

ATELIER DE COORDINATION POUR LA  
MISE EN ŒUVRE DES MATRICES  
D'ACTION SUR LE TRANSIT ET LA  
FACILITATION DES ECHANGES EN  
AFRIQUE DE L'OUEST

11 -12 MAI 2016

*Florence (ITALIE)*

*Présentation de M. Oumar Alassane KOUYATE*

*MAGISTRAT,*

*Conseiller Technique au Ministère du Commerce et de  
l'Industrie (MALI)*

# **PLAN**

**I. INTRODUCTION**

**II. ETAT DES LIEUX**

**III. IMPLICATION TRIE / AFE**

**IV. PERSPECTIVES**

**V. CONCLUSION**

## **I. INTRODUCTION:**

La République du Mali est un pays continental de l'Afrique de l'ouest, frontalier de la Mauritanie et de l'Algérie au nord, du Niger à l'est, du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire au sud, de la Guinée au sud ouest et du Sénégal à l'ouest.

Sa superficie est de 1.240.192 km<sup>2</sup> avec une population multiethnique estimée à environ 18.000.000 d'habitants. C'est un pays à forte potentialité agro pastorale et de ce fait, il figure au nombre des grands pourvoyeurs de cheptel de la sous-région.

Membre originel de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), le Mali appartient à plusieurs communautés sous régionales et régionales dont les deux principales que sont :

***La Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)***, créée le 28 mai 1975. Organisation intergouvernementale regroupant quinze (15) Etats membres, la CEDEAO est la principale structure destinée à coordonner les actions des pays de l'Afrique de l'ouest. En 2013, le PIB global des Etats membres de la CEDEAO s'élevait à 674,34 milliards de dollars US, ce qui en faisait la 20<sup>ème</sup> puissance économique du monde (*source Mag. Doing Business 2013*)

***l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)***, créée par le Traité signé à Dakar (Sénégal) le 10 janvier 1994 par les chefs d'Etats et de Gouvernements des pays de l'Afrique de l'ouest utilisant une monnaie commune en l'occurrence, le franc CFA.

## II. ETAT DES LIEUX

Analyse faite sous le double aspect du cadre normatif et des Insuffisances y afférentes:

### A. Instruments juridiques:

Le Mali est signataire de tous les instruments régissant la libre circulation des personnes, des marchandises et des services ainsi que ceux visant la facilitation des échanges et du transit:

- *Différents Accords de l'OMC;*
- *Règlements et Directives de la CEDEAO et de l'UEMOA;*
- *Corpus législatif et réglementaire interne.*

## **B. Insuffisances:**

### ***celles découlant de la non application des textes***

Un constat de longue date, conforté par l'EDIC et les Etudes subséquentes, stigmatise non pas les textes juridiques dont on note une certaine abondance tant au niveau national que communautaire mais le fait que ces textes soient peu ou pas du tout appliqués.

Constat valable pour les autres Etats de la communauté ouest africaine et étayé par le niveau déplorable de mise en œuvre de la Convention sur le TRIE.

### ***Causes principales:***

Absence d'accompagnement des décideurs politiques réticents vis-à-vis du système de perception des droits et taxes par le port ou le point d'entrée en vue du reversement à l'Etat de destination (question de confiance). A cela s'ajoutent le problème de la reconnaissance mutuelle de la Garantie/Caution TRIE, son coût élevé et la mauvaise interprétation du concept du régime de transit régional.

### ***Enjeu:***

les droits et taxes en cause s'apparentent à des intérêts existentiels pour certains Etats compte tenu de leur apport au Budget d'Etat.

### ***Conséquences:***

Non respect des textes et instruments régissant le dispositif se traduisant par la pratiques généralisée des contrôles illégaux.

### ***Illustration:***

l'UEMOA fixe à trois (03) le nombre de points de contrôle à savoir, le départ, la frontière et la destination. Le constat actuel est que chaque Etat n'en fait qu'à sa guise;

tronçon Barma (Burkina Faso) et Kouri (Mali) 165 kilomètres  
11 check points dont 08 au Burkina Faso, sur 120 km et 03 au Mali, sur 45 km;

tronçon Koutiala (Mali) et Dakar (Sénégal) 1865 km avec 54 points de contrôle dont 30 au Mali, sur 1184 km et 24 au Sénégal sur 681 km.

### ***insuffisances découlant d'autres aspects***

Vétusté du parc automobile, non adéquation des moyens logistiques, faible organisation du secteur du transport encore tributaire de pratiques informelles, faible aptitude des acteurs, absence de coordination et de leadership vis-à-vis des multiples intervenants, déficit de communication, etc.

