

Multi-year Expert Meeting  
on Transport, Trade Logistics and Trade  
Facilitation:


**Transport and logistics innovation  
towards the review of the Almaty  
Programme of Action in 2014**

22-24 October 2013

**LA MISE EN OEUVRE DU TRANSIT ROUTIER INTER-  
ETAT DANS L'ESPACE UEMOA: LE CAS DU  
CORRIDORS DAKAR-BAMAKO**

by


Mr. Birame Sidy Kane  
Inspecteur des Douanes  
Direction Générale des Douanes  
Dakar, Sénégal



**République du Sénégal**  
**Ministère de l'Economie et des Finances**  
**Direction générale des Douanes**

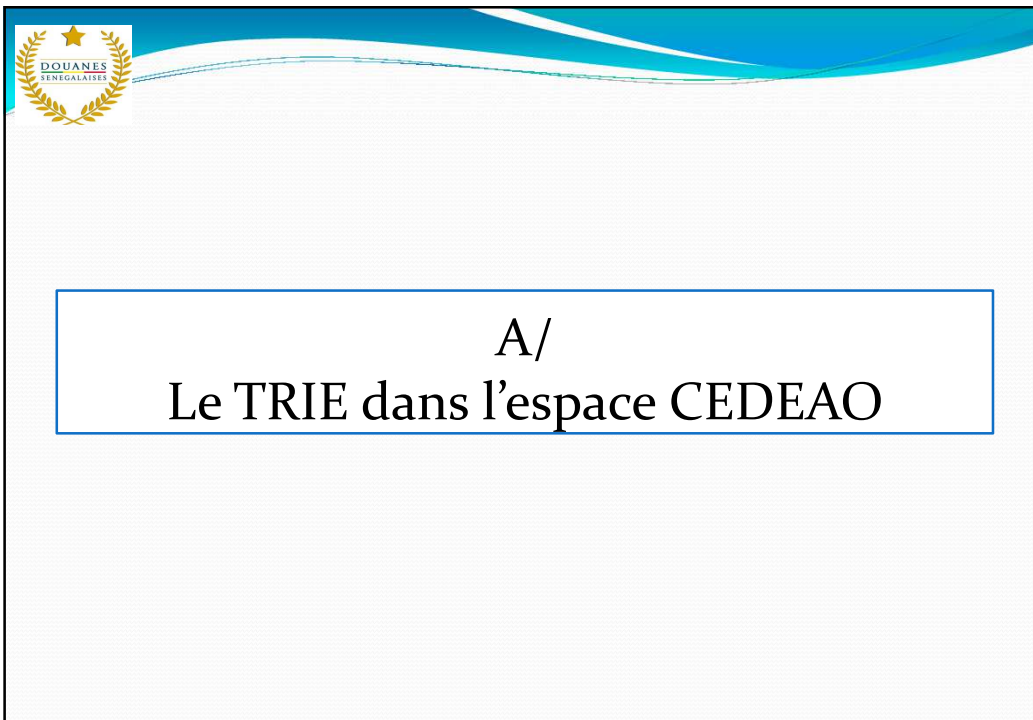
**THEME:** La mise en œuvre du Transit routier Inter-États (TRIE) dans l'espace UEMOA: le cas du corridor Dakar-Bamako

*Par Birame sidy KANE*  
*Inspecteur des Douanes - SENEGAL*



## Plan

<p><b>A. Le TRIE dans l'espace CEDEAO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition</li> <li>- Objectifs et mise en œuvre</li> <li>- Difficultés rencontrées</li> </ul>	<p><b>B. Cas du Corridor Dakar-Bamako</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation des échanges</li> <li>- Mesures d'opérationnalisation du TRIE</li> <li>- Moyens de transport admis</li> <li>- Formalités en cours de route</li> <li>- Surveillance des marchandises</li> <li>- Apurement</li> <li>- Perspectives</li> </ul>
---	--




**1. Sources et bases légales du TRIE**

Les transports et transit routiers inter-Etats sont régis, en Afrique de l'Ouest, par deux conventions :


- la Convention TIE, qui traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter-Etats de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter ;
- la Convention TRIE, qui traite de façon spécifique du transit routier inter-Etats.

