

Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DEVELOPPEMENT

Département des Transports,
du Développement Urbain et des TIC

Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DEVELOPPEMENT

Département des Transports,
du Développement Urbain et des TIC

Droits et Autorisations

Tous droits réservés.

L'information contenue dans cette publication peut être reproduite à condition d'en mentionner la source. La reproduction de cette publication ou d'une partie de celle-ci à des fins commerciales est interdite.

Les opinions exprimées dans ce document sont celles de leur(s) auteur(s) et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Banque Africaine de Développement, de son Conseil d'Administration ou des pays membres.

Copyright © Banque Africaine de Développement 2015

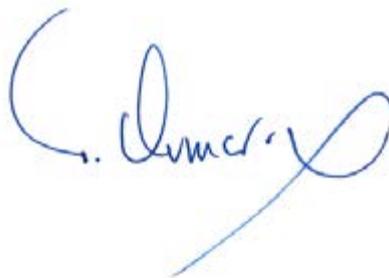
Banque Africaine de Développement
Immeuble du Centre de Commerce
International d'Abidjan, CCIA
Avenue Jean-Paul II, 01 BP 1387
Abidjan 01, Côte d'Ivoire
Téléphone: +225 20 26 59 08
www.afdb.org

Avant-propos

La problématique de la libre circulation des personnes et des biens constitue un défi majeur pour l'intégration politique et économique des pays de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Le secteur des transports en général, le transport routier en particulier, joue un rôle important dans cette intégration. Il permet de rapprocher les marchés, les zones de production et les zones de consommation. Force est de constater toutefois que la libre circulation n'est pas une réalité tangible. Elle est fortement entravée par de nombreux obstacles. Le faible niveau de service dans les corridors routiers, les barrières physiques, les prélèvements illicites, les rackets systématiques, les retards dans le transport des marchandises entre les différents pays membres en sont les causes.

Si depuis 2003, les appuis apportés par la Banque Africaine de Développement et d'autres bailleurs de fonds ont permis d'améliorer le niveau de services des infrastructures routières à vocation régionale, le volume des échanges intra-régionaux reste encore limité du fait des nombreux obstacles. Pourtant, plusieurs textes relatifs à la facilitation du transport et du transit routiers ont été adoptés au niveau communautaire. Mais, leur mise en application n'est pas encore effective.

Je tiens à remercier toutes celles et tous ceux qui ont apporté leur concours à l'élaboration du présent rapport. Ce rapport tente de mettre en lumière les contraintes et les défis en matière de facilitation du transport et de commerce dans la zone CEDEAO. Il est assorti de recommandations, d'un plan d'actions et de propositions de mécanismes d'appropriation à l'attention des décideurs, des opérateurs du secteur privé et de la société civile.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Oumarou', with a large, sweeping flourish extending from the end of the signature.

Amadou OUMAROU
Directeur,
Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC

Actions à mener

L'intégration régionale repose sur les infrastructures et les services de transport qui soutiennent les mouvements de personnes et de biens à travers les frontières. Ces mouvements participent à la promotion des échanges et au développement socio-économique en général. La zone CEDEAO est l'une des sous-régions qui a drainé le plus de financement pour la mise en œuvre de projets routiers à vocation régionale. Il y a eu de réelles avancées dans l'adoption des cadres réglementaires pour la facilitation du transport et du transit routiers dans la sous-région. Force est de constater toutefois que des obstacles à l'application effective desdits règlements subsistent encore. Le présent rapport a pour objectif de mettre en exergue les obstacles à la facilitation du transport et de proposer un plan d'actions à exécuter pour lever ces contraintes. Il sera transmis aux CERs (CEDEAO et UEMOA) en vue d'obtenir leur adhésion aux recommandations et d'affiner le plan d'actions proposé.

Les actions à mettre en œuvre sont classées en fonction des principaux thèmes suivants :

a) Accompagner la mise en vigueur des textes légaux et réglementaires relatifs à la facilitation des transports : Certains textes nécessitent, pour leur entrée en vigueur, d'être ratifiés et/ou transposés dans les législations des États membres. Pour la mise en œuvre de cette action, les CERs procéderont à l'établissement et à l'envoi de la liste des textes nécessitant une ratification aux États membres qui, à leur tour, effectueront la transposition des textes communautaires au niveau de leur législations nationales et transmettront les documents attestant de cette transposition aux CERs.

b) Assurer la mobilisation du financement : La mise en œuvre des recommandations du présent rapport nécessite une mobilisation rapide de près de 1,20 milliards de FCFA pour réaliser les études urgentes portant sur : (i) la crédibilité de la garantie des opérations de transit routier ; (ii) la législation pour l'agrément des véhicules et des chauffeurs non harmonisées et la définition ainsi de critères minimaux et conditions pour obtenir un agrément ; (iii) le diagnostic des systèmes de géolocalisation existants en vue de proposer des améliorations à apporter par les opérateurs de ces systèmes, des modalités d'interconnexion et de partage de recettes et leur extension vers d'autres pays qui ne disposent pas encore de système de géolocalisation ; (iv) l'harmonisation des techniques de règlement des sinistres, des procédures et des modes de calcul.

c) Pérenniser les activités de l'Observatoire des Pratiques Anormales (l'OPA) ; Appuyer la création d'un Observatoire du transport et de la facilitation en Afrique de l'Ouest (OTFAO) : L'OTFAO envisagé serait une institution spécialisée au sein de la CEDEAO

et de l'UEMOA, dont le fonctionnement sera assuré à travers le budget de ces deux CERs. La part de l'UEMOA pourrait être inscrite dans le budget du Fonds d'Aide à l'Intégration Régionale de l'UEMOA (FAIR). Pour cela, il s'agira de (i) valider cette recommandation par des Décisions émanant des deux CERs ; (ii) mettre en place un Comité conjoint CEDEAO/UEMOA qui va piloter la création, la structuration, le financement et le développement dudit Observatoire.

d) Réaliser d'autres actions proposées dans le plan d'actions du présent rapport : Celles-ci portent sur : (i) L'adhésion des États de la CEDEAO à la Convention TIR des Nations Unies afin d'accéder, par la route, plus facilement aux marchés des autres sous-régions de l'Afrique et de l'Europe ; (ii) l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers de la CEDEAO ; (iii) la nécessité de rendre fonctionnels les Comités Nationaux de Facilitation (CNF) ; et (iv) la mise en application de la Directive portant sur la limitation des points de contrôle routiers.

e) Poursuivre et/ou engager les processus de renouvellement et de modernisation de leurs parcs de véhicules : Le présent rapport prend acte de l'inadéquation du parc de véhicules pour le transport inter-États de marchandises et des accords de partage de trafic entre les pays de transit et les pays destinataires comme une des contraintes du secteur. À cet effet, et en prévision d'une disparition des accords de partage de trafic, les États devraient, par un mécanisme d'incitations fiscales, poursuivre et/ou engager les processus de renouvellement et de modernisation de leurs parcs de véhicules destinés au transport inter-États de marchandises afin de permettre aux transporteurs d'être prêts à l'ouverture totale de ce marché de transport.

f) Appliquer effectivement la réglementation en matière de suppression des points de contrôle sur les corridors : L'un des éléments essentiels de ce rapport est la non application de la Directive de la CEDEAO et de l'UEMOA relative à la limitation des points de contrôle routiers sur les corridors à trois. Cette Directive indique que le 2^e point de contrôle se trouve aux frontières des États. La construction et l'opérationnalité des PCJ constituent des facteurs importants pour la mise en œuvre de cette Directive. Il est recommandé de rendre opérationnel le fonctionnement des premiers PCJ qui sont construits et équipés, notamment le poste de Contrôle de Cinkansé (Burkina/Togo), Malanville (Niger/Bénin) et de Pamelap (Guinée/Sierra Leone). D'autres PCJ en cours de construction doivent s'inspirer de ceux déjà construits et équipés cités ci-dessus : le poste de contrôle de Boundou Fourdou (Guinée/Sénégal) et celui de Moussala (Sénégal/Mali). Pour y parvenir, il est indispensable d'avoir un engagement fort des États concernés et l'adhésion effective de tous les autres acteurs économiques et ceux de la société civile afin que la

réglementation en matière de suppression des points de contrôle sur les corridors soit totalement appliquée. À cet effet, la CEDEAO et l'UEMOA devraient examiner la possibilité d'utiliser, le « recours en manquement », l'instrument juridique en vigueur dans l'UE qui vise à faire reconnaître qu'un État membre a manqué à l'une des obligations qui lui incombent en vertu du traité.

