au stade de l'importation ou de la commercialisation (...) Lorsque le GATT en commença le recensement dans les années 1970, il arrêta une liste de quelque 855 obstacles de cette nature pour rapidement dépasser largement le millier. Dans d'au tres enceintes on a pu en dénombrer quelque... 20.0 00 ! cf. CARREAU D., JUILLARD P, *Droit international économique* , Paris, Ed. Dalloz, 3e éd., 2007, n°487).

- 7)- Règlement (CEE) n°2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992, établissant le Code des douanes communautaire, JOCE n° L 302 du 19 octobre 1992, p. 1.
- 8)- Règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993, fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le Code des douanes communautaire, JOUE n° L 253 du 11 octobre 1993, p.1.
- 9)- Règlement (CE) n° 450/2008 du 23 avril 2008 du Parlement européen et du conseil de l'UE, établissant le Code des douanes communautaire [Code des douanes modernisé], JOUE n° 145, du 4 juin 2008.
- 10)- Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013, établissant le Code des douanes de l'Union, JOUE n° L 269/1 du 10 octobre 2013.
- 11)- Voir sur ce point NATAREL E., Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales, Alger, Ed. ITCIS, 2e éd. 2007, pp. 142 et ss.
- 12)- La Déclaration de Barcelone s'articule autour de trois volets, à savoir le volet politique et de sécurité, celui économique et financier et enfin le volet social, culturel et humain.
- 13)- Il s'agit de l'Algérie, de l'Autorité palestinienne, du Chypre, de l'Égypte, d'Israël, de la Jordanie, du Liban, Malte, du Maroc, de la Syrie, de la Tunisie et de la Turquie.
- 14)- Voir sur ce point RADU G., L'origine des marchandises: un élément controversé des échanges commerciaux internationaux, Alger, Ed. ITCIS, 2008, pp. 138 et ss.
- 15)- BERR C.J., TREMEAU H., Le droit douanier communautaire et national, Paris, Ed. Economica, Collection Droit des Affaires et de l'Entreprise, 7e éd., 2006, n° 181.
- 16)- Voir sur ce point RADU G., L'origine des marchandises: un élément controversé des échanges commerciaux internationaux, Alger, Ed. ITCIS, 2008, 202 p.
- 17)- Faute d'une véritable harmonisation internationale (OMC/OMD), il est important d'avoir toujours à l'esprit que c'est le pays d'accueil qui définit les conditions d'attribution de l'origine.
- 18)- Source: Conférence sur l'Union Eurasiatique organisée par le Cercle Kondratieff à l'Assemblée Nationale française, le 15 septembre 2014, intervention de Vladimir GOCHIN <http://www.cerclekondratieff.com/activites/evenements/rendez-vous-kondratieff/2014-09-15-paris-vers-l-union-eurasiatique>.

- 19)- Voir NATAREL E., *Le rôle de la douane dans les relations commerciales internationales*, Alger, Ed. ITCIS, 2^eéd. 2007, pp. 151 et ss; voir aussi RADU G., *L'origine des marchandises : un élément controversé des échanges commerciaux internationaux*, Ed. Itcis, 2008, pp. 143 et ss.
- 20)- L'UMA a été instituée par le Traité de Marrakech du 17 février 1989 et concerne les 5 pays qui forment le Grand Maghreb, à savoir les pays maghrébins eux-mêmes (Algérie, Maroc et Tunisie) plus la Lybie et la Mauritanie.
- 21)- L'Accord d'Agadir de libre échange a été signé le 25 février 2004 et entré en vigueur le 27 mars 2007. Il concerne le Maroc, la Tunisie, l'Égypte, la Jordanie et la Palestine.
- 22)- La GZALE est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2005 et regroupe aujourd'hui 19 parmi les 22 pays membres de la Ligue Arabe.