

**COMMUNICATION DU NIGER A L'ATELIER  
«L'ACCORD SUR LA FACILITATION DES  
ECHANGES DANS LE CONTEXTE DE  
L'INTEGRATION COMMERCIALE REGIONALE ET  
DU TRANSIT INTER-ETATS : IDENTIFIER LE ROLE  
DU CADRE INTEGRE RENFORCE »**

*BANJUL, LE 17 JUIN 2014*

# PLAN DE COMMUNICATION

- INTRODUCTION
- FACILITATION DES ECHANGES AU NIGER
- ETAT D'AVANCEMENT DE MISE EN ŒUVRE DU  
TRIE
- ROLE EVENTUEL DU CADRE INTEGRE  
RENFORCE
- CONCLUSION

# INTRODUCTION

- Le Niger est un pays enclavé situé à plus de mille kilomètres du port le plus proche qui est Cotonou au Bénin.
- Le Niger est limité à l'Est par le Tchad, à l'Ouest par le Burkina Faso et le Mali, au Nord par l'Algérie et la Libye et au Sud par le Nigéria et le Bénin.
- Le Niger appartient aux organisations sous régionales, régionales en matière d'intégration économique notamment l'UEMOA et la CEDEAO.
- Il est membre de l'OMC et de l'OMD.

# FACILITATION DES ECHANGES AU NIGER

- Compte tenu de notre position géographique, le Niger accorde une importance capitale à la facilitation des échanges.
- L'EDIC a relevé que Le Niger a adhéré à certaines organisations sous régionales qui ont parmi leurs objectifs le développement des échanges intracommunautaires dont le pilier est le développement du secteur des transports. Les conventions TRIE (Transit Routier Inter-État) et TIE (Transport Inter-États) régissent les modalités du transport et du transit des marchandises.

- Elles ont été conçues pour faciliter le mouvement des marchandises et préserver le patrimoine routier contre les destructions causées par les surcharges des camions. Mais l'état de vétusté avancé du parc qui ne permet pas de satisfaire aux exigences de scellement des camions, la faible rémunération des transports qui induit les surcharges et les difficultés de mise en pratique de la perception unique du fonds de garantie ont bloqué leur mise en application effective.

- En Mars 2010, le Niger avait procédé à une auto-évaluation de ses besoins et priorités en matière de facilitation des échanges, mais dans le cadre des négociations en cours à l'époque afin de déterminer le niveau des engagements et les positions nationales de négociations
- Depuis la Conférence ministérielle tenue à BALI en Décembre 2013, l'Accord sur la facilitation des échanges a été adopté sous réserve d'un examen juridique pour des rectifications de pure forme qui n'affectent pas l'Accord quant au fond.

En avril 2014, le Niger a procédé à l'actualisation de l'exercice réalisé en 2010, sur la base des données quasi définitives, en vue :

- d'une part, d'identifier les besoins et priorités en matière de facilitation des échanges ;
- d'autre part, de déterminer les catégories et les niveaux des engagements qu'il peut raisonnablement et objectivement prendre dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord ainsi que l'assistance technique éventuelle sollicitée en appui ou en accompagnement.

Cette évaluation a été conduite en s'appuyant principalement sur les outils élaborés par l'OMC notamment le guide d'auto – évaluation, et a consisté en une analyse de la situation et des écarts qui a permis de décrire la situation de notre pays au regard des dispositions de l'Accord et d'en apprécier les incidences éventuelles de leur mise en œuvre sur le contexte national ; cette analyse aboutit à identifier les actions nécessaires à mettre en œuvre et les besoins d'assistance technique et de renforcement des capacités.



Au total 41 mesures ont été examinées et les résultats suivants ont été enregistrés :

- 5 mesures entièrement conformes soit 12% ;
- 9 mesures pour essentiel conformes soit 22% ;
- 9 mesures partiellement conformes soit 22% ;
- 18 mesures non-conformes soit 44%.

