



ATELIER SOUS RÉGIONAL POUR UNE MISE EN ŒUVRE COORDONNÉE DES
MATRICES D'ACTION SUR LE TRANSIT, LES TRANSPORTS ET LA FACILITATION
DES ÉCHANGES EN AFRIQUE DE L'OUEST
PRÉSENTATION DU BURKINA FASO
PARE NAZAIRE / DGC/MCIA



PLAN

- Introduction
- Le Burkina Faso et l'Accord sur la facilitation des échanges
- difficultés identifiées dans la mise à jour de l'EDIC en matière de facilitation et de transit
- Les raisons de la mise en œuvre lente du TRIE
- Causes majeures affectant le développement des services de transports
- Liens entre AFE et convention TRIE
- Suggestions sur le rôle du CIR dans la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges

INTRODUCTION

- Le Burkina Faso est un pays enclavé qui partage ses frontières avec six pays de la CEDEAO,
- L'approvisionnement du pays en marchandises se fait via les ports de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo et du Bénin. Le Burkina Faso est également un pays de transit pour le Mali et le Niger.
- Les trois principaux couloirs de transit pour atteindre le Burkina Faso de la côte que sont Tema (Ghana), Lomé (Togo) et Abidjan (Côte d'Ivoire) souffrent de retards, de coûts élevés, de marges bénéficiaires élevées et de la mauvaise qualité de service tout le long des couloirs.
- Le débat sur les questions de transit est ainsi de première importance pour le Burkina Faso pour un développement par le commerce,

LE BURKINA FASO ET L'ACCORD SUR LA FACILITATION DES ÉCHANGES

- Le processus d'autoévaluation a mis en évidence la nécessité voire l'urgence de l'accompagnement des partenaires techniques et financiers pour que le pays profite de son intégration au commerce mondial,
- Au total 27 mesures ont été classées dans la catégorie C, ces mesures ont fait l'objet de l'élaboration de fiches de projets avec le soutien du CCI, ce sont : **(i)« Publication » (ii)« Renseignements disponibles sur Internet »(iii) « Points d'information »(iv)« Notification »(v)« Consultations »(vi)« Décisions anticipées » (vii) « Droit à un recours ou à un réexamen » (viii)« Notification d'inspections ou de contrôles renforcés » (ix)« Procédures d'essai » (x)« 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 » (xi)« Disciplines spécifiques concernant les redevances et impositions perçues à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation » (xii)« Prétraitement avant arrivée » (xiii)« Paiement par voie électronique » (xiv)« Gestion des risques » (xv)« Contrôle après dédouanement » (xvi)« Établissement et publication des temps moyens nécessaires à la mainlevée » (xvii) « Mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs Agréés (xviii) « Envois accélérés » (xix)« Coopération entre les organismes présents aux frontières » (xx) « Formalités et exigences en matière de documents requis » (xxi) « Acceptation de copies » (xxii)« Utilisation des normes internationales » (xxiii) « Inspection avant expédition (xxiv)« Admission temporaire de marchandises/Perfectionnement actif et passif » (xxv)« Impositions, réglementations et formalités relatives au transit » (xxvi) « Procédures et contrôles relatifs au transit » (xxvii)« Coopération Douanière »**
- Suite aux changements politiques intervenus, le Burkina Faso s'est inscrit dans la dynamique de ratification de l'AFE et de notification des mesures de la catégorie A à l'OMC. Ce processus n'attend que la finalisation des textes relatifs aux nouveaux organigrammes des ministères.

DIFFICULTÉS IDENTIFIÉS DANS LA MISE À JOUR DE L'EDIC EN MATIÈRE DE FACILITATION ET DE TRANSIT

- La chérette des coûts de transport terrestre;
- La faiblesse/inadéquation du cadre réglementaire;
- Les pratiques (quotas de répartition du fret et système de tour de rôle) qui créent des délais supplémentaires;
- La multiplicité de points de contrôle le long des corridors de transit international du Burkina dans chacun des pays côtiers ;
- L'inadéquation des textes juridiques régionaux et nationaux réglementant l'accès à la profession de transporteur routier ;
- La durée du temps de dédouanement ;
- La nécessité de la libéralisation des marchés nationaux et régionaux du fret ;
- La nécessité de mise en œuvre de normes régionales pour limiter les points de contrôle ;
- La vétusté et le besoin de la réfection du chemin de fer Abidjan – Ouaga – Tambao ;
- Le manque d'interconnexion des douanes ;
- l'inefficacité énergétique.

LES OBSTACLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU TRIE

- Défaut de coordination entre Administrations de la chaîne logistique des différents pays (Douane, chambre de commerce, etc.);
- Non reconnaissance mutuelle des documents douaniers et de transports (Chaque Etat émet ses documents qui ne sont pas reconnus par les autres Etats),
- Déficit d'interconnexion des administrations douanières;
- Caractère non coercitif des textes communautaires en général et ceux liés au transit en particulier;
- Non opérationnalité/inexistence des Postes de contrôles juxtaposés

LES OBSTACLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU TRIE (SUITE)

- Des déclarations de transit en détail sont levées au départ des ports maritimes, qui font l'objet d'apurements successifs par le biais d'autres documents à chaque traversée de frontière ;
- Les cautions ne fonctionnent que de façon éparse, tous les Etats n'ayant pas encore établi un fonds de garantie. De plus, il existe autant de perceptions que de pays traversés ;
- L'escorte est instituée dans bon nombre d'Etats, au départ des ports de transit et à l'intérieur des pays traversés ou de destination ;
- Le parc de véhicules routiers affectés au transport inter – Etats de marchandises est vétuste dans son ensemble et non conforme aux normes de scellement prescrites par la Convention TRIE.

CAUSES MAJEURS AFFECTANT LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORTS

- L'absence d'un environnement propice qui favorise la professionnalisation et la formalisation de l'industrie du transport de marchandises dans la plupart des Etats. Toutefois dans le cadre du projet pilote d'appui budgétaire régional Burkina Faso-Côte d'Ivoire (sur financement de la Banque Mondiale), le Burkina Faso est en phase avec cette exigence/
- La prédominance du secteur informel, nécessitant l'adoption d'un programme de formation adéquat et l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport routier de marchandises grâce à de meilleures relations contractuelles entre les transporteurs et les chargeurs.
- les infrastructures routières de transport inter-Etats sont bitumées, mais des tronçons significatifs datent de l'époque coloniale. Elles sont caractérisées par les discontinuités physiques et une inadéquation de la configuration du réseau aux objectifs de l'intégration sous-régionale ; un faible niveau d'équipements surtout aux frontières. Le phénomène des surcharges et la détérioration consécutive des routes favorisent des investissements énormes en matière d'entretien routier et limitent la construction des routes.
- la vétusté des véhicules favorise le doute douanier et est cause de tracasseries administratives sur les corridors de transit.

LIENS ENTRE AFE ET LA CONVENTION TRIE

- Une parfaite mise en œuvre de la convention TRIE s'inscrit en droite ligne avec les exigences de l'AFE. En effet, l'article 11 de l'AFE qui fait explicitement référence au transit, encourage les pays Membres à traiter les produits en transit de manière non moins favorables que si ces produits étaient transportés vers leur destination sans passer par le territoire de l'Etat membre.
- Cette disposition va dans le sens des objectifs du TRIE qui sont entre autres d'éviter la succession de procédures douanières à travers les différents pays de transit ; de faciliter le mouvement des moyens de transport et des marchandises transportées entre les Etats membres.
- L'article 11 de l'AFE devrait permettre la célérité du commerce et la mise en application du TRIE, à travers la réalisation des interconnexions et l'établissement de postes uniques de contrôle aux frontières

SUGGESTIONS

- promouvoir la reconnaissance mutuelle des documents par une approche du type **bilatéral**. Dans cette perspective, le Burkina Faso et la Côte sont en train de signer un Accord de Coopération en matière de transports routiers. Cet Accord ,qui doit être promu auprès des autres Etats, prévoit par exemple la reconnaissance mutuelle des documents douaniers et de transports et **définit** des mécanismes de répartition du fret entre transporteurs des deux Etats
- Ratifier les conventions internationales qui favorisent et consolident le transport routier en transit,
- Adopter les conventions multilatérales communautaires au détriment des accord bilatéraux
- Adopter un contrat de transport (multimodal) communautaire de portée générale pour les marchandises assortis de six contrats types spécifiques (bétail, transport multimodal , produit du cru périssable , citerne , produits dangereux , produits/marchandise sous température dirigée) en s'inspirant de l'expérience en cours au sein de l'UE
- Adopter un code de conduite professionnel
- Identifier les mesures de l'AFE nécessitant une mise en œuvre coordonnée et mobiliser les ressources dans ce sens;
- Promouvoir le respect des textes internationaux, notamment ceux en faveur des pays sans littoral.
- Promouvoir plus généralement l'application du Transit routier international (TIR) par les pays de la région.

LE RÔLE A JOUER PAR LE CADRE INTÉGRÉ

- Renforcer les Comités Nationaux de la Facilitation des Echanges (CNFE) et les doter de moyens conséquents;
- Faire un plaidoyer auprès des principaux partenaires techniques et financiers afin d'accompagner les PMA dans la mise en œuvre des mesures de la catégorie C, notamment les mesures en rapport avec le transit routier ;
- Accompagner le processus de professionnalisation de l'industrie des transports ;
- Faciliter la tenue de rencontres bilatérales/régionales dans le cadre de la promotion de la reconnaissance mutuelles des documents douaniers et des documents de transports;
- Accompagner les Etats dans la mise en œuvre effective de la convention TRIE.
- Le plan à moyen terme en cours d'élaboration précisera d'avantage les attentes du Burkina Faso en matière de soutien dans le domaine de la facilitation des échanges.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