Les Etats membres de la CEDEAO ont, en effet, adopté, le 29 mai 1982 à Cotonou, le régime du Transit Routier inter-Etats (TRIE), aux termes de la Convention A/P4/82, complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul.



## 2. Définition du TRIE

- Le transit routier inter – Etats peut être défini comme le régime douanier par lequel des marchandises sont transportées d'un bureau de douane d'un Etat A vers un autre bureau de douane d'un Etat B en suspension des droits et taxes et autres mesures de prohibitions suivant un itinéraire donné, un délai de route prescrit et sur la base d'un document douanier unique.



## 3. Objectifs et mise en œuvre


### 3.1. Objectifs:

- Eviter la succession de procédures douanières à travers les différents pays de transit ;
- Faciliter le mouvement des moyens de transport et des marchandises transportées entre les Etats membres ;
- Permettre l'établissement de statistiques fiables et régulières sur le transit routier inter-Etats de marchandises.

### 3.2. Conditions de mise en œuvre:

La mise en œuvre de la Convention repose sur trois conditions de base :

- La levée d'une déclaration TRIE, sommaire, unique, au point de départ de l'opération de transit routier inter-Etats ;
- La mise en place d'un fonds de garantie jouant le rôle de caution ;
- La mise aux normes des véhicules agréés suivant des critères définis, d'inviolabilité et de scellement.




## 4. Difficultés rencontrées au niveau communautaire

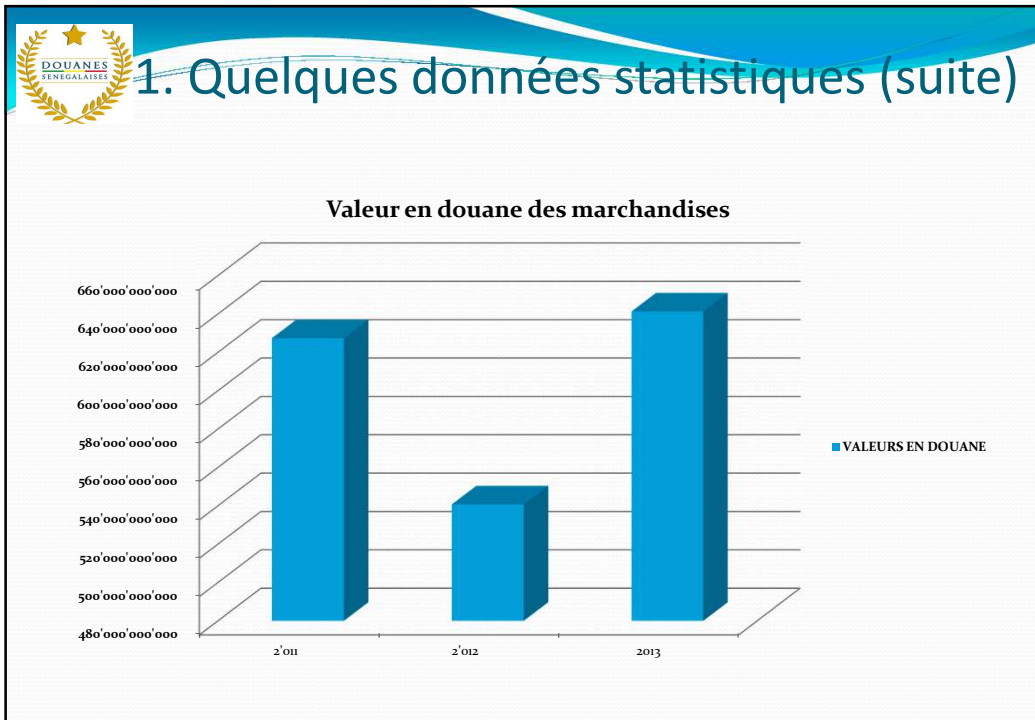
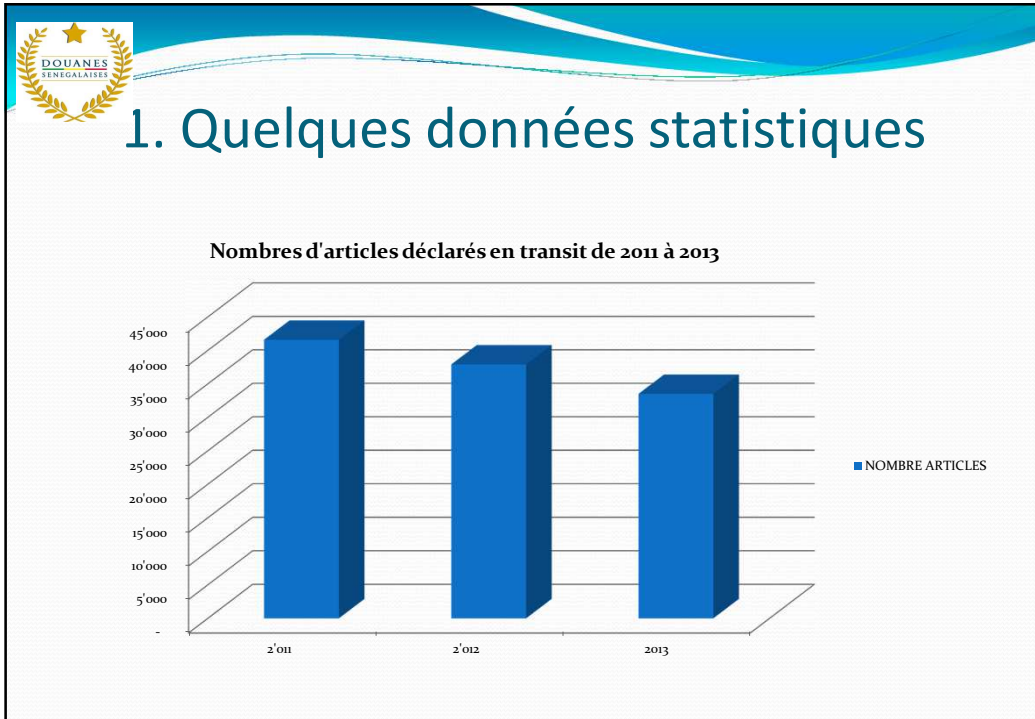
**L'application de la convention TRIE se heurte aux obstacles suivants:**

- 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.

En plus, la pratique des **contrôles multiples et des perceptions abusives et illicite** entravent la compétitivité de l'activité de transport routier, aggravent les coûts de facteurs et constituent, in fine une entrave à la promotion des échanges entre les Etats de la région.



## B/ Le cas du Corridor Dakar-Bamako





## 2. Mesures prises par les deux pays

*Pour palier les difficultés de mise en œuvre du TRIE et procéder à son lancement, les deux pays ont pris certaines mesures:*

- ❖ Divers protocoles d'accord signés entre les deux pays;
- ❖ Protocole d'Accord entre la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali relatif au **Fonds de garantie des acquits-à-caution** en matière de Transit routier inter - Etats (TRIE) du 1<sup>er</sup> juillet 2011 ;
- ❖ Réunion préparatoire du lancement de l'application du TRIE les 2 et 3 avril 2013 à Dakar;
- ❖ Lancement du TRIE unique manuel le 07 mai 2013
- ❖ Réunion de consolidation pour la mise en œuvre du TRIE unique entre le Mali et le Sénégal les 18 et 19 juillet 2013




## 3. Moyens de transport admis au TRIE

- **Conditions:** le véhicule doit être agréé à transporter des marchandises sous TRIE.

Certains véhicules peuvent y prétendre: véhicules de transport (camions, citernes, véhicules isothermes, frigorifiques, réfrigérants), containers qui satisfont aux conditions de scellement édictées par la CEDEAO.