## **MESURES ENTIEREMENT CONFORMES**

- Mouvement des marchandises sous contrôle douanier ;
- Procédures communes à la frontière uniformité des documents requis ;
- Marchandises refusées ;
- Admission temporaire/ perfectionnement actif et passif ;
- Comité National de la facilitation des échanges.

## **MESURES POUR L'ESSENTIEL CONFORMES**

- Publication ;
- Séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits de douanes, taxes, redevances et impositions ;
- Marchandises périssables ;
- Réglementation et formalités appliqués au transit ;
- Renforcement de la non – discrimination ;
- Procédures et contrôles ;
- Garanties (paragraphe 13-16) ;
- Coopération et coordination ;
- Coopération douanière.

## **MESURES EN PARTIE CONFORMES**

- Notification ;
- Droit à un recours ou à un réexamen ;
- Notification d'inspections ou de contrôles renforcés
- Rétention ;
- Disciplines générales concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation ;
- Disciplines spécifiques ;
- Traitement avant arrivée ;
- Coopération Entre les Organismes Présents Aux Frontières ;
- Utilisation des normes internationales.

## **MESURES NON-CONFORMES**

- Renseignements disponibles sur internet ;
- Points d'informations
- Possibilité de présenter des observations sur les nouvelles ;
- Consultation ;
- Décisions anticipées ;
- Procédures d'essai ;
- Disciplines en matière de pénalités ;
- Paiement par voie électronique ;
- Gestion des risques;

- **MESURES NON-CONFORMES**
- Contrôle après dédouanement ;
- Etablissement et Publication des temps moyens nécessaires ;
- Mesures de facilitation pour les opérateurs économiques agréés ;
- Envois accélérés ;
- Formalités et prescriptions en matière de documents requis ;

- Acceptation de copies ;
- Guichet unique ;
- Inspections avant et après expédition ;
- Recours aux courtiers en douane.

## **PRINCIPAUX OBSTACLES/RAISONS DE LA NON-CONFORMITE**

- Absence de législations dans certains domaines et matières ;
- Forte prédominance du secteur informel ;
- Forte prédominance du trafic et échanges frontaliers ;
- Résistance au changement tant du secteur public que du privé ;



- Lourdeur et lenteur administratives ;
- Faible modernisation des administrations et faible recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTICs) ;
- Législation nationale inadaptée au regard des nouveaux moyens de paiement ;
- Guichet unique non encore opérationnel ;

- Préoccupation liée aux recettes douanières d'où le besoin de s'attaquer à la sous évaluation des importations ;
- Système de renseignement douanier non développé ;
- Confidentialité de certaines données ;
- Absence de législation requérant la possibilité d'effectuer des consultations régulières.

## **ACTIONS/RESSOURCES NECESSAIRES**

- Mise en place de cadres juridiques et réglementaires adéquats ;
- Elaboration de stratégies nationales dans les domaines identifiés ;
- Sensibilisation des acteurs impliqués dans la facilitation des échanges ;
- Renforcement des capacités humaines et matérielles ;

- Construction et création d'infrastructures pour améliorer les conditions de transit ;
- Modernisation des administrations à travers l'automatisation et l'informatisation des procédures et à terme leur dématérialisation.

# ETAT D'AVANCEMENT DE MISE EN ŒUVRE DU TRIE/TIE

Elles ont été conçues pour faciliter le mouvement des marchandises et préserver le patrimoine routier contre les destructions causées par les surcharges des camions. Mais l'état de vétusté avancé du parc qui ne permet pas de satisfaire aux exigences de scellement des camions, la faible rémunération des transports qui induit les surcharges et les difficultés de mise en pratique de la perception unique du fonds de garantie ont bloqué leur mise en application effective.

Quant au Niger, il a signé un protocole d'accord avec la côte d'ivoire, le Burkina Faso et le Mali pour la mise en œuvre du régime TRIE uniquement sur les camions frigorifiques, les citernes et les marchandises conteneurisées. Cet accord n'a jamais été suivi d'effet jusqu'à nos jours.

