

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



65941



Distr.
LIMITEE

E/CN.14/STC/TTWA/6
11 décembre 1962

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
Groupe d'experts du trafic de transit
en Afrique de l'ouest
Accra, 10-14 décembre 1962

RAPPORT SUR LE TRANSIT DOUANIER EN COTE-D'IVOIRE

(Papier préparé par M. Filhastre, Représentant
de la Chambre de Commerce de la Côte-d'Ivoire)

RAPPORT SUR LE TRANSIT DOUANIER EN COTE-D'IVOIRE

Ainsi qu'il a été recommandé, ce rapport se voudra d'être bref et tâchera d'expliquer, néanmoins, d'une façon précise, le transit douanier dans notre République.

I. TRAFIC DES TERRITOIRES TRANSITANT PAR LA COTE-D'IVOIRE

Les différents pays qui utilisent le port d'Abidjan pour le trafic de leurs marchandises sont, suivant leur ordre d'importance:

- La République du Mali
- La République de Haute-Volta
- La République du Niger (ouest)

La Côte-d'Ivoire pour assurer l'acheminement de ces marchandises dispose, en premier lieu, d'une voie ferrée gérée par le réseau "Abidjan-Niger", cette voie ferrée allant d'Abidjan à Ouagadougou en Haute-Volta et passant par les différents centres importants: Bouaké (Côte-d'Ivoire), Ferkessedougou (Côte-d'Ivoire), Ouangolodougou (Côte-d'Ivoire), Bobo-Dioulasso (Haute-Volta).

Elle dispose, également, d'un parc routier assez important, mais pratiquement la majorité du trafic transit douanier reste le monopole du chemin de fer.

Les différents itinéraires empruntés pour ces trois territoires sont:

a) République du Mali:

Chemin de fer d'Abidjan jusque Ouangolodougou (proximité de la frontière du Mali).

A partir de ce centre rupture de charge puisque reprise des marchandises par transport routier jusqu'à leur destination finale.

b) République de Haute-Volta:

Chemin de fer jusque Bobo-Dioulasso ou Ouagadougou, les deux principaux centres de ce territoire.

c) République du Niger:

Chemin de fer d'Abidjan jusque Ouagadougou.

Eclatement des marchandises dans ce centre et reprise par camions routiers jusqu'à leur destination.

II. REGIME DOUANIER DES MARCHANDISES EN TRANSIT

A. Régimes existants:

Il existe en Côte-d'Ivoire deux régimes:

- a) celui de la déclaration de détail ou acquit à caution,
- b) transit international d'après une convention passée entre seuls le Réseau "Abidjan-Niger" et l'Administration des douanes.

B. Formules utilisées:

La formule qui est la plus couramment utilisée et, il faut bien le dire, pratiquement la seule, est la déclaration de détail ou de l'acquit à caution, car comme nous le verrons plus loin le transit international dans notre territoire ne peut se faire que d'une manière très souple et est rendu pratiquement impossible si l'on veut s'en tenir à la réglementation stricte qui régit ce transit douanier.

C. Obligations des transitaires:

Les obligations pour effectuer le transit douanier par déclaration de détail nécessitent de la part de celui qui l'effectue un crédit d'enlèvement en douane et par le fait même d'une caution bancaire qui est agréée par le trésorier payeur de notre pays, valable pour une durée d'un an et renouvelable.

Cette déclaration de détail tombe sous le coup de la réglementation douanière qui régit celle-ci.

Les différents transitaires s'engagent à faire parvenir la marchandise en état au bureau douanier de destination demandée,

dans les délais prescrits et sont tenus pour responsables en cas de déficit ou de non apurement de l'acquit à caution par les douanes de destination.

Cette formule assure donc le Service des Douanes une garantie totale sans aucun risque à courir pour lui.

De ce fait les douanes laissent aux transitaires le libre choix des moyens de transport et n'imposent aucun itinéraire, ceux-ci étant, d'ailleurs, réduits à leur plus simple expression.

De plus cette administration se montre extrêmement large quant aux délais d'acheminement repris sur l'acquit à caution.

D. Conditions particulières de certains territoires:

La République de Côte-d'Ivoire bénéficiant du trafic portuaire pour les marchandises des pays voisins ne grève ces marchandises d'aucun frais supplémentaire, mais il n'en est pas de même pour tous les territoires.

En effet, la République de Haute-Volta a décidé, en date du 1er janvier de cette année, de taxer toutes les marchandises transitant par son territoire, d'une taxe de statistique de un pour cent calculée sur la valeur CAF. Ceci a eu pour conséquence, d'ailleurs, de voir les marchandises de la République du Mali (est) qui transitaient autrefois par la Haute-Volta, éviter le passage par ce territoire pour emprunter un itinéraire passant par Ouangolodougou pour rentrer directement dans le territoire du Mali.

III. AMELIORATION A ENVISAGER

Il est bien évident que le transit douanier par déclaration de détail représente un travail matériel important tout en imposant aux transitaires des risques financiers non négligeables.

Pour cette raison il semblerait que le transit international devrait apporter une simplification dans le transit douanier actuel, mais il ne peut être réalisable qu'à certaines conditions qui semblent, à priori, difficiles à concilier.

En effet, il conviendrait, en premier lieu, que la convention de transit international soit étendue à des transitaires ou à des groupeurs et, évidemment, cette décision ne peut être du ressort du secteur privé.

De plus, dans l'état actuel des choses, la structure du port d'Abidjan, dont les surfaces en magasins sont nettement insuffisantes pour son trafic, ne permet pas de faire du groupage à l'intérieur de la zone portuaire et il est nécessaire pour effectuer celui-ci d'utiliser les magasins qui sont, dans tous les cas, hors du cordon douanier. Il faudrait donc que l'administration des douanes autorise les sociétés intéressées à manipuler les marchandises dans ces magasins sous surveillance de la douane et à sortir celles-ci de la zone portuaire sur simple présentation de feuilles de gros.

Ceci est également une question que le secteur privé ne peut résoudre et qui dépend uniquement des services douaniers de notre territoire. Dans le cas où cette formule qui, il faut bien le dire, est l'aberration du contrôle douanier, ne serait acceptée, il faudrait alors envisager la construction d'un important magasin à l'intérieur de la zone douanière pour que les groupeurs ou transitaires puissent effectuer du transit international.

Ceci a, évidemment, des conséquences financières que seul le Gouvernement de notre pays peut résoudre.

Voici donc, décrite d'une façon sommaire, la situation du transit douanier en Côte-d'Ivoire qui, s'il doit être changé, ne doit apporter qu'une simplification tout en préservant les garanties que doit exiger une administration des douanes.