

## Incidence des réseaux de transport sur le Commerce et Tourisme

### 1. CADRE GENERAL

#### 1.1. Situation socio-économique

Dès son accession à l'indépendance en 1960, la Côte d'Ivoire a porté son choix sur un développement axé sur le libéralisme économique, l'initiative privée et l'ouverture aux capitaux et aux échanges extérieurs. Cette politique a permis de réaliser des performances appréciables au cours de la période 1960-1980, avec notamment un taux de croissance annuel moyen de l'ordre de 7%, soutenu notamment par l'agriculture qui en est le pilier principal. Les infrastructures ont servi de pilier essentiel à l'essor économique en permettant l'accès à de nouvelles zones à mettre en valeur.

L'expansion économique pendant cette période a permis de développer un important réseau d'infrastructures routières, portuaires et aéroportuaires.

Ce résultat a été surtout le fruit de l'effort important d'investissement réalisé par l'Etat durant cette période.

Au cours des années 80, la forte chute des cours de certaines matières premières dont le café et le cacao ont fortement atténué la capacité de l'Etat à poursuivre le développement et l'entretien des infrastructures. Face à cette situation, la Côte d'Ivoire a mis en œuvre, à partir de 1981, plusieurs programmes d'ajustement structurel avec l'appui du Fonds Monétaire International et de la Banque Mondiale. Ces programmes n'ont pas permis de résorber tous les effets de la crise économique et de rétablir la dynamique de construction nationale.

A partir de la fin des années 1990, la Côte d'Ivoire est confrontée à une crise sociale et politique qui a connu son summum en septembre 2002 par un conflit armé qui a entraîné la partition de fait du pays. Ce conflit a accentué la détérioration de la situation socioéconomique. La signature de l'Accord de paix de Ouagadougou le 7 mars 2007, entre les parties belligérantes donne un nouvel espoir de retour à la normalité après les échecs des précédents accords et les reports successifs des élections depuis octobre 2005.

Dans ce nouveau cadre politique, le Gouvernement formé des suites de cet accord a mis un accent sur les mesures visant à :

- i) restaurer la stabilité politique et sécuritaire comme un préalable à une reprise post-conflit et,
- ii) assurer la stabilité économique et renouer les relations avec les institutions financières internationales. Il s'en est suivi, la reprise du paiement des services de la dette auprès de la Banque mondiale et de la BAD en juillet 2007, l'apurement complet des arriérés envers la Banque mondiale le 1er avril 2008 et l'engagement à apurer tous ses arriérés à la BAD en juillet 2008. Ceci permettrait la reprise de l'assistance et les programmes réguliers de ces bailleurs de fonds.

La perspective de sortie de crise prochaine offre donc l'opportunité de repenser les actions gouvernementales dans tous les secteurs. Les besoins immenses nés dans années perdues seront face à la modicité des moyens de l'Etat, aux difficultés de mobilisation de ressources extérieures sous les effets conjugués du poids de la dette extérieure et de la crise économique mondiale et enfin aux difficultés de rétablissement de la confiance inhérente à toute sortie de conflit armé. Il s'agira donc pour l'état d'opérer les choix judicieux et audacieux ayant les meilleurs impacts pour le redécollage économique.

## **1.2. Evolution récente de l'économie**

La crise qui a secoué la Côte d'Ivoire a eu un impact économique, social et régional considérable. Ses répercussions ont été ressenties dans toute la sous-région ouest africaine, en limitant le commerce, le transport, les investissements, la croissance et l'intégration sous-régionale. Néanmoins, l'économie de la Côte d'Ivoire reste la plus importante de la région, représentant environ 40% du PIB de l'Union économique et monétaire d'Afrique de l'Ouest (UEMOA).

La croissance économique a continué de stagner en 2006. Avec un climat d'investissement déprimé et le problème des déchets toxiques en août 2006, la croissance économique est restée faible (0,8% en termes réels, par rapport à 1,8% en 2005). Il y'a eu, cependant, une forte croissance de la production pétrolière (le pétrole brut et les produits raffinés) et une reprise modeste dans le secteur des télécommunications et quelques secteurs commerciaux.

En 2007, on a également enregistré des progrès au niveau du développement fiscal. Les dernières données de 2007 indiquent que l'exécution du programme fiscale est généralement en bonne voie dans le cadre du programme d'Aide d'urgence post conflit (EPCA) du Fonds, avec l'excédent primaire (0,8% du PIB) s'approchant de la cible de 1% estimée pour 2007.

## **1.3. Stratégie de développement**

Pour atteindre les taux de croissances élevés attendus, la stratégie de développement s'articule autour des axes suivants :

- poursuite de la politique de rigueur en matière de gestion financière et économique ;
- poursuite de la politique de désengagement de l'Etat des activités de production, encouragement du développement du secteur privé, limitation du rôle de l'Etat au suivi des effets de la politique du développement adoptée, adaptation de cette politique au vu des résultats atteints et maintien de l'investissement public de soutien (infrastructures, hydraulique, assainissement) ;
- poursuite du programme de valorisation des ressources humaines, et lutte contre la pauvreté ;
- mise en œuvre d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire pour mettre en valeur toutes les potentialités ;
- poursuite de la politique de promotion du secteur rural, de modernisation et diversification de l'agriculture ;
- renforcement de la lutte contre la dégradation de l'environnement, et amélioration du cadre de vie des populations.

## **1.4. L'importance du secteur des Transports dans l'économie**

Dans ce cadre, la définition d'une stratégie adéquate en matière de transport est une nécessité vitale à cette étape du processus économique. En effet, avec la mise en place d'un système économique plus concurrentiel, il s'avère désormais impérieux de mieux gérer l'ensemble des facteurs utilisés dans le système de production ivoirien, et le transport se révèle être parmi les plus importants. Par ses multiples fonctions, il sous-tend toutes les activités économiques et sociales. Le transport intervient ainsi en amont et en aval des productions agricoles et industrielles, il est le support des projets touristiques et participe directement à l'amélioration de la balance des paiements. Sa contribution à la production intérieure brute (PIB) se situait entre 7,5% et 12% par an au cours de la période 1992-1999.

Ce document est une consolidation des productions de toutes les structures sous tutelle du Ministère des Infrastructures Economiques. Il répond à la nécessité de disposer d'une vision globale à moyen et long terme pour le développement et l'entretien des infrastructures économiques en Côte d'Ivoire. Ceci inclut la maintenance du patrimoine actuel et l'investissement dans de nouvelles capacités, ainsi que les questions de financement de ces infrastructures.

## **2. ETAT DES LIEUX POST-CONFLIT**

### **2.1. Le sous secteur routier**

#### **2.1.1. Etat du réseau routier**

##### **Au plan quantitatif :**

Dès l'accession à l'indépendance, le Gouvernement a placé le développement du réseau routier au centre de ses préoccupations. En effet, la Côte d'Ivoire a longtemps choisi de faire de l'agriculture le pilier de son économie. Les slogans « La route précède le développement » et « l'économie de ce pays repose sur l'agriculture » ont merveilleusement cohabité.

Il s'agit donc pour le Gouvernement de :

- Rendre accessible de nouveaux espaces à mettre en valeur,
- Permettre l'évacuation des productions agricoles,
- Permettre les échanges commerciaux entre les centres urbains et ruraux,

Ainsi, le réseau routier est passé de 24 000 km en 1960 à plus de 80 000 km en 2000, toutes catégories de routes confondues. Le tableau d'évolution du linéaire (en km) est résumé dans le tableau suivant :

	<b>1960</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>
<b>Routes en terres</b>	24 300	33 800	42 300	63 300	75 500
<b>Routes revêtues</b>	700	1 300	3 100	4 700	6 500
<b>Total</b>	<b>25 000</b>	<b>35 000</b>	<b>45 400</b>	<b>68 000</b>	<b>82 000</b>

Le pays compte également un tronçon autoroutier partant d'Abidjan en direction du centre du pays. Il a pour objectif premier d'atteindre la ville de Yamoussoukro qui constitue le nœud de répartition du trafic en deux directions : Nord, Burkina, Mali et Ouest du pays.

Ce réseau routier comprend également 20 bacs et 4 600 ouvrages dont 327 ponts pour le franchissement des cours d'eau.

Malgré le linéaire important, la densité du réseau est très variable d'une région à l'autre, notamment en ce qui concerne le réseau bitumé. Il présente également une faiblesse notable en ce qui concerne l'interconnexion avec le réseau bitumé des pays limitrophes. Ainsi on dénombre une seule interconnexion trois pays limitrophes sur cinq (Ghana 1978, plus de 500km de frontière, Burkina Faso et Mali en 1986 (?)).

Aucune voie bitumée ne relie la Côte d'Ivoire à la Guinée et la Côte d'Ivoire au Libéria.

La carte ci-dessous montre la répartition du réseau bitumé.

### **Au plan qualitatif**

#### **Les routes en terre**

Les derniers relevés de dégradation réalisés en 1999 sur les routes en terre sur toute l'étendue du territoire montrait un état précaire. Il donnait les résultats suivants :

- 15 000 kms de routes impraticables comportant plus de 500 points de coupures ;
- 20 000 kms fortement dégradées et comportant des bourbiers, des rampes glissantes et de nombreux autres points critiques ;
- Un réseau comportant en général un niveau de service général faible.

Depuis 1999, cette situation s'est fortement détériorée du fait des crises successives. En particulier les zones dites ex assiégées et portant sur plus de la moitié du territoire n'ont été que l'objet de faible intervention pour permettre l'évacuation de la production de coton à travers. En raison de la faiblesse des budgets alloués à l'entretien routier, la zone gouvernementale n'a pas non plus fait l'objet d'un entretien routier suivi.

Compte tenu du niveau de pluviométrie dans l'ensemble du pays, il s'avère que, 10 ans sans entretien revient à considérer que l'ensemble du réseau routier en terre est à reconstruire ou, au moins nécessite des interventions lourdes une mise à niveau général avant de revenir à une situation de tâches d'entretien courant.

#### **Le réseau routier revêtu**

Le réseau routier revêtu a fait l'objet en 2002 d'une étude générale dans le cadre de l'étude de mise à péage. L'Etat des lieux montre le taux important de routes dégradées. L'étude a porté sur 6100 km de routes revêtues soit environ 94% de l'estimation de la longueur du réseau revêtu. Le résumé est porté dans le tableau ci-dessous et la carte ci-après.

	Linéaire total	Etat du réseau				
		Très bon	Bon	Moyen	Mauvais	Très mauvais
Linéaire	6 109	599	2472	1264	1008	766
Pourcentage	100%	9,8%	40,5%	20,7%	16,5%	12,5%

L'état de ce réseau montre que plus de 1 700 km de routes revêtues nécessite une intervention urgente, soit près du tiers du réseau construit en 40 ans.

à moyen terme seul 10% du réseau peut attendre une intervention tout en offrant un niveau de service acceptable moyennant un entretien courant suivi.

La situation a très certainement évolué de façon défavorable au cours des six dernières années. Au cours des 6 dernières années, seulement 100 km (route Abidjan-Adzopé) ont fait l'objet de travaux de renforcement.

La carte suivante présente l'état du réseau routier bitumé en 2002. (carte du réseau bitumé)

### **2.1.2. Cadre de gestion de l'entretien du réseau**

Dès le début des années 1980, avec la crise financière traversée par la Côte d'Ivoire, les budgets d'entretien se sont réduits de manière significative pour passer en dessous des minima requis. Des dysfonctionnements sont alors apparus dans le système de gestion des travaux d'entretien routier exécutés en **régie d'administration**.

- au niveau structurel, la quasi totalité des travaux d'entretien étaient exécutés en régie d'administration, avec un cumul des attributions des mandats de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre;
- au niveau humain, l'affaiblissement des capacités en ressources humaines compétentes, due au vieillissement et au non renouvellement des effectifs ;
- au niveau matériel, l'indisponibilité des engins, due à leur mauvaise gestion et à l'absence de maintenance appropriée ;
- au niveau financier, l'insuffisance des ressources due à une réduction significative des dotations budgétaires, et aux retards importants dans la mise en place effective de ces ressources ;
- au niveau des procédures, les lourdeurs administratives constatées dans toute la chaîne des opérations avec pour conséquence, l'insuffisance dans la réalisation effective des programmes du fait de la faiblesse du contrôle et la réduction progressive de la capacité d'absorption des ressources.

A la fin des années 1990, le Gouvernement avait fait le constat que la récession économique et la rareté des ressources avaient eu pour conséquence la détérioration du réseau routier du fait de l'insuffisance d'entretien. Cette situation induisait la nécessité de prendre des dispositions urgentes pour ne pas que la Côte d'Ivoire se retrouve dans une situation préjudiciable à l'ensemble des secteurs de son économie du fait des coûts élevés d'exploitation des véhicules et donc des transports routiers.

Avec l'appui financier de la Banque Mondiale, le Programme d'Ajustement et d'Investissement dans le secteur des Transports en Côte d'Ivoire (CI-PAST) a permis de faire une réforme sectorielle majeure qui a abouti à un changement du cadre institutionnel, marqué par (i) un désengagement des administrations publiques et (ii) le transfert à des sociétés d'Etat. Ce remodelage des structures étatiques impliquées dans la gestion des infrastructures routières a conduit à la suppression de la Direction de Routes et Voiries (DRV) et à la création de 2 sociétés d'Etat, régies par la Loi de 1997 sur les sociétés d'Etat, notamment :

- L'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE) créée par le décret N° 2001-592 du 19 septembre 2001, et qui est chargée de la préparation et de l'exécution des tâches de programmation, de la passation des marchés et du suivi des travaux routiers ;
- Le Fonds d'Entretien Routier (FER) créé par le décret N° 2001-591 du 19 septembre 2001, et qui a pour mission la pérennisation du financement de l'entretien routier, par la mobilisation et l'affectation de ressources identifiées aux travaux d'entretien routier.

Ces deux entités respectivement, de maîtrise d'ouvrage déléguée et de financement sont effectivement opérationnelles depuis le début de l'année 2003.

Par ailleurs, le décret n° 2003-381 du 09 octobre 2003 portant organisation du Ministère des Infrastructures Economiques, crée la Direction des Infrastructures Routières (DIR) en remplacement de la Direction des Routes et Voiries (DRV). Cette nouvelle structure assure les fonctions de normalisation, de programmation et de contrôle des activités du secteur routier. Elle est chargée notamment de :

- participer à la définition de la politique, des orientations et des stratégies en matière d'équipements en infrastructures routières et au suivi des études de projet ;

- participer à l'élaboration en liaison avec les services compétents des normes et spécifications techniques et d'assurer la veille technologique.
- Depuis l'antiquité, il existe en Afrique un commerce ponctué par des pistes caravanières célèbres ;
- Cela signifie que la route a toujours été un facteur d'intégration en Afrique, dans la sous- région et plus particulièrement en Côte d'Ivoire ;

## **2.2. Le sous secteur ferroviaire**

### **2.2.1. Etat du réseau de chemin de fer**

#### **Au plan quantitatif :**

L'on peut citer :

- Le manque d'une double ligne sur le tronçon Abidjan - Ouagadougou ;
- Le manque de matériel roulant surtout pour assurer le transport de personnes en zone urbaine ;
- L'absence de nouveaux projets intérieurs.

#### **Au plan qualitatif :**

La qualité de service n'est pas de mise surtout du fait de la concurrence rail – route qui tourne aujourd'hui en faveur de la route car le transport de personne par car a énormément progressé depuis les années 1980. Le vieillissement des installations participe à la baisse de la qualité de service.

## **2.3. Le sous secteur aérien**

### **2.3.1. Etat du réseau de transport par avion**

#### **Au plan quantitatif :**

Il existe en Côte d'Ivoire des aéroports dans la quasi – totalité des régions qui manque certainement d'équipement et surtout d'entretien. L'exploitation de flotte battant pavillon n'est plus assurée depuis les années 1980.

## **2.4. Le sous secteur par mer**

### **2.4.1. Etat des infrastructures portuaires**

#### **Au plan quantitatif :**

Le transport par la mer est correctement assuré par les navires provenant d'autres pays étrangers.

Il existe deux ports basé à San – Pedro et à Abidjan. Ces infrastructures tournent à un régime suffisant dès lors que les pays de l'hinterland sont tournés vers ceux- ci.

#### **Au plan qualitatif :**

Les infrastructures portuaires de la Côte d'Ivoire sont classées parmi les plus performants de l'Afrique de l'Ouest.

Le régime normal tourne autour de 20 000 000 de tonnes de marchandises par an.

## **2.5. Le sous secteur fluvio - lagunaire**

### **2.5.1. Etat des infrastructures**

#### **Au plan quantitatif :**

Il Existence quelques transporteurs qui utilisent de façon bénévole et anarchique les plans d'eau offert par la ville d'Abidjan.

Les infrastructures pouvant permettre l'exploitation efficace pour développer ce sous-secteur n'existent pas en dehors de celles installées par la Société de Transport Abidjanais (SOTRA). Cette entreprise ne peut à elle seule déplacer toute la population Abidjanaise.

#### **Au plan qualitatif :**

Indépendamment de la qualité service offert par les exploitants artisanaux, Abidjan offre un plan d'eau splendide qu'il faut régulièrement entretenir par de fréquents dragages. Ces différents entretiens permettront de d'utiliser ce plan d'eau pour des besoins de sport, tourisme, et déplacement des bien et de personnes.

Après un bref aperçu que l'on a pu donner sur le secteur des transports dans sa dimension essentiel, l'on note peut noter que les sous - secteurs qui souffrent le plus tournent autour de celui des transports terrestres.

## **2.6. Le transport vu sous l'angle sous - régional**

L'intégration sous- régionale étant un facteur de développement ; comment chaque Etat membre de la sous –région devra s'y prendre pour rendre les populations de la zone plus heureuse par l'assurance d'une mobilité sans frontière des biens et des personnes à travers l'implication forte du politique dans les différents Etats.

Indépendamment des autres modes de transport que sont : Le chemin de fer, l'air, la mer qui sont des secteurs moteurs de l'économie national, il n'en demeure pas moins que la route a occupé une autre dimension dans le choix des décideurs dès les années indépendances, compte tenu du fait que ce secteur devrait précéder le développement interne en faisant disparaître les disparités régionales de sorte que le marché intérieur connaisse un essor équilibré entre les différentes régions du pays et par ricocher aboutir à un développement harmonieux de l'industrie touristique desdites régions.

Aussi faudrait – il savoir que la Côte d'Ivoire a disposé d'instruments de développement du transport terrestres, qui sont :

- ✓ Parc automobile national en 2008 : 450 000 véhicules tous types confondus constitué d'environ 80% de véhicules d'occasion importés de l'occident et 20% de véhicules neufs qui sont achetés essentiellement par les entreprises dont le fonctionnement exige une qualité de service élevé contraignante ;
- ✓ Une compagnie d'exploitation de chemin de fer hérité de la colonisation, dont les infrastructures de base sont vétustes et le matériel d'exploitation sous- exploités ;
- ✓ Inexistence d'une compagnie nationale capable d'assurer le transport aérien à l'intérieur du territoire ivoirien ;
- ✓ Existence de deux ports (Abidjan et San – Pedro) qui fonctionne en dessous de leur plein régime sans un intérêt particulier des commerçants et autres hommes

d'affaire des pays de l'hinterland et autre pays voisin (Libéria et Guinée pour le développement du port de San - Pedro) ;

- ✓ Existence de la commission nationale de facilitation des transports routiers ;
- ✓ Existence de l'observatoire de la fluidité des Transports (OFT) ;
- ✓ Existence de l'observatoire de Pratiques Anormales (OPA) ;

Avant d'aborder le sujet, il convient de valoriser les Instruments de facilitation de transport et d'intégration économique de la sous-région en matière de travail abattu dans le domaine des transports en vue de faciliter le commerce et le tourisme sous- régional.

Les premiers modes de transports tels que cités plus haut, ont une influence très positive sur les marchés intérieurs des Etats car ces modes ont une organisation et une gestion beaucoup plus optimiste, saine avec en prime, moins de désordre commise par les organisations professionnels eux – même ; Contrairement au secteur du sous secteur des transports routiers. Comment démontrer l'influence du secteur des transports sur le marché national sans se fonder sur les expériences sous régionale tel présenté dans le cadre des pratiques anormales sur les corridors.

Ainsi les partenaires au développement ont décidé eux aussi à doter les Etats de la sous région pour endiguer un certain nombre de fléau qui empêche nos pays de rendre compétitifs les marchés intérieurs des différents Etats mais aussi les marchés sous régionaux. Ainsi on peut citer les actions menés par les organisations WEST AFRICA TRADE HUP, ATP, E –ATP en relation avec l'UEMOA, la CEDEAO et autres partenaires au développement tels que : la Banque Mondial, l'Union Européenne, l'USAID, etc.

Toutes ces organisations qui sont mises en place aujourd'hui dans le cadre sous- régional, ont pour but de mener des études, et des actions afin d'endiguer un certain nombre de phénomène qui influent négativement les coûts de transports des produits agricoles, industriels, doivent alimenter les différents marchés et l'industrie touristique par la réduction des pratiques anormales qui sont vécues sur les corridors afin que les prix aux consommateurs baissent.

### **3. Certaines expériences**

#### **3.1 L'Observatoire des Pratiques anormales (OPA)**

Le rôle de L'Observatoire des Pratiques anormales (OPA) est de mener au quotidien les enquêtes dans les corridors Abidjan-Bamako et Abidjan-Ouagadougou, sous la supervision de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation DGTTC et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) afin de contribuer à l'élaboration de rapports trimestriels de l'OPA. La CCI a pour tâche de mettre des rapports à la disposition de West Africa Trade Hub de l'USAID, en l'occurrence maître d'œuvre, en vue de leur traitement à l'UEMOA et publication aux autorités des Etats membre de l'UEMOA et du Ghana.

Ces rapports sont relatifs au degré de harcèlement routier le long des corridors. Ils donnent une image détaillée du niveau de corruption et des retards causés aux nombreux postes de contrôles sur les axes routiers inter - Etats.

La collaboration de West Africa Trade Hub d'une part, avec l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), programme conjoint des gouvernements de Côte d'Ivoire, du Togo, du Bénin et du Nigéria et d'autre part, avec Agro-business Trade Promotion (ATP), vise à accroître la valeur et le volume du commerce agricole régional en Afrique de l'ouest et détermine une nouvelle vision appelée « BORDERLESS ».

**« BORDERLESS », c'est le transport et le commerce, tels qu'ils devraient l'être, efficaces et rentables ;**



**« BORDERLESS », ce sont des camions en règle, transportant des cargaisons légales, sans être harcelés ou retardés.**

Vu l'ampleur des pratiques anormales sur nos différentes routes, les décideurs devraient faire de la lutte contre ces fléaux un cheval de bataille. De toutes les façons, il n'est plus à démontrer que les entraves à la circulation des biens et des personnes qui sont inclus dans le vocable « tracasseries routières » entraînent d'énormes pertes pour les économies d'un Etat, à fortiori les pays sous-développés, que sont les nôtres. Ces pertes partent des phénomènes suivants :

- ✓ Perte de temps aux différents nombreux barrages qui jonchent nos routes ;
- ✓ Perte d'argent par les transporteurs de marchandises à ces barrages ;
- ✓ Perte de tout ou partie de denrées agricoles périssables qui se trouvent à bord des véhicules de transports due aux nombreux et longs arrêts aux différents barrages routiers ;

L'on peut résumer le rôle de l'**Observatoire des Pratiques Anormales (OPA)** par :

- ✓ **Identifier, analyser et Publier les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers inter-Etats ;**
- ✓ **Diffuser auprès du grand public les résultats des statistiques à partir de constats effectués sur les corridors ;**
- ✓ **Amener les autorités des pays concernées à prendre des décisions et mesures correctrices appropriées.**

### **3.1.2 Résultats des pratiques anormales (moyenne annuelle)**

#### **3.1.2.1 Evolution du nombre de barrières de 2007 à 2010**

Moyenne annuelle de contrôles par camion, par voyage , par corridor et par Etat

Corridor (km)	Pays	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010	Normes
<b>Tema –Ouaga (1057)</b>		<b>23</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>3</b>
(881)	Ghana	16	17	16	17	
(176)	Burkina Faso	7	5	7	7	
<b>Ouaga-Bamako (920)</b>		<b>24</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>3</b>
(488)	Burkina Faso	6	7	8	8	
(432)	Mali	18	24	22	21	
<b>Lomé-Ouaga (1020)</b>		<b>18</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>3</b>
(746)	Togo	12	14	14	13	
(274)	Burkina Faso	6	6	7	6	
<b>Bamako-Dakar (1476)</b>				<b>38</b>	<b>32</b>	<b>3</b>
(794)	Mali			11	12	
(682)	Sénégal			27	20	
<b>Abidjan-Ouaga (1263)</b>					<b>28</b>	
(746)	Côte d'Ivoire				21	
(517)	Burkina Faso				7	
<b>Abidjan-Bamako (1174)</b>					<b>29</b>	
(710)	Côte d'Ivoire				19	
(464)	Mali				10	

### Evolution des perceptions illicites de 2007 à 2010

Moyenne annuelle des perceptions illicites par camion, par voyage, par corridor et par Etat					
Corridor (km)	Pays	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010
Tema –Ouaga (1057)		23500	20000	26805	20462
(881)	Ghana	13500	13467	17986	8515
(176)	Burkina faso	10000	6533	8819	11947
<b>Ouaga-Bamako (920)</b>		<b>63000</b>	<b>47667</b>	<b>47982</b>	<b>47849</b>
(488)	Burkina Faso	16500	7433	11295	12314
(432)	Mali	46500	40233	36687	35535
Lomé-Ouaga (1020)		22750	18300	19627	20091
(746)	Togo	13000	10433	11734	12474
(274)	Burkina Faso	9750	7867	7893	7617
<b>Bamako-Dakar (1476)</b>				<b>50297</b>	<b>44472</b>
(794)	Mali			16664	17462
(682)	Sénégal			<b>33633</b>	<b>27010</b>
Abidjan-Ouaga (1263)					<b>65376</b>
(746)	Côte d'Ivoire				<b>47407</b>
(517)	Burkina Faso				17969
Abidjan-Bamako (1174)					<b>70478</b>
(710)	Côte d'Ivoire				<b>51148</b>
(464)	Mali				19330

Evolution des délais de contrôles de 2007 à 2010

Moyenne annuelle des retards (en minutes) par camion, par voyage, par corridor et par Etat

Corridor (km)	Pays	Année 2007	Année 2008	Année 2009	Année 2010
Tema –Ouaga (1057)		124	233	209	173
(881)	Ghana	35	164	134	115
(176)	Burkina Faso	89	68	74	58
Ouaga-Bamako (920)		43	159	154	113
(488)	Burkina Faso	12	98	65	41
(432)	Mali	31	62	89	73
Lomé-Ouaga (1020)		80	88	84	109
(746)	Togo	14	42	52	65
(274)	Burkina Faso	66	46	32	44
Bamako-Dakar (1476)				303	192
(794)	Mali			71	87
(682)	Sénégal			231	105
Abidjan-Ouaga (1263)					168
(746)	Côte d'Ivoire				129
(517)	Burkina Faso				39
Abidjan-Bamako (1174)					223
(710)	Côte d'Ivoire				166
(464)	Mali				57