- **Un mécanisme transitoire = le macaron**


En attendant de définir définitivement les modalités devant conduire à l'agrément, un macaron délivré par les chambres de commerce en rapport avec les services des transports permet d'identifier les véhicules admis au régime.



## 4. Les formalités en cours de route

*Deux niveaux de contrôles par pays (départ-sortie / Entrée-bureau dédouanement)*


- **Au bureau de départ:**
  - enregistrement de la déclaration TRIE;
  - indication de l'itinéraire;
  - prescription du délai de route;
  - vérification de la validité du macaron;
  - édicition de mesures d'intégrité autorisées (plombage, scellement électronique...);
  - Détachement et conservation du feuillet n°1;
  - Remise du restant du carnet au déclarant.



## 4. Les formalités en cours de route (suite)

- **Autres formalités au départ:**
  - établissement et dépôt de la déclaration informatique pour apurement du manifeste;
  - Représentation des douanes maliennes au Sénégal: visa, établissement d'un modèle T1, et détachement du feuillet n°9;
  - Entrepôts maliens au Sénégal (EMASE): Lettre de voiture inter - Etats, BSC, bon de chargement, détachement et conservation du feuillet n°10.






## 4. Les formalités en cours de route (suite)

- **Formalités aux bureaux de passage:**
  - Au niveau des bureaux de passage, les agents des Douanes apposent la mention « **vu passer** » pour matérialiser le passage du moyen de transport au niveau de leur unité.
  - Cette formalité s'effectue sans frais.




## 4. Formalités en cours de route (suite)

- **Au bureau de sortie:**
  - Vérification du macaron et de l'état des scellements;
  - Vérification du respect du délai de route et de l'intégrité du chargement;
  - Enregistrement sur les registres du bureau et apposition de la mention « **vu passer à l'étranger** ».



## 4. Formalités en cours de route (suite)

- **Au bureau d'entrée dans l'autre pays:**
  - Mêmes vérifications qu'au bureau de sortie;
  - Apposition de la mention « **vu à l'entrée** »;
  - Prescription d'une escorte douanière qui accompagne la marchandise jusqu'au bureau de destination.



## 4. Formalités en cours de route (fin)

- **Au bureau de destination:**
  - Prise en charge de la marchandise;
  - Retour du feuillet n°3 au bureau d'émission avec la mention de prise en charge par le bureau de douane de destination;
  - Ce délai est fixé à 90 jours.




## 5. La surveillance des marchandises transportées sous TRIE

- **Principe:**
  - Système de surveillance électronique;
  - Plombage
- **Transitoire:**
  - Escorte obligatoire pour certains produits sensibles à la fraude;
  - Exemples: sucre, double concentré de tomate, huiles végétales raffinées, piles électriques, cigarettes, cahiers, produits pétroliers.




## 6. Apurement de l'opération de transit

- Feuillet n°3: destiné à l'apurement du Feuillet n°1 sera retourné à la cellule de centralisation des acquit-à-caution par l'intermédiaire de la représentation des douanes maliennes au Sénégal.
- Le feuillet n°7 sera retourné à la caution nationale (CCIAD pour le Sénégal) par son homologue de l'autre pays.



## 7. La caution

- Mise en place d'un fonds de garantie.
- Le fonds est alimenté par un prélèvement de 0,5% de la valeur CAF des marchandises admises au régime du TRIE.
- Cotisation liquidée et recouvrée comme en matière douanière au bureau de départ.
- Dispense de cotisation: don au gouvernement, bien appartenant aux missions diplomatiques, bien dans le cadre de projet de développement.



## 8. Quelques perspectives

- ❖ Harmonisation des systèmes de suivi électronique des marchandises (SSE au Sénégal / EBEMI au Mali) = **en cours**
- ❖ Interconnexion des systèmes informatiques des deux pays en vue d'un TRIE 100% informatique = **en cours**
- ❖ Lancement TRIE électronique
- ❖ Construction de PCJ aux frontières des deux pays
- ❖ Eradication des pratiques illicites (**des avancées grâce à l'OPA**)

**Je Vous remercie pour  
votre aimable attention**

