

**ACCORD SUR LA FACILITATION DES ECHANGES DANS LE CONTEXTE
DE L'INTEGRATION REGIONALE ET DU TRANSIT INTER-
ETATS:IDENTIFIER LE ROLE DU CADRE INTEGRE RENFORCE**

PRESENTATION DU SENEGAL

Par M.Cheikh Saadbouh SECK
Point Focal du CIR

Banjul, 17 juin 2014



- **SOMMAIRE**

- I/ INTRODUCTION

- II/ IDENTIFICATION DES MESURES DE FE

- III/ LE TRIE / CEDEAO ET LA FE

- IV/ MISE EN OEUVRE DE L' ACCORD SUR LA FE .

□ I/ INTRODUCTION

- La mise à jour de l'EDIC a été finalisée en octobre 2013;
- L'EDIC s'est fortement inspirée du document de politique économique et social (DPES) qui définit la stratégie de développement économique du Sénégal pour la période 2011-2015 en vue de placer le pays sur la rampe de l'émergence;
- L'analyse de la politique commerciale laisse apparaître que l'Afrique reste le premier partenaire du Sénégal à l'export. En effet, sa part dans les exportations se chiffre à hauteur de 42,8% en 2012, suivie de l'Europe avec 25,5% et de l'Asie avec 21,8%.
- L'EDIC a insisté sur l'importance de l'intégration régionale dans un contexte marqué notamment par l'avènement du TEC/CEDEAO et la conclusion des négociations de l'APE avec l'UE.

□ II/IDENTIFICATION DES MESURES DE FE DANS L'EDIC

- **ratification, le 21 mars 2006, de la Convention de Kyoto révisée.** Cet instrument juridique international vise à créer les conditions du développement et de l'épanouissement des acteurs du commerce international à travers des procédures et des régimes douaniers économiques unifiés et harmonisés.
- **Cependant, à la pratique, les dispositions légales et réglementaires internes n'étaient pas encore adaptées à ces instruments juridiques internationaux et communautaires. Cela se traduisait par certains dysfonctionnements, dont:**
 - une lourdeur des procédures ;
 - un manque de compétitivité des entreprises ;
 - un environnement économique qui n'est pas propice à l'investissement.

□ II/ IDENTIFICATION DES MESURES DE FE DANS L'EDIC (Suite)

2.1 /Adaptation du cadre réglementaire

La mise à jour de l'EDIC a précédé l'adoption du nouveau code des douanes (loi 2014/10 du 28 février 2014 portant code général des douanes)

Cependant l'EDIC prenait déjà en considération les réformes prévues dans ce cadre relatives aux procédures de dédouanement partenariat avec le secteur privé, à la dématérialisation des transactions commerciales.

2.2 / Fonctionnement à Feu Continu 24h/24 et 7j/7 des services au Port autonome de Dakar

- L'arrêté n° 3700 du 23 Avril 2008 institue le Comité de Suivi et de Veille du fonctionnement à feu continu des services portuaires continu.
- seules l'Administration des Douanes et la Société Dubaï Port Word adhèrent totalement au fonctionnement à feu continu.

2.2 / Fonctionnement à Feu Continu 24h/24 et 7j/7 des services au Port autonome de Dakar

- **contraintes**
- **Faible implication des autres catégories d'acteurs portuaires : problèmes de rémunération des heures de travail supplémentaires des agents et de tarifications des prestations de service ;**
- **moyens humains et matériels insuffisants et structures sous équipées,**
- **problèmes de connexions informatiques des parcs et magasins et d'interfaçage entre les plateformes GAINDE –ORBUS et les différents systèmes d'informations portuaires; problèmes de coordination des interventions des unités opérationnelles douanière.;**
- **recommandations**
 - **mettre la coordination du Comité de Suivi et de Veille à une station plus opérationnelle par la responsabilisation d'une Direction technique comme la Direction Générale des Douanes ;**
 - **Mettre en œuvre le projet dénommé « Ticket libérateur » en vue de rationaliser et d'alléger les frais inhérents aux diverses opérations d'escorte, de dépotage et d'enlèvements ;**
 - **Assurer toutes les connexions informatiques nécessaires ;**
 - **Accélérer la mise en place d'un système d'information communautaire portuaire.**

2.3/ L'informatisation des procédures douanières

Le Sénégal a fait des efforts importants en vue d'informatiser ses procédures de dédouanement :. « GAINDE Intégral » , système ORBUS prédédouanement, plateforme CORUS paiement électronique des droits de douane et taxes .