### **3.1.2.2 Résultats des pratiques anormales (moyenne annuelle)**

- ✓ Les indicateurs suivis par l'OPA affichent une évolution en dents de scie, de 2007 à 2010, exprimant ainsi une résistance du système au changement.
- ✓ On note cependant au niveau de certains Etats une tendance globale
- ✓ Orientée à la baisse de ces indicateurs qui restent élevés
- ✓ Les normes communautaires relatives à ces indicateurs ne sont respectées sur aucun des corridors.
- ✓ Des efforts importants doivent être fournis par l'ensemble des acteurs pour la suppression de ces pratiques anormales
- ✓ Des efforts importants doivent être fournis par l'ensemble des acteurs pour la suppression de ces pratiques anormales

### **4. OBJECTIF GENERAL DU PROGRAMME MIS EN ŒUVRE PAR L'UEMOA ET LA CEDEAO (Les postes juxtaposés)**

- ✓ **Améliorer** la compétitivité des économies des Etats membres de la sous-région en rendant les échanges intra-régionaux plus fluides par L'élimination des barrières non tarifaires
- ✓ **OBJECTIFS SPECIFIQUES (Dans une approche « Corridor »)**
  - Rendre le trafic routier inter-état plus fluide et réduire les coûts qui y sont associés
  - Assurer un suivi systématique des pratiques anormales sur les axes routiers
  - Simplifier et harmoniser les procédures & réglementations régissant les transports et le transit routiers
  - Trois composantes prioritaires
  - **Implantation de postes de contrôle juxtaposés aux frontières :**
    - Mise en place d'un observatoire des pratiques anormales sur les axes routiers inter- Etats ;
    - **Simplification et harmonisation des procédures et réglementations.**
- ✓ **Simplification et harmonisation des procédures**
- ✓ **Le régime du Transit Routier Inter-Etats (TRIE) :**
  - TRIE actuel: paiement d'une commission de garantie et délivrance d'un carnet TRIE dans chaque pays traversé, la Chambre de commerce: caution unique dans chaque Etat qui garantit les opérations de transit ;
  - TRIE nouveau: carnet unique TRIE. Système de paiement (unique au départ) et de partage de la commission de garantie entre les cautions des pays traversés. Libéralisation des cautions ;
  - Signature convention TRIE Mali, Burkina Faso, Ghana: juin 2006.
- ✓ **Le Contrôle Routier**
  - Décision n° 15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application d'un Plan Régional de Contrôle routier adopté le 16 décembre 2005 à Bamako ;
  - Directive n°08/2005/CM/UEMOA portant réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union, adopté le 16 décembre **2005 à Bamako.**
- ✓ **Le Contrôle de la charge à l'essieu**

Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle des gabarits, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds de transport routier de marchandises dans les Etats membres de l'Union, a été adopté le 16 décembre 2005.

✓ **Les Comités Nationaux de facilitation**

- Comité National de Facilitation mis en place dans tous les Etats membres de l'Union ;
- Le Comité permettra de recueillir dans chaque Etat l'ensemble des problèmes rencontrés et définir les solutions idoines.

✓ **Le Comité Technique de suivi de la suppression des barrières non tarifaires**

- Décision n°16/2005/CM/UEMOA porte «création, organisation et fonctionnement du Comité technique de suivi de la suppression des barrières non tarifaires» ;
- Le Comité permet de suivre la mise en œuvre au plan national des textes communautaires.

✓ **CONTRIBUTION DU PROGRAMME A LA FACILITATION DES ECHANGES**

- Réduction des temps d'acheminement des marchandises
- Réduction des coûts de transport
- Amélioration des services offerts
- Sécurisation des approvisionnements
- Gains de productivité sur la chaîne des transports
- Implication du secteur privé dans la recherche de solutions
- Accroissement des échanges intra-communautaires et avec l'extérieur

**5. Agribusiness and Trade Promotion (USAID ATP) et Expanded Agribusiness and Trade Promotion (USAID E-ATP)**

**1. Impact des tracasseries routières sur le commerce des produits agricoles en Afrique de l'Ouest**

**2. Généralités sur les des deux projets**

- ✓ Ces deux programmes régionaux, financés par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique via l'Agence pour le Développement international (USAID), visent à accroître la valeur et le volume du commerce intra-régional des produits dans six chaînes de valeurs agricoles le long de certains couloirs de commerce et de transport dans huit pays africains : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Nigeria, Sénégal et Togo
- ✓ USAID ATP se concentre sur les chaînes de valeurs : maïs, bétail/viande et oignon/échalote
- ✓ USAID E-ATP se concentre sur les chaînes de valeurs riz, mil/sorgho et volaille

**3. VOLET TRANSPORT ET LOGISTIQUE**

- ✓ Transport: Réduction de l'incidence des tracasseries routières dans les échanges des produits agricoles de base ;
- ✓ Logistique: Amélioration de l'efficacité des transactions commerciales et de l'accès au marché régional à travers la réduction des coûts du transport et l'amélioration de la chaîne logistique.

**4. STRATEGIE DE REDUCTION DES BARRIERES ET DES COUTS DE TRANSPORT**

**4.1. SELECTION DES CORRIDORS (CRITERES DE SELECTION)**

- ✓ La contribution du corridor à la sécurité alimentaire (couloir servant au transport des produits de la filière concernée des zones de surplus de production vers des zones de déficit) ;
- ✓ L'importance en volume et en valeur des produits de la filière transitant par le corridor ;
- ✓ L'importance des entraves physiques et non physiques au commerce sur le corridor ;
- ✓ Le rôle intégrateur du corridor (nombre de pays de la sous-région reliés) ;
- ✓ Action complémentaire de celles de la CEDEAO et de l'UEMOA sur les postes de contrôles juxtaposés ;
- ✓ Prises en compte des attentes des acteurs en matière de transport et de logistique ;
- ✓ Autres critères :
  - Existence de mission régionales USAID dans les pays concernés (Mali, Côte d'Ivoire, Sénégal)
  - Possibilité de coopération avec d'autres projets USAID dans les pays concernés (IICEM et PCE).

#### **4.2. COLLECTE DES DONNEES SUR LES TRACASSERIES ROUTIERES**

- ✓ Identification des points de collectes des données (points de chargement et de déchargement, principaux marchés, postes frontaliers etc.) ;
- ✓ Identification des principaux partenaires (gros importateurs, transporteurs, conducteurs, responsables des organisations socio- professionnelles) ;
- ✓ Remise des fiches d'enquête aux chauffeurs et commerçants ;
- ✓ Réception de la fiche à destination.

#### **4.3. VERIFICATION DES DONNEES**

- ✓ Vérification dès leur réception par les assistants en présence de ceux qui les ont collectées
- ✓ Voyage des assistants à bord des camions le long des corridors pour procéder à d'autres vérifications
- ✓ Vérification par les conseillers en transport
- ✓ Le système mis en place permet aussi la traçabilité à travers la codification des données relatives aux enquêtés.

#### **4.4. TRAITEMENT ET ANALYSE DES DONNEES**

- ✓ Les données collectées sont saisies pour générer des tableaux relatifs : aux nombres de barrières, aux prélèvements illicites et aux retards engendrés par chaque catégorie d'agents de contrôle sur l'ensemble des voyages ;
- ✓ Les données sont ensuite envoyées au niveau de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) à la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine où est elles sont combinées avec celles fournies par le West Africa Trade Hub et validées.

#### **4.5. PUBLICATION DES DONNEES**

- ✓ Les données ainsi validées sont publiées sous forme d'un rapport officiel trimestriel appelé rapport de l'OPA qui comporte deux parties: la première partie présente les résultats des enquêtes menées le long des corridors suivis par l'OPA et la deuxième partie ceux des enquêtes menées par USAID ATP et E-ATP ;
- ✓ Ce rapport est mis à la disposition des décideurs des Etats membres. Il est également présenté aux partenaires à l'occasion des ateliers de son lancement.

#### **4.6. COACHING DES CHAUFFEURS ET DES COMMERCANTS**

- ✓ Information et éducation des chauffeurs et commerçants en matière de documentation et des procédures du commerce régional des produits agricoles ;
- ✓ Information sur le comportement à adopter devant les agents de contrôle routier, sur leurs droits et leurs devoirs ;
- ✓ Voyage à bord des camions pour évaluer la formation.

#### 4.7. ROAD SHOWS ET CAMPAGNES BORDELESS

- ✓ Réunions auxquelles prennent part : les représentants de la police, de la gendarmerie, de la douane, des chambres de commerce, des conseils des chargeurs, des Ministères des Transports Terrestres, des syndicats des transporteurs, des conducteurs, des commerçants, des ONG, des Organisations de la Société Civile, des médias, et un grand nombre de camionneurs de diverses nationalités ;
- ✓ Explication et discussion du contenu du rapport. Les compléments d'informations sont apportés par chacune des parties prenantes ;
- ✓ Recommandations pour la réduction des barrières.

#### 4.8. RESULTATS ATTENDUS ET ATTEINTS

#### 4.9. RESULTATS ATTENDUS

- ✓ Réduction du pourcentage annuel par 100 km:
  - Des postes de contrôles routiers
  - Des perceptions illicites d'argent
  - Des pertes de temps à l'occasion des contrôles
- ✓ Réduction annuelle du coût moyen du transport et de la logistique

### **5. LES CONTRAINTES LIEES AU COMMERCE DES CEREALES EN AFRIQUE DE L'OUEST**

#### 5.1. COMMERCE DES CEREALES

- ✓ Les restrictions saisonnières ou les interdictions momentanées des exportations de céréales
- ✓ Les paiements indus de sommes d'argent aux agents de sécurité aux frontières (Diboli-Kidira)
- ✓ Non respect sur le terrain de décisions bilatérales (exemple de la conférence transfrontalière Mali-Sénégal)
- ✓ Difficultés d'obtention des autorisations d'exportation
- ✓ La non application des textes portant harmonisation des règles régissant le contrôle de qualité, la certification et la commercialisation des semences de céréales

#### 5.2. COMMERCE DE L'OIGNON

- ✓ L'émission et l'exigence de documents qui ne sont plus nécessaires pour la circulation de produits du cru: certificat d'origine (A/P1/1/03) ;
- ✓ La non reconnaissance du certificat phytosanitaire d'un pays à l'autre ayant pour conséquence le prélèvement d'échantillons en quantité exagérée sans qu'aucune analyse ne soit faite ;
- ✓ Les frais illicites demandés par les agents de contrôle routier ;
- ✓ Le paiement de droits de douane ;
- ✓ Les restrictions saisonnières d'importation par certain pays (Sénégal).

#### 5.3. COMMERCE DU BETAIL



- ✓ Nombreux barrages routiers avec des collectes de taxes illégales grevant la fluidité des transactions ;
- ✓ Distorsion des politiques nationales et Les difficultés liées au manque d'harmonisation et d'interprétation des textes au niveau régional ;
- ✓ Lourdeur des procédures administratives et l'exigence de certains documents non indispensables, notamment l'autorisation préalable des gouverneurs à l'exportation du bétail au Mali ;
- ✓ Non reconnaissance du certificat vétérinaire d'un pays à l'autre.

## **6. LA MISE EN APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA**

- ✓ Etats ont consenti d'énormes efforts pour le développement et l'amélioration des infrastructures routières.
- ✓ surcharge des camions constitue l'un des facteurs le plus important de la dégradation précoce des routes
- ✓ Les conséquences sont très graves et bien connues : durée de vie des routes réduite de façon exponentielle, insécurité routière grandissante.
- ✓ Malheureusement le contrôle ne se fait pas systématiquement dans les Etats où on notait une dispersion des normes et des sanctions très peu dissuasives.
- ✓ Le cadre régional est le mieux indiqué pour élaborer un outil consensuel permettant de lutter contre ce phénomène.
- ✓ C'est dans ce contexte que le Conseil des Ministres a adopté le **Règlement n ° 014/CM/UEMOA du 16 décembre 2005**

### **Les principaux résultats attendus**

- ✓ Une durée de vie bien plus longue pour la structure de chaussée des routes ;
- ✓ une réduction des coûts d'entretien routier ;
- ✓ une meilleure préservation des véhicules lourds;
- ✓ une réduction des accidents de la route;
- ✓ enfin, d'une façon générale, une réduction, pour la collectivité, des coûts généralisés du transport, et des gains en matière de compétitivité économique

En plus de tout ce qui précède, d'autres difficultés demeurent, il s'agit :

- ✓ Du parc auto vieillissant :

Ce problème trouvera solution dans un programme de mise en place d'un fond de développement des transports qui devra intéresser :

- La route
- Les rails

- ✓ Réorganisation du chargement des véhicules (lettre de voiture et feuille de route)

Les transports on en permanence des difficultés de tous ordres qui ont pour noms :

- Faible prix appliqué à la tonne. Kilomètre ;
- Surcharge au niveau des véhicules lourds de transport de marchandes,
- Application d'un quota 1/3 et 2/3 en vu de partager le fret international entre les transporteurs ivoiriens et ceux venant de l'hinterland ;
- Dégradation du réseau routier ;
- Lenteur dans l'acheminement des produits sur les marchés ;
- Difficulté de placement de personnes du fait du mauvais état des routes.
- Les nombreuses irrégularités ne permettent pas de mettre en place une bonne gouvernance en matière de transport routier.
- ✓ Réorganisation des professionnels des transports

- ✓ Eduquer les forces de l'ordre et des services de douane des types de marchandises à dédouaner (cas de dédouanement de l'oignon signalé dans la sous région et même en Côte d'Ivoire)Après ces difficultés énumérées, l'on peut aisément faire des suggestions pour un développement harmonieux du transport afin de mieux encadrer le secteur pour un développement de l'industrie du tourisme, et d'une évolution positive des prix sur les marchés
  - Formation des acteurs
  - Amélioration du réseau routier (construction d'ouvrages sur les routes carrossable et construction de nouvelles routes bitumée, entretien des routes existantes)
  - Réorganisation des points de chargement et déchargement des personnes et des biens (gare routière) « circulation des personnes »
  - Pérennisation des actions menées par les partenaires au développement par la continuité des actions menées sur le terrain
  - Attirer les transporteurs et les commerçants des pays de l'hinterland
  - Accueil des touristes par la qualité des véhicules de transport urbain à l'Aéroport FHB
  - Organisation des taxis et du transport urbain dans les différentes villes
  - La prise de mesures réglementaire pour améliorer le système des transports
  - Le développement du transport Fulvio – lagunaire (infrastructures et navire)
  - Le développement du transport aérien sur tout le territoire national ;
  - Le développement du transport ferroviaire surtout dans l'agglomération d'Abidjan afin d'enseigner d'autres habitudes aux Abidjanais ; il s'agira de développer le transport par rail, métro, tram – way à adapter au plan de circulation de la cité (développement du transport de masse) ;
  - Développer le plan de mise en œuvre des impacts environnementaux du fait de l'émission des gaz d'échappement de véhicules automobiles ;
  - Baisser le nombre de barrage sur toute l'étendu du territoire ;
  - Baisser les tracasseries routières ;
  - Ces derniers phénomènes augmenteront à coup sûr :
    - Le gain de temps pour les véhicules de transport sur les axes routiers ;
    - Un gain en argent du fait de moins perte de temps et de la baisse du racket ;
  - Mettre en place un système de moyen de transport plombé de sorte que les véhicules soient contrôlés en trois points sur les axes routiers (chargement, barrage de police frontalier, et au déchargement). Ce système devra suivre la containerisation des marchandises et de tracking des véhicules de transports de marchandises et ou la remise en place du TRIE (système de Transport Routier Inter - Etat) afin de sécuriser les marchés intérieur de la fraude d'une autre génération ;
  - Créer de nouvelle ligne de chemin de fer entre San – Pedro et Odienné via Man,
  - Créer de nouvelle compagnie de transport maritime ;
  - Créer de nouvelle compagnie de transport aérien ;
  - Développer le système de transport urbain de masse (car, métro ou tramway) ;
  - Améliorer le chemin de fer existant entre Abidjan – Ouagadougou – Niamey.