### **III. IMPLICATIONS TRIE/AFE**

Il est incontestable que la Convention sur le Transport Routier Inter-états et l'Accord sur la Facilitation des Echanges sont loin d'être antinomiques. Mieux, ces deux instruments sont complémentaires et du fait de la portée globale de l'AFE, le TRIE apparaît comme l'un de ses intrants. Il importe de signaler que les deux actes se rejoignent quant au domaine d'application et à titre illustratif, les articles 10 et 11 de l'AFE traitent de questions prises en compte par le TRIE ou tout au moins, figurant au nombre de ses préoccupations.

En effet, qu'il s'agisse de la coopération entre organismes ou même de la panoplie de dispositions se rapportant à l'importation, à l'exportation ou au transit, l'objectif visé est l'allègement des restrictions et la sécurisation des flux commerciaux, toute chose qui ressort de l'esprit des deux actes.

A n'en point douter, l'effectivité de l'article 11 de l'AFE sera d'un apport inestimable dans la quête de facilitation des échanges et partant, toute action entreprise par nos Etats pour s'y conformer participera de façon incidente à la mise en œuvre de la Convention sur le TRIE.

Cependant, il convient de retenir que même si cette dernière était appliquée à souhait, elle ne permettrait pas de subjuguier toutes les difficultés greffant le commerce de transit. C'est en cela que l'AFE, outre sa portée globale, se révèle complémentaire car, plus récent et donc mieux imprégné des évolutions survenues dans le système commercial.

## **IV. PERSPECTIVES :**

### ***A. Atouts***

Pour le Mali, les perspectives sont prometteuses à plus d'un titre. La position géographique du pays (centre de l'Afrique de l'ouest) lui octroie les avantages suivants:

- traversé par de multiples corridors, le potentiel de pays de transit du Mali est appelé à se développer dans les années à venir;

- cette position lui permet d'avoir une variété quant aux itinéraires débouchant sur la mer supprimant du coup, tout risque de dépendance à un point d'entrée déterminé;

Par ailleurs, le pays est appelé à optimiser l'intérêt manifeste que lui témoignent les institutions régionales et internationales à travers des Etudes et des Programmes d'assistance technique.

Aussi, peut-il se réjouir d'un certain équilibre des flux sur les corridors en raison de l'exportation de son coton dont la campagne dure 8 à 9 mois dans l'année. Après déchargement du coton dans les ports respectifs, les transporteurs maliens rentabilisent le chemin retour par le chargement d'autres frets.

### ***B. Rôle des donateurs***

Les donateurs devront coordonner leurs financements pour la mise en œuvre de l'AFE et le TRIE à travers les programmes en cours: guichet unique du commerce extérieur, renforcement des capacités des ports en magasins de stockage, appui technique et financier pour le renouvellement des parcs de véhicules, mise en œuvre du programme d'actions des PDSL dont l'une des actions prioritaires est la facilitation des échanges, élaboration des projets de la catégorie C de l'AFE, mise en œuvre du programme régional de facilitation des échanges de l'UEMOA.

## V. CONCLUSION :

Le Mali a réalisé deux (02) ateliers d'autoévaluation (08 au 12 septembre 2008 et 09 au 13 décembre 2013) qui ont abouti à la catégorisation suivante qui compte 36 mesures:

Mesures catégorie A	Mesures catégorie B	Mesures catégorie C
18	06	12

Aujourd'hui, le Mali est en train d'expérimenter son Guichet Unique en vue de faciliter les opérations du commerce extérieur à travers l'interconnexion des acteurs impliqués dans l'opération: Un serveur est installé à la DNCC qui travaille en temps réel avec les directions Régionales du Commerce.

Des fenêtres sont attribuées à la Douane, aux assurances et aux opérateurs économiques.

D'autres fenêtres sont en phases de création pour les autres acteurs impliqués, notamment les banques.

Objectif: aller progressivement vers la dématérialisation des opérations du commerce extérieur, et se prémunir également des faux documents commerciaux.

Cette mesure nationale peut figurer au nombre des bases de recommandations d'harmonisation régionale.

***En définitive, nous insistons sur le fait que quelle que soit la consistance des instruments juridiques dont nos Etats se doteront, ils n'auront d'efficience qu'autant qu'une réelle impulsion politique, celle là même qui a été actée dans le préambule de la Convention sur le TRIE, soit de mise.***

***MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION***

*M. Oumar Alassane KOUYATE*

*Téléphones: (00223) 76 28 33 29 / 66 28 33 29*

*oumaralassane99@yahoo.com*