- ❑ **Contraintes**
- ❑ **Dysfonctionnements techniques, insuffisance matériels informatiques**
- ❑ **Recommandations:**
- ✓ **Fusionner les différentes plateformes**
- ✓ **(Consolider les applications douanières et généraliser les procédures automatisées sur toute l'étendue du territoire douanier ; particulièrement dans les structures douanières frontalières avec la Gambie, le Mali et la Mauritanie, qui traitent spécifiquement des opérations de transit**
- ✓ **Stabiliser l'environnement physique et logicielle d'exploitation des applications informatiques à l'usage du dédouanement**

□ **2.4/Le Programme de Partenaires Privilégiés (PPP)**

- **Dans le souci de mettre en place un cadre de partenariat formalisé avec le secteur privé conformément aux recommandations de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), l'Administration des Douanes du Sénégal a entrepris de simplifier au maximum les procédures douanières pour une facilitation plus accrue des échanges commerciaux.**
- **A cet effet, s'inspirant des meilleurs standards internationaux, la Douane sénégalaise a lancé un programme basé sur une facilitation des procédures douanières : le Programme de Partenaires Privilégiés (Décision n° 0381/DGD/DFPE/BREP du 17 juin 2011).**
- **Le programme offre un certain nombre d'avantages, notamment :**
- **une mainlevée immédiate des marchandises dès l'enregistrement de la déclaration en détail et une procédure accélérée d'enlèvement ;**
- **une réduction des délais de traitement des déclarations en douane ;**
- **le déplacement des contrôles physiques sur le site de l'entreprise ;**
- **une procédure simplifiée à l'exportation.**
-

□ 2.4/ Le Programme de Partenaires Privilégiés (Suite)

Dysfonctionnements

- le PPP n'est pas assez connu par les entreprises qui, de ce fait, ne s'empressent pas d'y adhérer ;
- les canaux et méthodes de sensibilisation utilisés jusqu'à présent ne semblent pas pertinents.

RECOMMANDATIONS :

- Alléger les conditions d'agrément au PPP
- Mieux vulgariser le PPP auprès des organisations patronales.

2.5 /Le Transit Routier inter- Etats des Marchandises (TRIE)

- **L'élimination des barrières non-tarifaires sur les axes routiers inter-Etats a toujours constitué une préoccupation majeure pour les organisations d'intégration sous-régionales comme l'UEMOA et la CEDEAO, pour une meilleure fluidité des échanges commerciaux entre leurs Etats membres.**
- **C'est dans ce cadre que les Etats membres de la CEDEAO ont signé, le 29 mai 1982 à Cotonou, la Convention A/P4/5/82 relative au Transit routier inter-Etats des marchandises (TRIE,) complétée par la Convention additionnelle A/SP1/5/90 portant institution au sein de la Communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-Etats des marchandises (CEDEAO), signée le 30 mai 1990 à Banjul.**
- **Les instances de l'UEMOA ont adopté le mécanisme du TRIE/CEDEAO.**

2.5 /Transit Routier inter- Etats des Marchandises (TRIE)(Suite)

A la pratique, la Convention TRIE n'a pas été appliquée de manière satisfaisante. Les contraintes sont nombreuses, on peut citer :

- ✓ une complexité des procédures et des documents (déclaration de transit spécifique à chaque Etat, escorte douanière obligatoire et onéreuse, prélèvement de 0.25 à 0.50% effectué par toutes les cautions nationales, etc.) ;
- ✓ la vétusté du parc automobile existant qui ne répond pas aux conditions normatives de scellement et de plombage douaniers exigibles pour le transit douanier ;
- ✓ une multiplication des contrôles administratifs et douaniers sur les axes routiers inter-Etats ;
- ✓ des pertes de temps au cours des contrôles ;
- ✓ des frais occultes élevés ;
- ✓ de longues attentes aux frontières.

□ 2.5 /Transit Routier inter- Etats des Marchandises (TRIE)(Suite)

Pour pallier ces contraintes, l'UEMOA et la CEDEAO ont élaboré un programme régional de facilitation des transports et transit routiers inter-Etats. Ledit programme s'articule autour des axes prioritaires suivants :

- ✓ la simplification et l'harmonisation des procédures et réglementations régissant les transports et le transit routiers ;
- ✓ l'implantation de postes de contrôle juxtaposés;
- ✓ l'Observatoire des pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats.

III/ MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD SUR LA FE

1. Les recommandations de l'atelier national d'autoévaluation des besoins avril 2014

- . Préparer sur la base des résultats de l'autoévaluation la consolidation les dispositions de la catégorie A, avant Juillet 2014;
- Poursuivre les travaux relatifs à l'identification des dispositions des catégories B et C notamment sur les délais de mise en œuvre et l'assistance technique nécessaires ;
- Préparer la mise en œuvre des projets d'assistance technique déjà disponibles ;
- **Elaborer avec l'appui du Cadre Intégré renforcé un programme national d'assistance technique et financière en matière de facilitation des échanges ;**
- Assurer la mise en cohérence des travaux au niveau national avec le programme régional de facilitation des échanges.
- **2. finalisation du tableau récapitulatif des besoins suivant le guide d'auto-évaluation de l'OMC en juin 2014.**
- **3. Elaboration programme régional de facilitation des échanges au niveau de l'UEMOA.**



□ JE VOUS REMERCIE DE VOTRE ATENTION