L'utilisation de cet instrument peut déboucher sur des sanctions pécuniaires à l'encontre d'un État. Ces deux CERs devraient partager et s'inspirer des expériences réussies des pays de l'Afrique de l'Est et/ou Australe sur la mise en place des corridors fonctionnels qui sont actuellement à l'étape de corridors intelligents le long desquels fleurissent des activités économiques.



Figure 1 : Sortie du poste de péage et de pesage de Bamako, Corridor Bamako-Dakar



Figure 2 : Route Bamako- Narena du corridor Bamako- Conakry

Remerciements

Ce document a été préparé par le Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, sous la supervision et les conseils de Monsieur Jean Kizito KABANGUKA, Chef de Division des Transports 1 (OITC.1). Le rapport a été rédigé par Messieurs Abdoulaye Mahamane TANDINA, Ingénieur des Transports (OITC.1) et Moctar MBODJ, Économiste des Transports, Consultant.

Nous remercions l'ensemble des collègues, en particulier Messieurs Tapio Kalle Olavi NAULA, Mohamed Ali Ismail et Joseph Kouassi N'GUESSAN qui ont examiné le document et ont fourni des améliorations. Nos remerciements vont également aux autorités des Pays membres de la CEDEAO et de l'UEMOA et à tous les cadres qui ont fourni des données et des informations.



Figure 3 : Port de San Pedro, Côte d'Ivoire

Table des matières

	Abréviations	12
<hr/>		
1	Introduction	
	1.1 Contexte de la note	13
	1.2 Objectifs de la note	14
<hr/>		
2	Tracasseries routières et leur impact sur l'économie et l'intégration sous-régionales	
	2.1 Les échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest	15
	2.2 Tracasseries sur les routes en Afrique de l'Ouest	16
	2.3 Coûts généralisés des tracasseries	22
	2.4 Poids des tracasseries routières dans la chaîne de valeur	26
<hr/>		
3	Cadres réglementaires et organisationnels pour la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest	
	3.1 Cadre réglementaire	31
	3.2 Cadre organisationnel	33

4 | Obstacles à la mise en application des dispositions pour la facilitation du transport

4.1 Obstacles à la mise en application du TRIE	35
4.2 Obstacles à la mise en application des Directives portant sur la limitation des points de contrôle	37
4.3 Obstacles à la mise en application de la Carte Brune CEDEAO	37

5 | Recommandations et Plan d'actions

5.1 Mise en application des Conventions TIE et TRIE	39
5.2 Mise en application des Directives portant sur la limitation des points de contrôle	42
5.3 Mise en application de la Carte Brune CEDEAO	43
5.4 Plan d'actions	43

Annexe I : Tableau du Plan d'actions	44
Annexe II : Tableau d'évolution des indicateurs OPA entre 2008 et 2013	47
Annexe III : Évolution du trafic de transit à partir des principaux ports	49
Annexe IV : Nombre de voyages par camions par an	50
Annexe V : Coûts de transit du riz sur le corridor Dakar-Bamako	51

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Évolution du commerce extérieur des 3 pays enclavés de la zone CEDEAO	16
Tableau 2 : Évolution des indicateurs de suivi de la gouvernance routière sur les corridors	17
Tableau 3 : Évolution du volume des Import/Export et du nombre de voyage pour transporter ce volume pour les 3 pays enclavés de la CEDEAO et de deux indicateurs de la gouvernance routière	24
Tableau 4 : Évolution des coûts généralisés pour les 3 pays enclavés de la CEDEAO induits par les tracasseries routières sur les principaux corridors	24
Tableau 5 : Frais de transfert du riz en transit sur le corridor Dakar - Bamako en \$US et en FCFA (1\$US = 525,82 FCFA en décembre 2014)	26
Tableau 6 : Frais de transfert reconstitué du riz en transit sur le corridor Dakar - Bamako en \$US et en FCFA (1\$US = 525,82 FCFA en décembre 2014)	26

Liste des Figures

Figure 1 : Sortie du poste de péage et de pesage de Bamako, Corridor Bamako-Dakar	5
Figure 2 : Route Bamako-Narena du corridor Bamako-Conakry	6
Figure 3 : Port de San Pedro, Côte d'Ivoire	7
Figure 4 : Contrôle illicite sur le corridor Tema-Ouagadougou-Bamako	13
Figure 5 : Barrage illicite sur le corridor Abidjan-Bamako	17
Figure 6 : Cartographie des tracasseries routières en Afrique de l'Ouest (Juin 2013)	20
Figure 7 : Barrage illicite sur le corridor Accra-Ouagadougou	22
Figure 8 : Camion sur corridor Lomé-Bamako	23
Figure 9 : Poste de péage et de pesage de Kati	23
Figure 10 : Barrage illicite sur le corridor Abidjan-Zegoua-Bamako	24
Figure 11 : Exemple de transport en conteneurs sans surcharge, corridor Bamako-Dakar	29
Figure 12 : Exemple de transport en vrac avec surcharge, corridor Bamako-Dakar	29
Figure 13 : Porte-conteneurs au Port de San Pedro	30
Figure 14 : Poste de contrôle à Diboli à la frontière entre le Mali et le Sénégal	30
Figure 15 : Programme Routier 1, Corridor Bamako-Ouagadougou-Tema : Route Bougouni-Sikasso	32
Figure 16 : Camion en attente à la frontière à Paga, Ghana-Burkina	34
Figure 17 : Camion en surcharge	36
Figure 18 : Gare de Kati, Bamako	42
Figure 19 : Port à conteneur, San Pedro Côte d'Ivoire	43

Liste des Graphiques

Graphique 1 : Répartition de la population d'Afrique par région	15
Graphique 2 : Évolution du taux de croissance du PIB des régions africaines	15
Graphique 3 : Évolution du commerce extérieur des 3 pays enclavés de la zone CEDEAO	16
Graphique 4 : Temps de contrôles et retards induit en moyenne par voyage	17
Graphique 5 : Moyenne des contrôles par voyage	18
Graphique 6 : Moyenne des prélèvements illicites moyens par voyage	18
Graphique 7 : Classement des pays CEDEAO suivant l'IDH en 2012	19
Graphique 8 : Nombre de contrôle par corps habillé aux 100 km [-]	25
Graphique 9 : Prélèvements illicites pour les 3 pays enclavés	25
Graphique 10 : Évaluation de la perte de temps dû aux contrôles pour les 3 pays enclavés	25
Graphique 11 : Répartition des frais de transfert d'un conteneur 20 pieds de 25 tonnes riz en transit sur le corridor Dakar-Bamako	27
Graphique 12 : Répartition des frais de transfert de 30 tonnes de riz en vrac en transit sur le corridor Dakar-Bamako	27

AFD	: Agence Française de Développement
BAD	: Banque Africaine de Développement
BM	: Banque Mondiale
CEA	: Commission Économique pour l’Afrique
CEDEAO	: Communauté Économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CER	: Communauté Économique Régionale
CILSS	: Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel
CIMA	: Conférence interafricaine des marchés d’assurance
CNUCED	: Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement
CSCRAO	: Confédération des syndicats des conducteurs routiers de l’Afrique de l’Ouest
DATC	: Direction de l’Aménagement du Territoire Communautaire de l’UEMOA
DSP	: Document de Stratégie Pays
FAD	: Fonds Africain de Développement
FAIR	: Fonds d’Aide à l’Intégration Régionale de l’UEMOA
Frte	: Frontière
IRTG	: Initiative pour l’amélioration de la gouvernance du transport routier (nom anglais pour l’initiative OPA)
IRU	: Union Internationale des Transports Routiers
NEPAD	: Nouveau Partenariat pour le Développement de l’Afrique
OCAL	: Organisation du corridor Abidjan - Lagos
OPA	: Observatoire des Pratiques Anormales
PACITR	: Programme d’Actions Communautaires des Infrastructures de Transports Routiers
PCJ	: Poste de contrôle juxtaposé
PFTTR	: Programme de Facilitation des Transports et Transit Routiers
RTA	: Route Transafricaine
Sydonia	: Système douanier automatisé
SSATP	: Sub-Saharan Africa Transport Policy
TIE	: Transport Routier Inter-États
TIR	: Transports Internationaux Routiers
TRIE	: Transit Routier Inter-État
UE	: Union Européenne
UEMOA	: Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine
USAID	: United States Agency for International Development
WATH	: West Africa Trade Hub ou Centre Ouest-Africain pour le Commerce

1.1 Contexte de la note

1.1.1 L'intégration régionale est un atout important pour les pays en développement et les pays les moins avancés. La problématique de la libre circulation des personnes et des biens dans la région de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) constitue un défi majeur à l'intégration politique et économique de cette région. Force est de constater que cette libre circulation des personnes et des biens n'est pas une réalité tangible. Elle est fortement entravée par des pratiques peu orthodoxes (Érection de barrières physiques, prélèvements illicites, rackets systématiques, des retards dans le transport des marchandises entre les différents pays membres). Le secteur des transports en général, le transport routier en particulier, joue un rôle important dans cette intégration. Il permet le rapprochement des marchés des zones de productions, ainsi que des zones de consommation.

1.1.2 En Afrique de l'Ouest, le transport routier supporte l'essentiel des flux (environ 80% des échanges extérieurs en transit à partir des ports et plus de 90% des échanges intra-régionaux). Tout obstacle à la fluidité du trafic constitue ainsi un handicap pour la compétitivité des produits sur le marché mondial (surcroît, prolongement de délai etc.). D'où la nécessité de prendre certaines mesures pour simplifier ou améliorer les conditions de transport

et de transit routiers de véhicules de marchandises sur les différents corridors. Ainsi, les deux Communautés Économiques Régionales (CER) de l'Afrique de l'Ouest que sont la CEDEAO et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont adopté, entre 2003 et 2005, respectivement le Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier (PRFTTR) et le Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures de Transports Routiers (PACITR). Ces deux programmes, élaborés en s'appuyant sur les recommandations du Plan d'actions à court terme du NEPAD, comportent le volet « investissements » pour mettre à un bon niveau de service les routes Inter-États et le volet « facilitation du transport » qui vise à lever les obstacles à la fluidité du trafic sur les corridors routiers.

1.1.3 La Banque Africaine de Développement (BAD) a, depuis 2003, apporté son appui aux États et à ces deux CER pour la mise en œuvre de ces deux programmes. Il s'agit principalement des projets multinationaux suivants : (i) le programme routier 1-UEMOA/GHANA (PR1) au Mali, Burkina et Ghana ; (ii) le programme d'aménagement routier et de facilitation de transport sur le corridor routier Bamako-Dakar par le sud (PR2) au Mali et au Sénégal ; (iii) le projet d'aménagement de la route Dori-Téra et de facilitation du transport sur le corridor Ouagadougou-Niamey (PR3) au Burkina Faso et au Niger ; et (iv) le projet d'aména-



Figure 4 : Contrôle illicite sur le corridor Tema - Ouagadougou - Bamako

gement de la route Labé-Tambacounda (PR4) au Sénégal et en Guinée-Conakry. Afin de tirer les leçons sur la réalisation de ces quatre programmes, la BAD a commis les services d'un consultant pour l'élaboration des Rapports d'Achèvement (RAP) y afférents.

1.2 Objectifs de la note

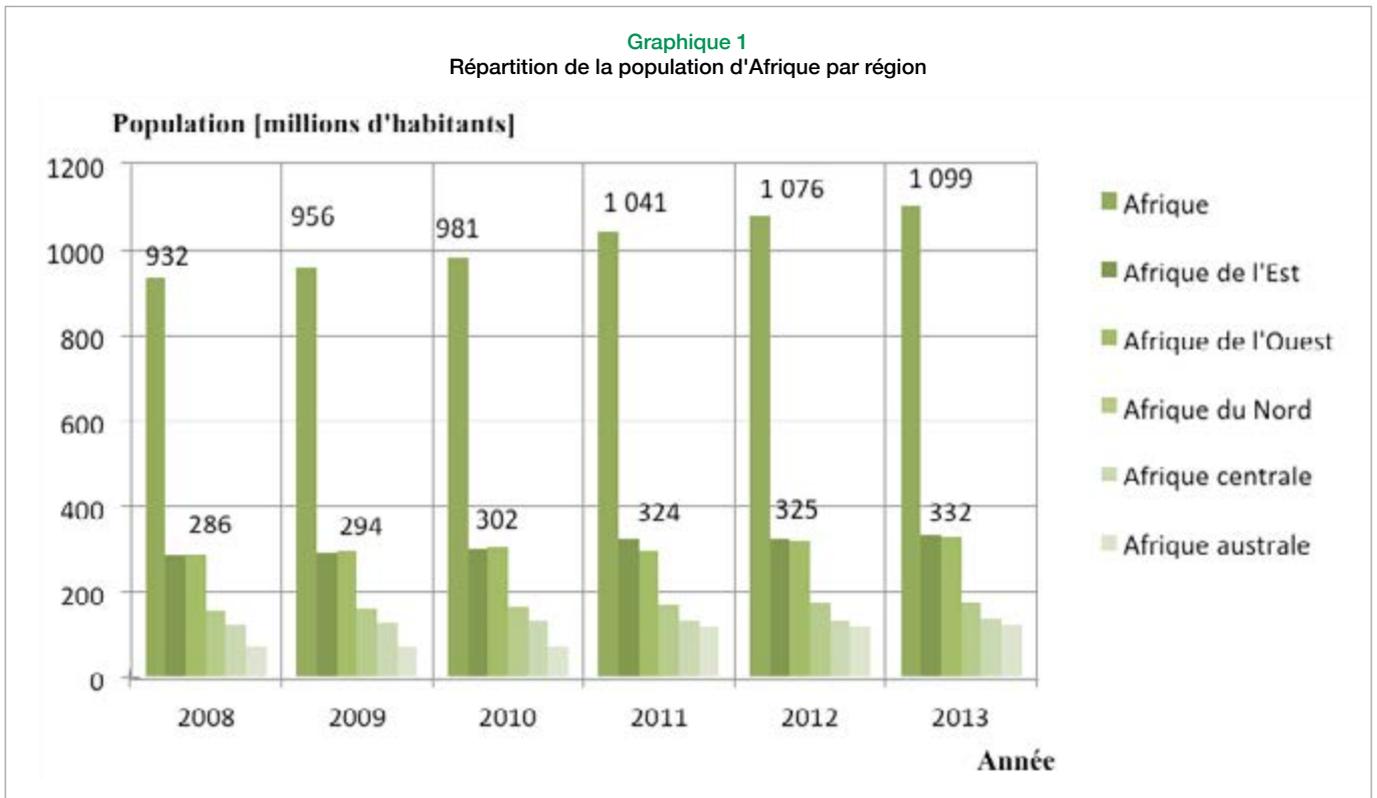
1.2.1 Les projets de transports à vocation régionale revêtent un caractère multidimensionnel et sont donc de plus en plus complexes (aux plans technique, socio-économique, social et environnemental). Cette complexité est démultipliée du fait de la multiplicité des acteurs : plusieurs pays et Communautés Économiques Régionales, plusieurs bailleurs de fonds, des associations des populations, des usagers des transports, les organisations professionnelles du secteur (chauffeurs, chargeurs), les services de contrôle (douanes, forces de sécurité) et les gestionnaires des interfaces (Port, poste de contrôle frontaliers). Les principales contraintes et défis en matière de facilitation du transport proviennent de la nécessité de concilier les intérêts parfois contradictoires, de ces différents acteurs.

1.2.2 Malgré tous les textes relatifs à la facilitation du transport et transit routiers qui ont été adoptés au niveau communautaire, les difficultés persistent quant à : (i) la simplification et l'harmonisation des procédures et règlements régissant les opérations de transit ; (ii) la mise en application des conventions TRIE et TIE ; (iii) l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers des pays de la zone CEDEAO ; (iv) la limitation des contrôles à trois points sur les corridors ; (v) la question de la levée d'une caution unique avec la mise en place d'un fonds de garantie au niveau régional pour les opérations de transit routier de marchandises ; (vi) l'opérationnalité des postes de contrôle juxtaposés aux frontières ; et (vii) la mise en place de système de suivi par GPS de la marchandise.

1.2.3 Il s'agit de réaliser un rapport analytique spécifique à la facilitation de transport sur les corridors en Afrique de l'Ouest. Ce rapport devra mettre en lumière les contraintes et les défis en matière de facilitation de transport et de commerce dans la zone CEDEAO, assorti des recommandations, d'un plan d'actions et de proposition de mécanismes d'appropriation par les décideurs, les opérateurs du secteur privé et la société civile.

2 | Tracasseries routières et leur impact sur l'économie et l'intégration sous-régionales

Graphique 1
Répartition de la population d'Afrique par région



2.1 Les échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest

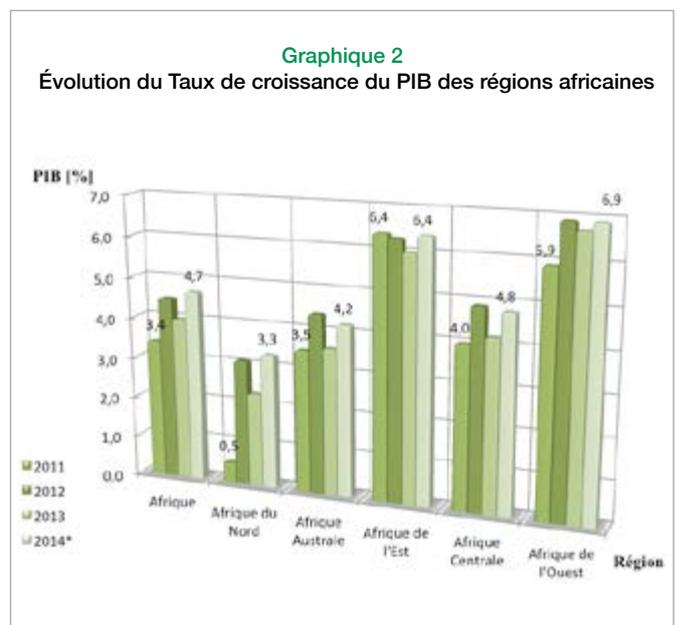
2.1.1 La Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a été créée par Traité à Lagos (Nigeria) le 28 mai 1975. En 1993, ce traité a été révisé pour y apporter certaines améliorations. Elle regroupe 15 États (Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Guinée, Guinée Bissau, Gambie, Ghana, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Togo et Sierra Léone). Avec une population estimée à 328 millions d'habitants en 2013, elle est la plus peuplée des Communautés Économiques Régionales (CER) africaines (voir Graphique 1).

2.1.2 Sur le plan économique et commercial, l'Afrique de l'Ouest affiche ces dernières années les meilleures performances économiques comparativement aux autres sous-régions de l'Afrique. En 2013, la croissance du PIB réel enregistrée dans la région était la plus élevée de toutes les CER africaines. Ainsi, le taux de croissance de l'économie régionale, même si elle cache des disparités entre les pays, s'établit à 6,7% en 2013 contre 5,9% en 2011 alors que le taux croissance moyen pour l'Afrique variait de 3,4% en 2011 à 4,0% en 2013 (voir Graphique 2).

2.1.3 Le commerce intra-régional ouest-africain est dynamique, même s'il est encore en deçà du potentiel de la Communauté. Selon le Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (Enda CACID), «le

commerce intracommunautaire de la CEDEAO y compris les réexportations est évalué au cours des six dernières années à 104,614 milliards \$US, soit (15,022 milliards \$US par an); 11% du commerce total de la région, qui se chiffre à 922,333 milliards \$US au cours de la période (153,722 milliards \$US en moyenne par an)». Les exportations et réexportations intracommunautaires qui s'élèvent à 9185 millions \$US par an représentent 53% du commerce intra régional (17436 millions \$US par an) et 6% du commerce global de la région. Hors réexportations, le commerce intra régional est structurellement déficitaire.

Graphique 2
Évolution du Taux de croissance du PIB des régions africaines



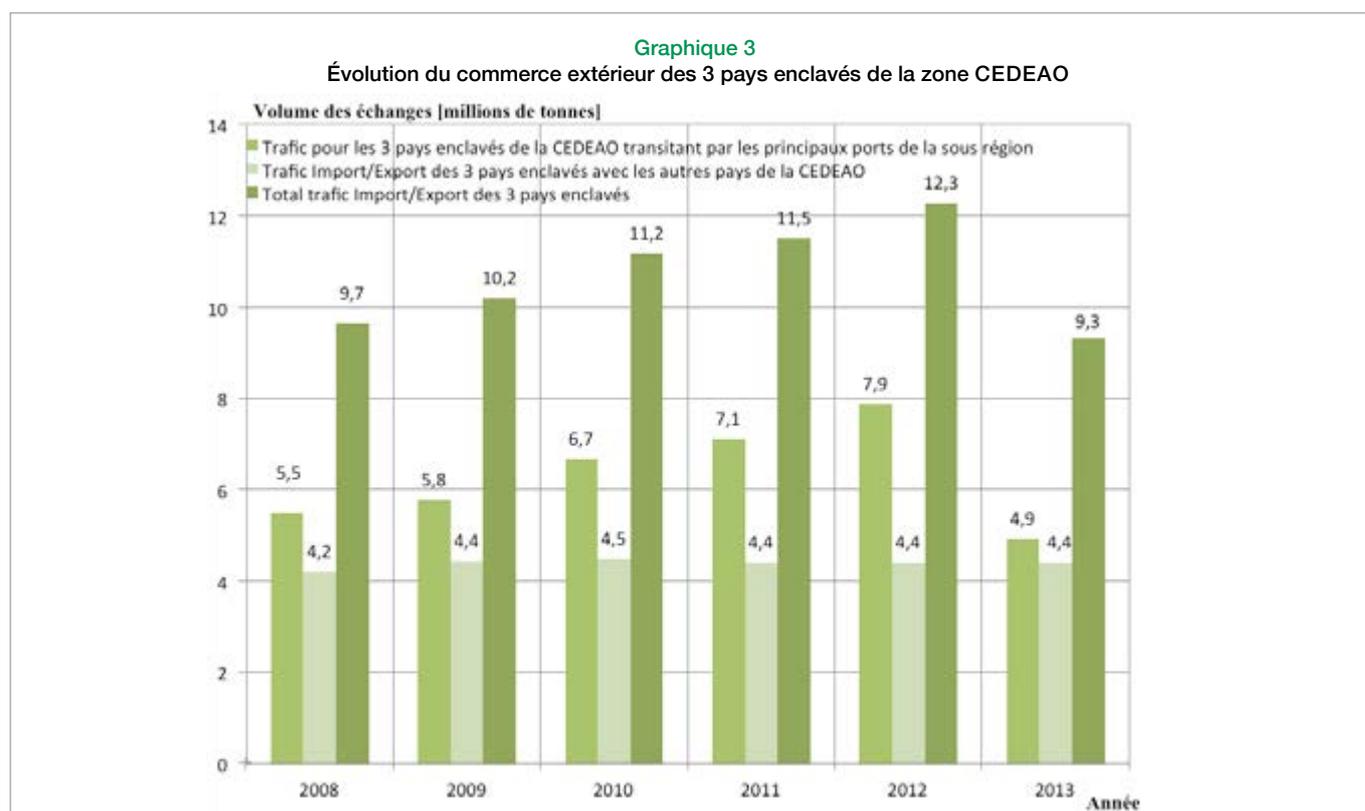


Tableau 1
Évolution du commerce extérieur des 3 pays enclavés de la zone CEDEAO

Année	Évolution du commerce extérieur des 3 pays enclavés de la zone CEDEAO			
	Trafic pour les 3 pays enclavés de la CEDEAO transitant par les principaux ports de la sous-région	Trafic Import/Export des 3 pays enclavés avec les autres pays de la CEDEAO	Total trafic Import/Export des 3 pays enclavés	Échanges sous régionaux en%
-	[Millions de tonnes]			[%]
2008	5,5	4,2	9,7	43,31%
2009	5,8	4,4	10,2	43,50%
2010	6,7	4,5	11,2	40,17%
2011	7,1	4,4	11,5	38,24%
2012	7,9	4,4	12,3	35,82%
2013	4,9	4,4	9,3	47,17%

2.1.4 Si l'on considère les échanges des trois pays enclavés de la CEDEAO (Burkina Faso, Mali et Niger), on constate qu'en volume, ces échanges ont connu entre 2008 et 2013, une évolution régulière avec un pic de 12 279 964 de tonnes en 2012. La part des échanges de ces trois pays avec le reste de la sous-région varie de 35,82% à 47,17% (voir tableau et graphique ci-dessus).

