



**Conférence des nations unies sur le commerce
et le développement**

Division de l'Afrique, des Pays les Moins Avancés
et des programmes spéciaux



*Objectifs de l'atelier et résultat à
atteindre: Coordination de la mise
en œuvre des matrices d'actions
EDIC en matière de Transit,
Transport et AFE*

Stefano Inama

Chef de la Section du Cadre Intégré Renforcé et de la coopération technique,
Division de l'Afrique, des Pays les Moins Avancés et des programmes spéciaux

11 Mai 2016
Florence, Italie

Objectifs de l'atelier

- Le fait que la CNUCED soit l'organisateur de cet évènement n'est pas un hasard:
1. La CNUCED a réalisé la mise à jour des EDIC du Mali, Niger, Sénégal et Gambie et travaille au Benin et Burkina
 2. Les matrices d'actions ont toutes identifié le commerce de transit , le transport et services comme constituant un obstacle majeur au développement économique
 3. L' AFE inclut des clauses qui peuvent avoir des implications sur le commerce de transit.
 4. Le (CIR) II contient un volet régional soutenant des initiatives au niveau sous-régional, spécialement celles qui touchent à la facilitations des échanges.
 5. La mise en œuvre demande une approche sous- régional



Les outils et le but de l'atelier

1. Ebauche étude CNUCED
La facilitation du commerce et des transports dans la sous-région CEDEAO à la lumière de l'AFE pour une meilleure gestion des flux commerciaux intra-régionaux ».
2. Les orientations stratégiques du CIR II tels que discutées au Conseil de Mai 2016
3. Le rapport du Première atelier sous régional (Gambie 2014) sur le Transit et l'AFE
4. L'objectif final est d'agréer une approche coordonnée pour la mise en œuvre des différentes matrices d'actions en matière de transit, transport et facilitation des échanges
5. Un projet commun qui puisse être soumis pour financement au CIR et/ou à d'autres bailleurs de fonds



Le Transit, le transport, la Facilitation des échanges dans les EDIC

- La facilitation des échanges et services logistiques est un thème récurrent des EDIC et, par conséquent, les actions prioritaires pour l'assistance technique figurent dans les matrices d'actions.
- Lors de la mise à jours des EDIC de la Gambie, du Sénégal et du Mali et Niger et aussi du Burkina et du Bénin des questions concrètes et systémiques sont ressorties de ces diagnostics en ce qui concerne le transit et la facilitation des échanges dans la CEDEAO

Les leçons tirées par la CNUCED dans la mise à jour de L'EDIC

- Mali, Niger et Burkina Faso sont des pays sans littoral
- Pour ces pays les questions relatives à la facilitation des échanges sont d'une importance primordiale
- Sénégal, Gambie et Bénin sont des pays voisins qui sont aussi dépendant du commerce de transit entre eux et avec les pays susmentionnés
- Tous ces pays font partie de la CEDEAO que vient d'adopter un tarif extérieur commun (TEC) avec des conventions régionales

Quelque exemple de problèmes spécifiques liés au transit intra-communautaire dans la CEDEAO

- La Convention du TRIE (Transit Routier inter-Etats, 1982) devrait régir les transit intra-communautaire permettant le dépôt d'une garantie unique couvrant le transit intra-communautaire.
- Lors de la mise au jour de L'EDIC on a constaté que malgré plusieurs efforts le TRIE ne fonctionne pas.
- En l'absence du TRIE plusieurs pratiques anormales entravent le commerce intra-communautaire

(1) Exemple d'entraves au transit et commerce intracommunautaire de la CEDEAO

- Dans la pratique, la garantie pour les envois en transit est disposé deux fois: une pour la circulation des marchandises au Sénégal à partir du port de Dakar à la frontière du Mali et un autre garantie depuis la frontière du Mali à Bamako
- En l'absence du TRIE plusieurs contrôles au long du couloir Dakar-Bamako sont effectués qui génèrent de la corruption, des coûts et des délais significatif.
- Pour certaines marchandises stratégiques ou lorsque les marchandises voyagent en vrac dans un camion ouvert il y a la procédure de l'escorte douanière

(2) Exemple d'Entraves au transit et commerce intracommunautaire de la CEDEAO

- Le coût de l'escorte douanière est donc une sorte de taxe parafiscale payée par le pays importateur
- Dans ce contexte les systèmes GPS qui localisent les camions ont été développés sans coordination. Donc ils doivent être enlevée et réinstallé à chaque passage de la frontière.
- Les coûts du transport routier sont également renforcés par les quotas bilatéraux et restrictions de *cabotage* au sein des pays impliqués
- Des efforts on été fait par le Sénégal et le Mali pour une mise en oeuvre intérimaire du TRIE.
Il s'agit donc d'une approche bilaterale

Le transit et la facilitation des échanges dans la matrice d'actions

- Face à cet état de choses la mise en oeuvre du TRIE est présent dans la matrice d actions du Benin,Burkina Faso Gambie et du Sénégal , Mali et Niger
- La première question légitime est comment coordonner les différents actions au niveau national pour la mise en oeuvre de la matrice d actions du TRIE
- La second question est de savoir comment la mise en œuvre de l'accord OMC sur la Facilitation des échanges puisse interagir avec le TRIE et la facilitation des échanges intra-communautaire CEDEAO
- Mais il faut aussi toucher au questions des services...

Les implications de l' accord OMC sur la facilitation des échanges en matière de transit (Article 11)

- Etabli le principe de non-discrimination
- Les frais appliqués doivent être raisonnables et calculée sur la base du coût réel de services rendus
- L' article 11 contient plusieurs dispositions sur la garantie pour le transit
- L'escorte douanière pour le trafic en transit, uniquement dans des circonstances présentant des risques élevés ou lorsque l'utilisation de garanties ne permet pas d'assurer le respect des lois et réglementations douanières.

Conclusions (1)

- La mise à jour des EDIC a permis de cerner un véritable problème de transit et facilitation des échanges qui pèse sur le développement économique
- L'Accord OMC sur la Facilitation des Echanges (AFE) contient des articles et des dispositions qui sont similaires au TRIE ou qui pourraient résoudre les entraves au commerce intracommunautaire
- On pourrait donc envisager d'utiliser L' AFE comme un levier pour la mise en œuvre du TRIE et résoudre les entraves au commerce intracommunautaire
- Développer un cadre réglementaire pour développer une politique des services

Conclusions (2) Rôle du CIR

- Programme-cadre pour la deuxième phase de mise en œuvre du CIR contient un volet régional qui soutient des initiatives au niveau sous-régional, spécialement les initiatives qui touchent aux nouvelles tendances du commerce international telles que la facilitations des échanges
- Le Programme-cadre fait référence à des ajustements nécessaires aux grandes tendances du commerce, notamment le phénomène croissant d'intégration et de commerce à l'échelon régional, le commerce des services et la facilitation des échanges.
- Le Programme Cadre prévoit de permettre :
 - *Les projets ayant une dimension régionale – c'est-à-dire mis en œuvre dans plusieurs PMA – s'ils sont soutenus par les UNMO/CDN concernés*
 - *Les projets de catégorie 2 portant sur des domaines prioritaires liés aux services et aux chaînes de valeur et identifiés dans les EDIC/mises à jour des EDIC.*

Classement des interventions du CIR

L'ordre de priorité suivant sera suivi:

- I. Soutien institutionnel deuxième phase (catégorie 1, phase 2);
- II. Soutien institutionnel première phase (catégorie 1, phase 1);
- III. Nouvelle étude diagnostique sur l'intégration du commerce (EDIC);
- IV. Mises à jour de l'EDIC au cas par cas;
- V. Soutien pour l'étude de faisabilité/l'élaboration des projets;
- VI. Projets catalyseurs pour renforcer la capacité de production/projets visant à remédier aux problèmes du côté de l'offre (catégorie 2); et
- VII. Soutien à l'intégration du commerce, exclusivement sur la base des demandes dans la mesure où on s'efforcera au maximum d'intégrer le commerce par les processus de l'EDIC et de la catégorie 1.

Source: Plan stratégique pour le Cadre intégré renforcé (CIR) 2016-2018

Merci pour votre attention!

Stefano Inama

E-mail: stefano.inama@unctad.org

Chef de la Section du Cadre Intégré Renforcé et de la coopération technique,
Division de l'Afrique, des Pays les Moins Avancés et des programmes
spéciaux