L'application de la convention TRIE est mitigée malgré l'adoption de la convention additionnelle A/SP1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations TRIE, signé le 30 mai 1990 à Banjul et les actions entreprises pour leur mise en œuvre. C'est pourquoi lors de la réunion des experts sur l'application de la convention TRIE tenue à ACCRA le 21 et 22 mars 2005, l'accent particulier a été mis sur les obstacles rencontrés et les solutions à y apporter.

les obstacles rencontrés:

- le carnet TRIE produit au bureau de départ s'arrête à la frontière intérieure nationale alors qu'il doit accompagner les marchandises jusqu'au bureau de destination ;
- chaque caution nationale perçoit, à l'entrée de la marchandise sur un territoire national, une prime de garantie qui ne couvre l'opération que sur le territoire national ;



- le non retour du feuillet N°3 du carnet TRIE ;
- Certains véhicules affectés au transit ne répondent pas aux conditions d'agrément des véhicules telles qu'édictées par la convention ;
- le maintien de l'escorte douanière en plus de la caution.

Face aux obstacles relevés, les solutions suivantes sont proposées.

- Les Administrations des Douanes de chaque Etat membre doivent accepter et reconnaître les déclarations TRIE émises au bureau des douanes de départ, notamment les avis de passage ;
- les cautions nationales doivent s'organiser pour que la garantie fournie par la caution du bureau de départ couvre l'opération de transit jusqu'au bureau de destination ;

- l'organisation de campagnes d'information et de sensibilisation, en direction de tout le public, notamment des décideurs publics, des parlementaires, des administrations nationales, des opérateurs économiques, de la société civile... ;
- la création et la mise en place de Comités Nationaux d'Agrément des véhicules ;

- l'agrément des véhicules par lesdits Comités se fera en tenant compte de l'état du parc automobile actuel des Etats membres et de la sécurisation des marchandises à transporter ; cet agrément doit être accepté dans les pays de transit et de destination ;
- la suppression de l'escorte douanière pour les véhicules agréés, les conteneurs, les citernes et les camions frigorifiques ;

- l'harmonisation des plaques TRIE-CEDEAO apposées sur les véhicules en transit ;
- le renforcement de la coopération douanière particulièrement en matière d'apurement des opérations de transit sous TRIE ;
- l'interconnexion des systèmes informatiques des Etats membres sous l'égide du Secrétariat Exécutif de la CEDEAO afin d'assurer une gestion rationnelle du TRIE.

# ROLE EVENTUEL DU CADRE INTEGRE RENFORCE

## Objectif du Cadre Intégré Renforcé

- intégrer le commerce dans
- les stratégies nationales de développement;
- développer les structures nécessaires à la coordination de l'assistance technique liée au commerce;

- développer l'aptitude des PMA à
- faire du commerce, ce qui inclut
- d'atténuer les contraintes principales
- du côté de l'offre.

Le CIR est un outil essentiel de l'aide pour le commerce.

- Accompagner les acteurs dans le renforcement des capacités;
- Elaborer des projets de catégorie 2 dans le domaine de la facilitation des échanges;
- Intégrer dans la matrice d'actions des EDIC en cours de révision les priorités nationales en matière de facilitation des échanges surtout en tenant compte du nouvel accord de Bali en la matière.



# CONCLUSION/RECOMMANDATIONS

## BESOINS PRIORITAIRES EN ASSISTANCE TECHNIQUE

- Acquisition des équipements et matériels pour Informatisation des procédures et l'automatisation des services administratifs présents aux frontières ;
- Construction des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés pour assurer la simultanéité des contrôles aux frontières ;
- Construction et équipement des plateformes et aires de stationnement pour des camions en vue de renforcer et d'améliorer les capacités de transit ;

- Création et équipement d'une imprimerie gouvernementale ;
- Renforcement des capacités des services et assistance technique en matière de formation.

MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION