

RAPPORT EXPOSANT L'ETAT DU SECTEUR DES TRANSPORTS DE LA REPUBLIQUE DU BENIN

Etat du secteur

L'Etat du secteur des transports est présenté par sous-secteur, à savoir :

- Sous-secteur infrastructures routières
- Sous-secteur services de transport routier
- Sous-secteur ferroviaire
- Sous-secteur maritime et portuaire
- Sous-secteur fluvio-lagunaire
- Sous-secteur aérien.

De 2007 à 2011 les résultats obtenus par rapport aux objectifs spécifiques du sous secteur sont recensés dans les tableaux ci-dessous :

1 - Sous-secteur infrastructures routières

Les investissements consentis sur le réseau routier depuis les années 70 ont permis de construire une infrastructure de transit presque entièrement bitumée. Les deux (02) corridors nord-sud, entre Cotonou et Niamey au Niger d'une part, et Ouagadougou au Burkina faso (voire Bamako au Mali) d'autre part jouent bien leur rôle d'intégration régionale. L'axe côtier Togo-Bénin-Nigéria est également bitumé. Les deux (02) transversales situées au centre et au nord offrent un bon niveau de service et leur bitumage complet est programmé pour le moyen terme.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
1 - Assurer la préservation du patrimoine routier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recueil de données routières en vue actualisation es régulière de la Banque de Données Routières (EX / Analyse visuelle et actualisation du trafic tous les ans) ▪ Trois réformes sont en cours au sujet de la programmation de l'entretien routier : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formation des Bureaux d'Etudes au Visi Road ✓ Externalisation des opérations de recueil de données routières ✓ Utilisation du logiciel GIRR pour la programmation de l'entretien routier ▪ Extension des postes de péage – pesage 7 postes installés et exploités sur 9 postes prévus. Les 2 autres sont actuellement en cours de construction <ul style="list-style-type: none"> ▪ Recours aux marchés pluriannuels ▪ Démarrage des marchés pluriannuels par les marchés d'entretien HIMO ; Ils seront étendus aux travaux d'entretien mécanisé en 2012 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sauvegarde des emprises : 256 km réalisés et 100 km en cours ▪ Identification des sites de matériaux ▪ Programme d'intervention sur les ouvrages est mis en place chaque année
2 - Développer le réseau national des routes et pistes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence d'un programme de Transport de transport rural en appui : mise en œuvre progressive du programme des études spécifiques a été achevé et sont relatives au MIT, ▪ Réhabilitation de 142 km en cours ▪ Modernisation du réseau routier 33 km ▪ Elimination du réseau de routes 300 km ont 208 km de routes et 285 km
3 - Améliorer la gestion du patrimoine routier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diverses formations ont été organisées dans le cadre du renforcement des capacités des PME ▪ Tous les projets sont soumis à une étude d'impact environnemental et social ainsi qu'aux audits de sécurité routière ▪ Les rapports y relatifs font l'objet de validation appuyée de certificat de validation environnementale.

2 - Sous-secteur services de transport routier

Le transport routier est le mode dominant pour le transport intérieur de marchandises et de voyageurs. Il est assuré par un parc automobile sans cesse croissant grâce à l'importation de véhicules d'occasion. Ce parc est vieillissant et son état à l'importation explique la mauvaise qualité de l'offre des transports en général.

Le Bénin est engagé dans le programme régional de facilitation des transports et du transit routier initié par l'UEMOA et la CEDEAO.

La question de la sécurité routière a connu une amélioration significative ces dernières années avec la diminution des accidents de la voie publique et l'élimination des points noirs sur le réseau. Toutefois, le mécanisme de financement de la sécurité routière demeure une préoccupation majeure qui nécessite une réflexion profonde sur la répartition des rôles entre l'Etat et les opérateurs privés.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
<p>1 - Améliorer la qualité de l'offre des services de transport routier</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Malanville a pu bénéficier du financement de l'Union Européenne. Des études Architecturales et Techniques de la première phase de réalisation du PCJ ont été achevées. Il y a eu visite du site par les soumissionnaires. Le projet a effectivement démarré. Un problème de déplacement de la fibre optique qui passe sur le site a surgi et nécessite une solution. Une visite de chantier est envisagée pour fin août. Le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de d'Hillacondji : le financement est trouvé. La BAD a en effet donné son accord pour ce financement. Le Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de KRAKE : Financement bouclé, Site remis. Déploiement des engins de terrassement en cours. ▪ La rédaction d'un projet de décret portant actualisation des conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin conformément à la feuille de route de l'UEMOA de Mars 2010 ; ▪ La rédaction d'un projet de Note circulaire conjointe (MDCEMTMIP-PR / MDCTTTATP-PR) portant pénalités graduelles au non respect du poids total autorisé en charge et du gabarit des véhicules lourds de transport de marchandise. ▪ La rédaction de la Note Circulaire N° 1357/PAC/DG/DGA/SG/DCM/SCOC du 9 Juin 2010 portant respect du Poids Total Autorisé en Charge et du gabarit des véhicules lourds de transport de marchandises à l'attention des transporteurs, des conducteurs de camions gros porteurs, des transitaires, des opérateurs portuaires et des usagers opérant au Port de Cotonou; ▪ Plusieurs textes réglementant l'activité de transport routier ont été élaborés ; ▪ Conformément aux dispositions communautaires, il est mis en place le Comité d'agrément des véhicules de transport routier. Ce Comité devra est redynamisé pour jouer pleinement son rôle. ▪ Par Arrêté N° 007/MDCTTTATP-PR/DC/SGM/CTJ/DGTT/DERC/SA du 04 Février 2011 portant création du comité chargé de réfléchir sur l'organisation du transport en commun à Cotonou et dans les communes environnantes, il sera élaboré des plans de circulation dans les grandes villes. ▪ Des dispositions sont prises pour la tenue des statistiques et des contrôles inopinés des titres en circulation sont organisés. ▪ Deux projets d'Arrêté notamment le <ul style="list-style-type: none"> ○ Projet de Décret Réglementant le Transport Routier de Marchandises en République du Bénin ; et le ○ Projet de Décret Réglementant le Transport Routier de Passagers en République du Bénin en remplacement du Décret 79-109 Réglementant les Transports Routiers sont élaborés afin de définir et de vulgariser de nouvelles conditions d'accès à la profession de transporteur routier. ▪ Un système tarifaire a été mis en place afin d'actualiser périodiquement des tarifs du transport routier. ▪ L'étude de la mise en place d'un système de gestion du fret routier au Bénin a été finalisée en Juillet 2007. Elle a posé le diagnostic et a débouché sur un modèle d'entité devant gérer le fret routier : Un Groupement d'intérêt Economique.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le délai de délivrance des titres de transport est considérablement réduit suite à des travaux conduits conjointement avec le MRAI. Par rapport aux autres activités de la DGTT, elles se déroulent avec célérité.
<p>2 : Améliorer les conditions de circulation et la sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le financement de base des actions de sécurité routière est mobilisé au niveau national suivant un système original d'autofinancement. Ainsi, grâce aux droits de contrôle technique automobile en tant que mesures de prévention des accidents liés aux défaillances mécaniques, d'autres actions de prévention routière sont efficacement financées et diligemment mises en œuvre par le CNSR. La nécessité du renforcement de ce mécanisme a conduit à la mise en place d'un guichet unique en vue de sécuriser le recouvrement des ressources. ▪ Le CNSR a mis en place une équipe spécialisée chargée d'assurer le contrôle du respect du code de la route à travers les contrôles routiers et la surveillance des grandes artères du réseau routier national. Pour l'exécution de sa mission, cette équipe est dotée de matériels adéquats tels que les éthylotests chimiques et électroniques pour le contrôle d'alcoolémie au volant et les radars de détection de vitesse. Pour optimiser le mécanisme en place, le CNSR a fait l'option, face aux difficultés rencontrées au niveau des crédits PIP, d'acquies sur fonds propres des radars automatisés à mémoire. ▪ Des modules de formation et de sensibilisation mettant l'accent sur le comportement de l'utilisateur, les caractéristiques du matériel roulant et les conditions de son utilisation optimale sur l'infrastructure routière ont été développés par le Centre National de Sécurité Routière(CNSR). Le CNSR outillé sur ce volet organise des formations post permis et des séances de sensibilisation dans les entreprises publiques ou privées, au sein des administrations, des universités, des établissements d'enseignements, des organisations syndicales etc. Ces modules qui ont l'avantage de mettre l'accent sur les trois facteurs d'accident de la circulation que sont l'homme, le matériel roulant et la route sont dispensés au moyen des NTIC afin d'aider les participants à mieux cerner les sources de risques présents sur le trajet domicile - service et vis versa ▪ Le renforcement du système de collecte et d'analyse des données d'accidents de la route s'est traduit par : <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'introduction dans le système BAAC de la collecte des informations sur les dommages à la route suite aux accidents de la circulation. ✓ l'intégration dans le système BAAC de la localisation géographique des accidents à travers la modification du logiciel et la dotation de près de 80% des unités de police et de gendarmerie d'appareils récepteurs GPS ; ✓ formation des unités de police et de gendarmerie sur le recueil des informations ✓ un taux satisfaisant de remontée des fiches BACC qui a conduit à l'édition et la publication de l'annuaire statistique des accidents de circulation des années 2008 et 2009. L'édition 2010 est actuellement sous presse ▪ Les contrôles routiers inopinés sur l'ensemble du réseau routier national se sont poursuivis jusqu'à ce jour. Leur renforcement a été rendu effectif sur un triple plan. D'abord, au niveau central, le nombre de jours de contrôles routiers est passé de 10 à 15 jours par mois. Ensuite au niveau déconcentré, l'organisation des contrôles routiers a été étendue aux Annexes et Antennes du CNSR suivant une périodicité bien déterminée. Enfin au plan gouvernemental, les résultats issus des contrôles routiers du CNSR ont motivé la prise par le gouvernement du Décret n°2008-194 du 08 avril 2008 portant modalités de perception et de répartition des pénalités relatives aux infractions à la réglementation routière recouvrables par le Centre National de Sécurité Routière. Ce texte apparaît dès lors comme un instrument de renforcement des contrôles routiers diligentés par le CNSR. ▪ L'idée de la mise en place d'un cadre multisectoriel d'orientation stratégique de la sécurité routière a été prise en compte dans la conception du plan d'actions du Bénin au titre de la décennie d'actions 2011-2020 pour la sécurité routière proclamée par les Nations Unies à travers la résolution A/RES/64/255 du 2 mars 2010. Dans ce plan il a été prévu la création d'un organe national de coordination des activités de sécurité routière. ▪ Avec l'appui financier de la DANIDA, le CNSR et la DGTP ont menées les actions suivantes en vue de rendre effectif l'audit de sécurité routière dans les projets routiers : <ul style="list-style-type: none"> ✓ élaboration et validation du manuel d'intégration de l'audit de sécurité routière dans les projets routiers ; ✓ élaboration et validation des outils pédagogiques que sont : le Guide de démarche qualité ; le Guide d'audit avant travaux et d'audit avant mise en service ; le Guide d'audit après mise en service et du bilan à trois ans ; la formation des cadres de la Direction Générale des Travaux Publics, des Directions Départementales des Transports et des Travaux Publics, du Centre National de Sécurité Routière, et des cadres des entreprises et bureaux d'études en vue de l'appropriation des outils pédagogiques sus cités.

3 – Sous-secteur ferroviaire

Les caractéristiques essentielles du sous-secteur ferroviaire résident dans son efficacité pour le transport de masse, sa sécurité et ses faibles nuisances environnementales malgré le coût élevé des investissements.

Le transport ferroviaire béninois est assuré par une entreprise bi-étatique : l'OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de Fer et des Transports) qui dispose aujourd'hui en exploitation d'une seule ligne à écartement métrique d'une longueur de 438 km. Les lignes ferroviaires Cotonou-Pobé et Cotonou-Sègbohoulé sont actuellement mises hors exploitation mais sont appelées à participer à la connexion Inter-Etats dans le cadre de la CEDEAO.

La vétusté et l'insuffisance des matériels de transport de l'entreprise ne lui permettent plus de satisfaire les besoins enregistrés, engendrant ainsi une inadéquation entre l'offre et la demande.

Par ailleurs, les textes organiques de l'OCBN sont caducs et ne permettent pas une gestion moderne et efficace.

Ces difficultés de gestion et d'exploitation ont conduit à la décision de mise en concession de l'entreprise dont le processus engagé depuis 2001 n'a pas encore connu un aboutissement heureux.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
1 : Développer les infrastructures ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certaines études ont été réalisées notamment : <ul style="list-style-type: none"> ✓ étude interconnexion réseau ferroviaire réalisée par la CEDEAO ✓ étude technique de la voie Parakou – Dosso par GKR HOLDING a.s.
2 : Promouvoir le transport ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaboration du Dossier de mise en concession de l'OCBN qui en cours ▪ Construction de desserte CIMBENIN – CAJAF COMON ▪ Centre logistique ATRAL à Allada ▪ Bâchage des wagons de soufre par l'OCBN

4 - Sous-secteur maritime et portuaire

Les échanges commerciaux du Bénin sont effectués à plus de 90% par voie maritime. Le sous-secteur maritime et portuaire joue ainsi un rôle important dans l'économie nationale. En outre, la situation géographique du Bénin par rapport au Nigeria, son voisin de l'Est, et aux pays sans littoral de la sous-région (Niger, Burkina Faso, Mali, Tchad) le fait bénéficier sur le plan économique d'un vaste hinterland. Le Bénin est ainsi un pays de transit.

Le principal maillon du sous-secteur maritime et portuaire béninois est le Port de Cotonou. Ce port a une capacité de chargement/déchargement théorique d'environ 2,3 millions de tonnes par an.

Des réformes sont également engagées dans le cadre de la mise en œuvre de l'amélioration des services rendus aux chargeurs par le CNCB.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
1 - Améliorer et développer les infrastructures portuaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avec le programme MCA il y a Amélioration et augmentation de la capacité d'accueil des navires et du stockage des marchandises
2 - Améliorer la qualité des services rendus aux usagers du sous-secteur maritime et portuaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement des aspects environnementaux et sociaux dans les activités du port de Cotonou ; ▪ Renforcement de la sécurité dans l'enceinte portuaire ; ▪ Accélération des procédures et réduction des délais d'enlèvement des marchandises ; ▪ Renforcement du Partenariat Public-Privé dans la gestion des activités maritimes et portuaires.

5 - Sous-secteur fluvio-lagunaire

Le transport fluvio-lagunaire est embryonnaire et s'effectue par les populations de manière artisanale. Aucun programme n'a été mis en œuvre pour son développement. Toutefois, des potentialités existent dans ce domaine pour désenclaver les zones agricoles, promouvoir le tourisme et développer un système de transport public sur les plans et cours d'eau.

L'exploitation du transport fluvio-lagunaire devrait se développer normalement par des initiatives émanant du secteur privé, des PME, des entités locales.

Malheureusement aucune étude consistante n'a été effectuée pour l'utilisation de ces cours d'eau comme infrastructures de transport. Toutefois, depuis 2005 le problème est mieux perçu et des études ont été initiées sur la navigabilité des fleuves et plans d'eau.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
1 - Désenclaver les zones lacustres desservies par les plans et cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les termes de référence de l'étude du plan de développement fluvio-lagunaire est en cours d'élaboration ; ▪ Des projets de textes sont en cours d'élaboration.
2 - Promouvoir les services de transport fluvio-lagunaire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des réflexions sont toujours en cours

6 - Sous-secteur aérien

Le Bénin dispose d'un seul aéroport de classe internationale situé à Cotonou. Sa piste d'atterrissage et de décollage d'une longueur de 2.400 m est insuffisante pour accueillir aisément certains types d'avions gros-porteurs. Les possibilités de son allongement sont limitées. Il existe six (06) pistes d'atterrissage et un (01) aérodrome secondaire (Parakou) dans le pays. Le transport aérien domestique n'existe pas actuellement.

Les études relatives à la construction d'un nouvel aéroport international à Glodjigbé sont en cours de finalisation.

OBJECTIFS SPECIFIQUES	PRINCIPAUX RESULTATS OBTENUS
1 : Renforcer les capacités du Bénin en matière d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'extension du parking avions a été faite en 2009 ce qui fait passer la capacité d'accueil de l'aire de stationnement de notre aéroport de neuf (09) à vingt quatre (24) postes. ▪ Les études technico-économiques en environnementales de l'aéroport et de ses voies d'accès ont été réalisées par le Bureau technique BELGIAN AIRPORTS CONSULTANT qui a déjà déposé tous les rapports ainsi que les Dossiers de consultation des Entreprises (disponibles à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à Cotonou) ▪ Le Bénin a bénéficié d'un don IDA dans le cadre d'un projet régional de Sûreté et de Sécurité du Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre (PRSSAAOC) pour la période 2009-2012. Ce projet consiste surtout à renforcer les capacités techniques de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en personnel technique, équipements de sûreté et de sécurité puis en matériels informatiques. A ce jour, plusieurs actions ont été menées à savoir : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Formations et maintien de compétences des inspecteurs sûreté/sécurité ; ✓ Acquisition et installation d'équipements de sûreté et de sécurité ; ✓ Acquisition et installation de matériels informatiques et bureautiques.
2 : Promouvoir le développement du trafic aérien intérieur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les travaux de construction et d'équipement partiels de l'Aéroport de TOUROU ont démarré le 04 janvier 2009 et devraient s'achever le 31 décembre 2010 suite à un prolongement du délai d'exécution tenant compte des arrêts déjà constatés pour diverses raisons. Quant à l'aéroport de Tigninti (Natitingou) la recherche de financement est en cours.