2.1.5 Toutefois, le volume de ces échanges intra régionaux reste encore limité malgré l'amélioration apportée ces

dernières années sur le niveau de services des infrastructures routières à vocation régionale. Parmi les freins au développement des échanges figurent: (i) l'existence de nombreux contrôles routiers; (ii) l'existence de barrières non-tarifaires due aux procédures non-harmonisées au regard de la circulation des biens et des personnes entre les États.

Le volume des échanges intra - CEDEAO reste encore limité malgré une amélioration notable du niveau de service des corridors routiers.

2.2 Tracasseries sur les routes en Afrique de l'Ouest

2.2.1 Le secteur des transports dans la zone CEDEAO joue un rôle essentiel dans le développement économique de la sous-région et génère approximativement 6% de son produit intérieur brut. Les coûts de transport des biens et des personnes figurent parmi les plus élevés au monde. Ils restent très onéreux dans la zone. La concurrence dans le secteur du transport routier n'est pas suffisamment développées et les tracasseries routières induisent des frais supplémentaires et des pertes de temps. Le nombre de points de contrôle varie d'un pays à un autre en fonction de la nature du produit transporté et du corridor routier.

2.2.2 Une analyse des différents rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) couvrant la période 2008 à 2013 montre que les trois indicateurs de gouvernance routière restent élevés malgré de légères améliorations. En effet, on observe, par exemple, dans

la même période, une baisse de: (i) 3% du nombre moyen de contrôles par voyage, (ii) 15% des prélèvements illicites moyens par voyage; et (iii) 6% du temps de contrôle et des retards induits par voyage (voir graphique ci-après).

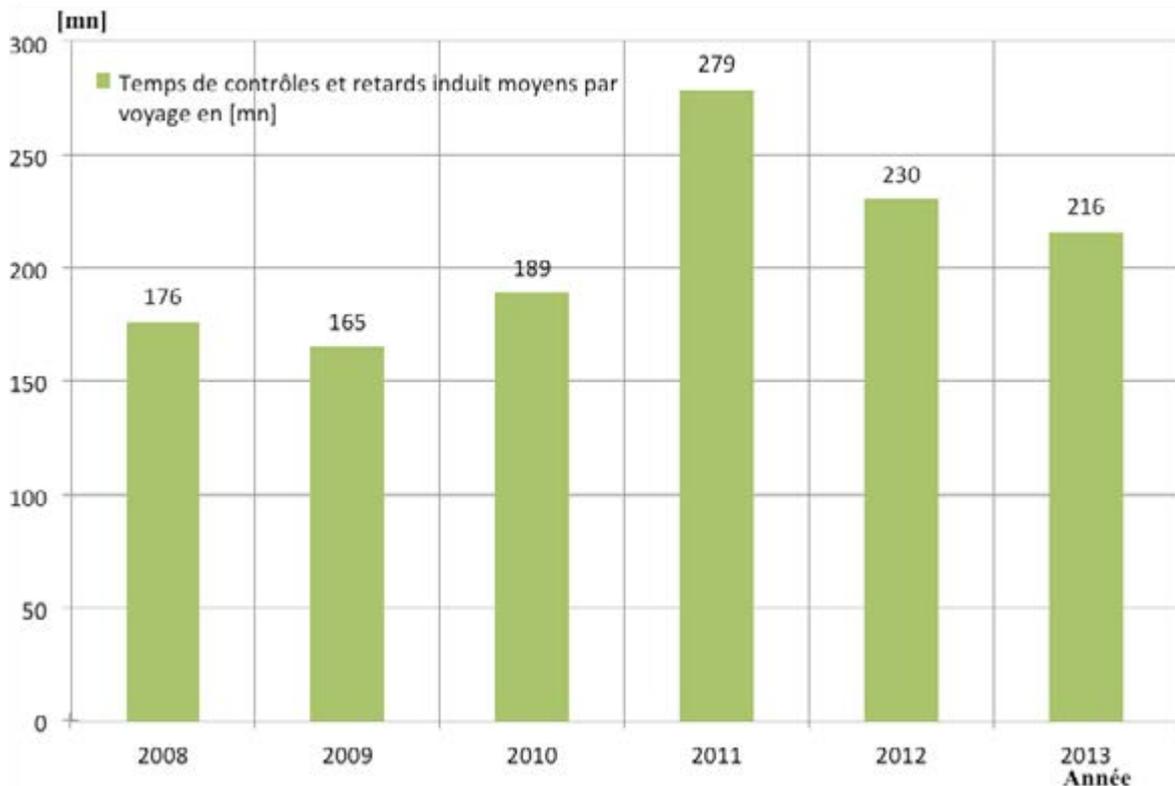
Tableau 2
Évolution des indicateurs de suivi de la gouvernance routière sur les corridors

Année	Évolution des indicateurs de suivi de la gouvernance routière sur les corridors		
	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage en FCFA	Temps de contrôles et retards induit moyens par voyage en [mn]
2008	25	29 354	176
2009	28	36 179	165
2010	26	44 532	189
2011	27	45 974	279
2012	27	35 491	230
2013	26	30 208	216

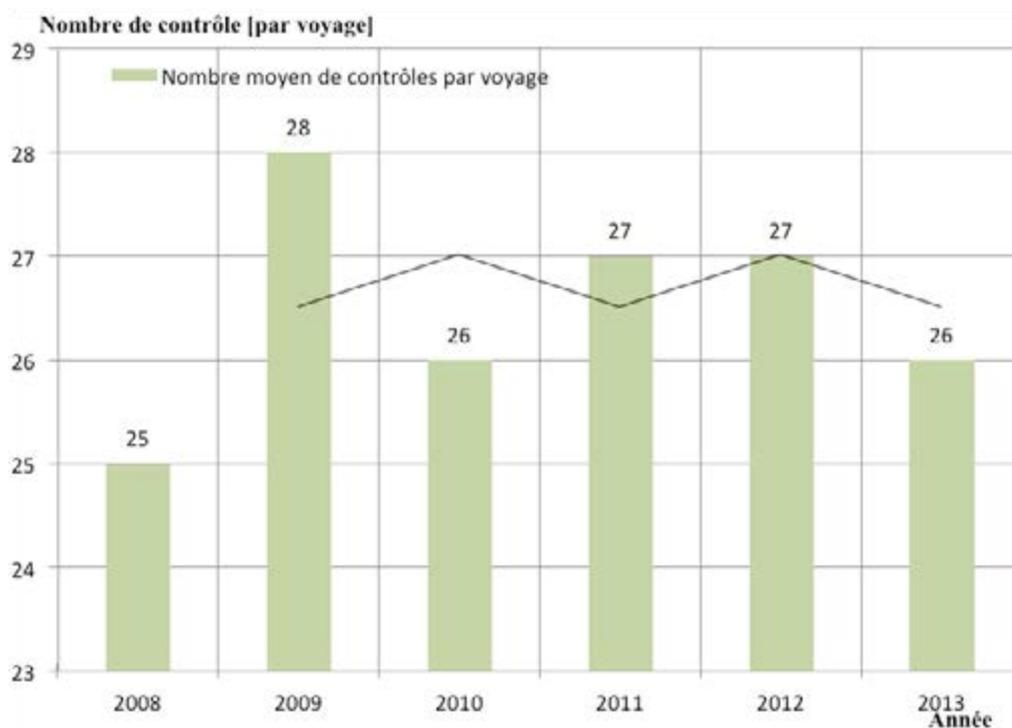


Figure 5 : Barrage illicite sur le corridor Abidjan - Bamako

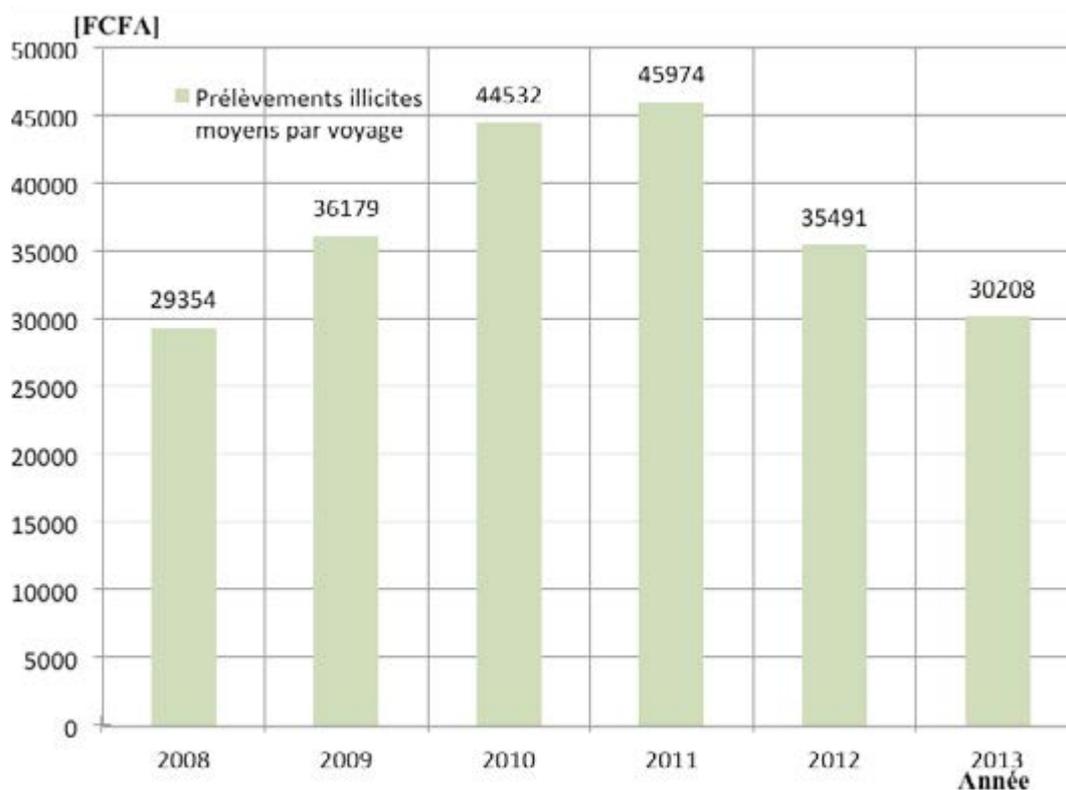
Graphique 4
Temps de contrôles et retards induits en moyenne par voyage



Graphique 5
Moyenne des contrôles par voyage



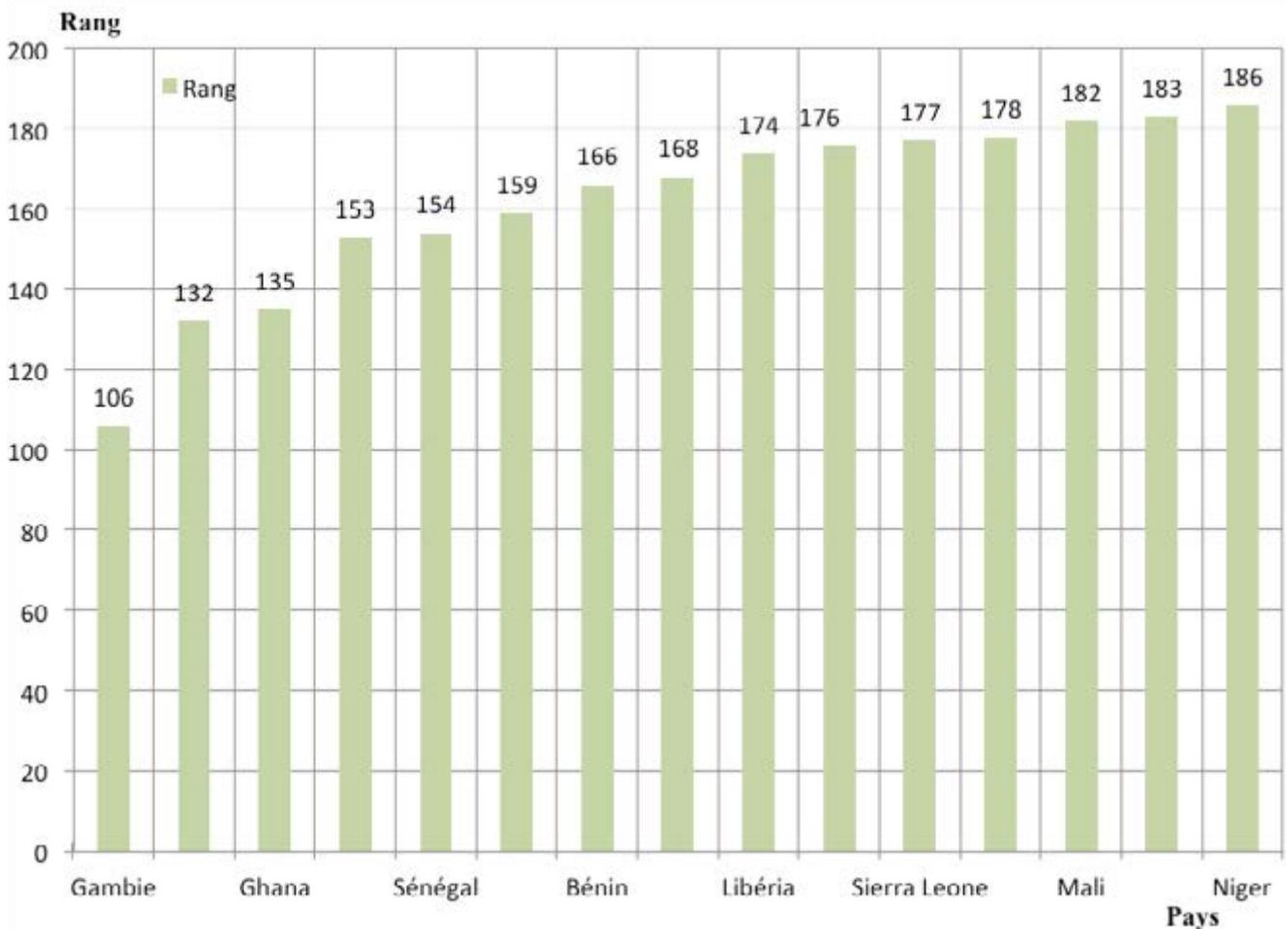
Graphique 6
Moyenne des prélèvements illicites par voyage



2.2.3 La plus forte baisse portant sur les prélèvements illicites s'explique probablement du fait de la résistance des transporteurs et des chauffeurs qui refusent ces prélèvements au risque de perdre un peu plus de temps. Tout porte donc à croire que le travail de sensibilisation et de plaidoyer, mené depuis plusieurs années à travers l'OPA, a porté ses fruits. En plus des rapports trimestriels sur les pratiques anormales produits par l'OPA, les États ont mis en place des lignes téléphoniques (numéros verts) pour permettre aux conducteurs de dénoncer ces pratiques. Des « caravanes de sensibilisation » périodiques relatives aux impacts de ces pratiques, qui sillonnent les corridors, ont été instituées.

2.2.4 Par contre, le classement des pays en matière de gouvernance routière reste, ces dernières années, quasiment inchangé et les améliorations limitées dans chaque pays. En matière de tracasserie, le Mali est en tête suivi du Burkina Faso. Ces deux pays sans façade maritime, classés en 2012 respectivement 182^e et 183^e sur 186 suivant l'Indice de Développement Humain (IDH), devaient pourtant être les premiers à prendre des mesures fortes pour lever ces obstacles. En effet, au final, les perceptions illicites et retards induits affectent les performances commerciales de leur pays et renchérissent le coût des intrants et de biens de consommation.

Graphique 7
Classement des pays CEDEAO suivant l'IDH en 2012



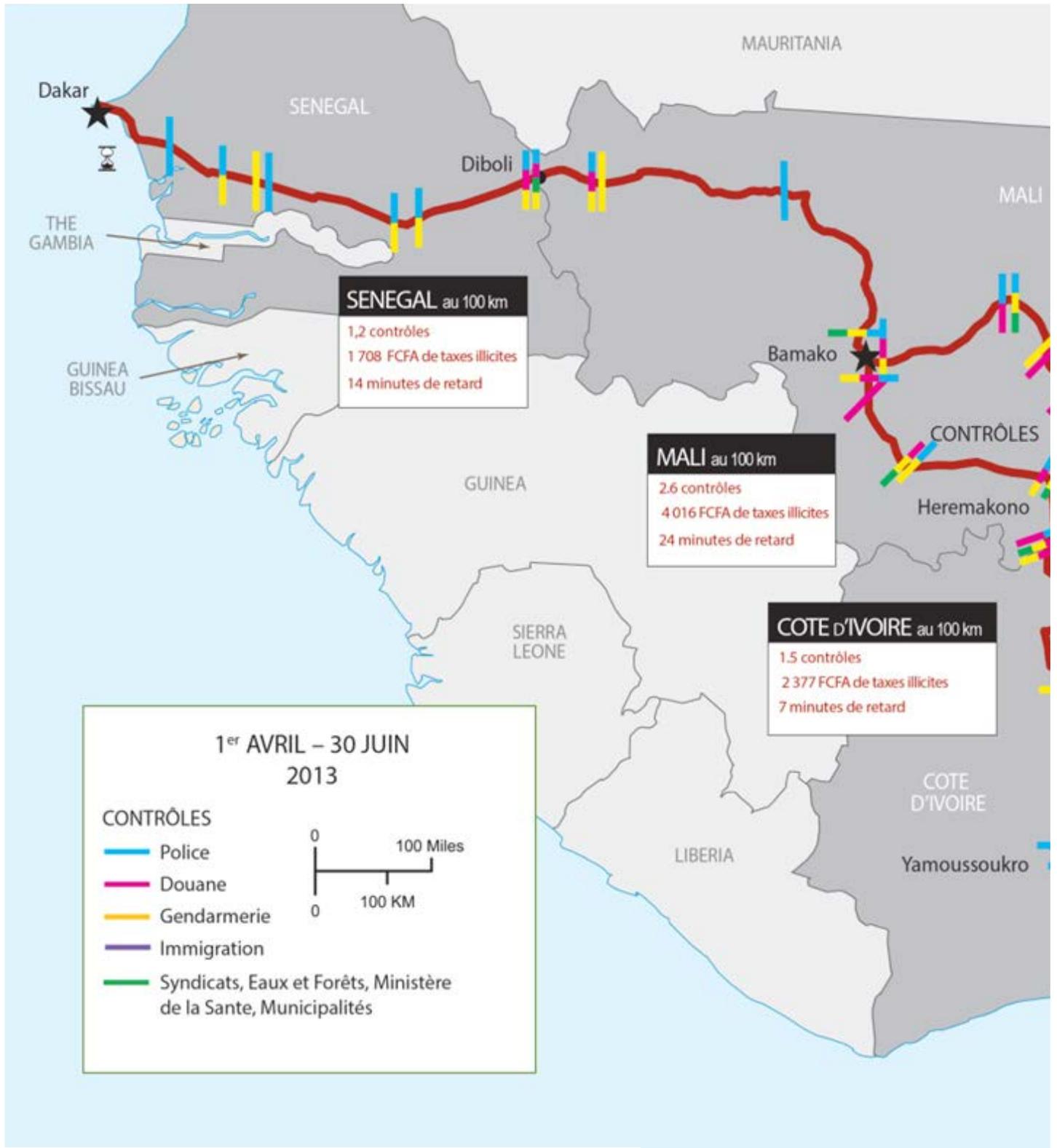


Figure 6: Cartographie des tracasseries routières en Afrique de l'Ouest (Juin 2013)



Partners:



2.3 Coûts généralisés des tracasseries

2.3.1 En Afrique de l'ouest, le coût du transport fait partie des plus élevés au monde. Les résultats d'une enquête menée en 2010 ont montré que les tracasseries routières sur les axes inter-États de l'Afrique de l'ouest coûtent des milliards de francs CFA. Les incertitudes liées aux coûts et aux retards dans le transport représentent des freins au développement économique et découragent le commerce régional de la sous-région. Même les véhicules totalement en règle subissent ces tracasseries. En outre, la détérioration de la gouvernance sur les routes décourage les investissements nécessaires pour renouveler le parc de véhicules destinés au transport Inter-États de biens et de personnes. Elle pousse les transporteurs à ne pas respecter les réglementations en matière de normes techniques pour les véhicules et de limitation de la charge à l'essieu.

2.3.2 Pour évaluer les coûts généralisés directs (prélèvements illicites et perte de temps) subis par les trois

pays enclavés de la CEDEAO, nous sommes partis du volume des échanges de ces trois pays et fait l'hypothèse de 35 tonnes de marchandises transportées par voyages (ou camions); ce qui donne un nombre de voyages variant, dans la période 2008 à 2013, entre 273947 et 326101. Sur la base des différents rapports de l'OPA, une moyenne annuelle des indicateurs de l'OPA a été établie pour tous les corridors suivis par l'OPA. La multiplication des indicateurs avec le nombre de voyages nous montre que ces trois pays subissent dans la même période: (i) **des surcoûts variant entre environ 8 et 15 milliards de FCFA, soit 12 et 23 millions d'Euro**; et (ii) **des pertes de temps variant entre 1.104 et 2.103 mois** (voir tableaux et graphiques ci-après).

Les surcoûts dus aux prélèvements illicites dans les 3 pays enclavés de la CEDEAO sont estimés entre 8 et 15 milliards FCFA par an et les pertes de temps varient entre 1104 et 2103 mois pour ces trois pays.



Figure 7 : Barrage illicite sur le corridor Accra - Ouagadougou

2.3.3 À ces coûts illicites viennent s'ajouter d'autres coûts officiels comme ceux liés par exemple à l'escorte douanière. Si on prend l'exemple des marchandises en transit au Port de Dakar en 2013 (1.886.810 tonnes de marchandises, avec un chargement moyen de 35 tonnes par camion, soit 53.501 voyages), **l'escorte douanière a coûté 7.757.678.166 FCFA** (145.000 FCFA x 53.501), soit près de 4 fois plus que les perceptions illicites sur le corridor Dakar-Bamako qui s'élevaient pour la même année à **1.942.709.867 FCFA (36.311,5 FCFA x 53.501)**. Si on prend les informations figurant dans les annuaires statistiques (en moyenne 200 camions par jour transportant les marchandises en transit au Port de Dakar), **le coût de l'escorte serait en 2013 de 10.440.000 FCFA**. La rémunération des services rendus (travail supplémentaire et frais de mission pour les douaniers) ne sauraient justifier un tel montant.

Le coût de l'escorte douanière est estimé entre 7,8 et 10,4 milliards par an sur le corridor Dakar-Bamako pour les marchandises en transit au Port de Dakar.

Le coût de l'escorte douanière est 4 fois plus élevé que celui des perceptions illicites.



Figure 8 : Camion sur corridor Lomé- Bamako



Figure 9 : Poste de péage et de pesage de Kati



Figure 10: Barrage illicite sur le corridor Abidjan - Zegoua - Bamako

Tableau 3

Évolution du volume des Import/Export et du nombre de voyage pour transporter ce volume pour les 3 pays enclavés de la CEDEAO et de deux indicateurs de la gouvernance routière

Année	Total Import/Export des 3 pays enclavés	Nombre de voyages pour le transport du total des Import/Export des 3 pays enclavés de la CEDEAO (sur la base de 35 tonnes par voyage ou camion)	Prélèvements illicites en moyenne par voyage	Temps de contrôles et retard induit en moyenne par voyage
	[tonnes]	[U]	[FCFA]	[mn]
2008	9 661 200	273 947	29 354	176
2009	10 184 308	288 780	36 179	165
2010	11 158 182	316 395	44 532	189
2011	11 500 498	326 101	45 974	279
2012	12 279 964	348 203	35 491	230
2013	9 324 103	264 389	30 208	216

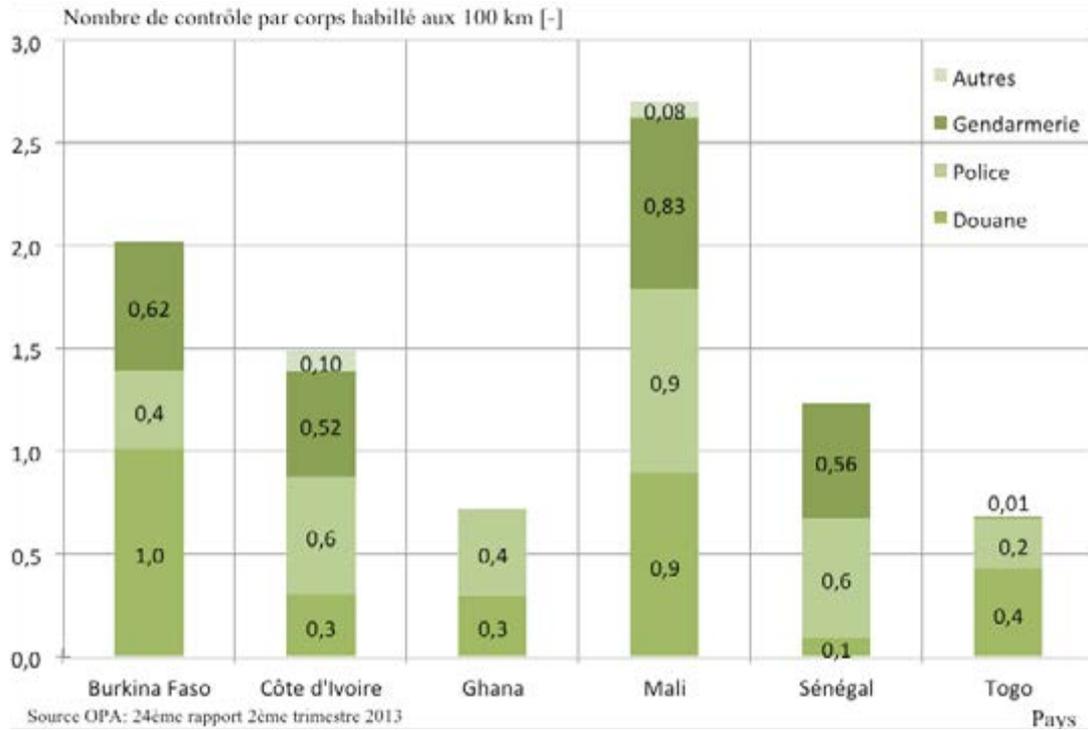
Tableau 4

Évolution des coûts généralisés pour les 3 pays enclavés de la CEDEAO induits par les tracasseries routières sur les principaux corridors

Année	Évolution des indicateurs de suivi de la gouvernance routière sur les corridors	
	Prélèvements illicites pour les 3 pays enclavés en FCFA	Perte de temps dû aux contrôles pour les 3 pays enclavés
	[Milliards de FCFA]	[mois]
2008	8	1 117
2009	10	1 104
2010	14	1 384
2011	15	2 103
2012	12	1 855
2013	8	1 322

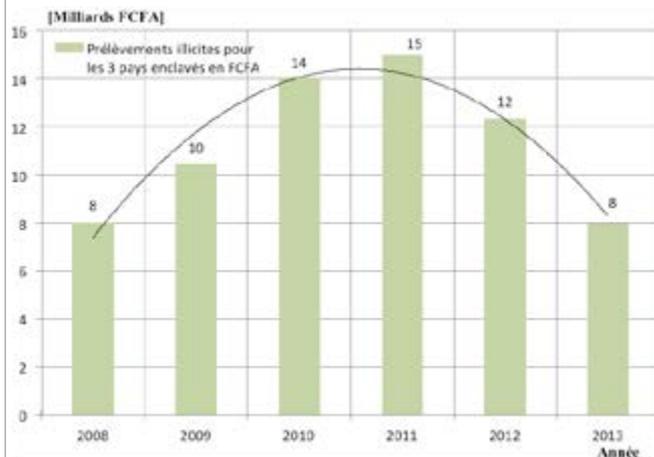
Graphique 8

Nombre de contrôle par corps habillé aux 100 km [-]



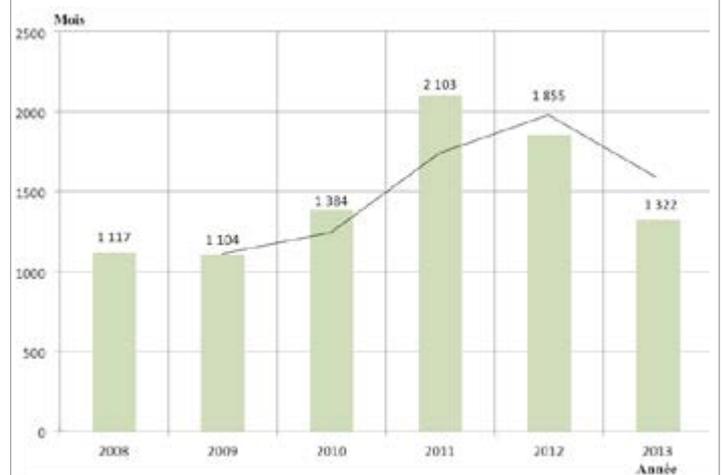
Graphique 9

Prélèvements illicites pour les 3 pays enclavés



Graphique 10

Perte de temps dû aux contrôles pour les 3 pays enclavés



2.4 Poids des tracasseries routières dans la chaîne de valeur

2.4.1 En avril 2011, une étude financée par l'USAID a mis en exergue le poids des tracasseries formelles et informelles sur la chaîne de valeur et le coût de transfert de l'importation du riz qui est acheminé par le corridor Dakar-Bamako. Il ressort de ce rapport que le coût de transfert couvrant les frais allant du déchargement du navire au port de Dakar

jusqu'à l'achèvement des procédures de dédouanement à l'arrivée à Bamako est de: (i) 4.170 \$US, soit 2.152.250 FCFA, pour un conteneur de 20 pieds; et (ii) 3.358 \$US, soit 1.733.154 F.CFA, pour 30 tonnes de riz en vrac. Les tableaux et graphiques ci-après donnent les répartitions de frais par élément de la chaîne de valeur.

Tableau 5
Frais de transfert du riz en transit sur le corridor Dakar-Bamako en \$US et en FCFA
(1\$US = 525,82 FCFA en décembre 2014)

Chaînes de valeur en \$US et en FCFA	Conteneurs 20 pieds de 25 tonnes				30 T en vrac			
	Formel		Informel		Formel		Informel	
	\$US	FCFA	\$US	FCFA	\$US	FCFA	\$US	FCFA
1 Frais portuaires	370	194 553	10	5 258	497	261 333	0	0
2 Frais Douaniers	391	205 596	48	25 239	401	210 854	48	25 239
3 Frais Transport	2 943	1 547 488	111	58 366	2 129	1 119 471	107	56 263
4 Frais Divers	297	156 169	0	0	176	92 544	0	0
Total Frais transfert en \$US	4 001	2 103 806	169	88 864	3 203	1 684 201	155	81 502
				4 170				3 358
Total Frais transfert en FCFA				2 192 669				1 765 704

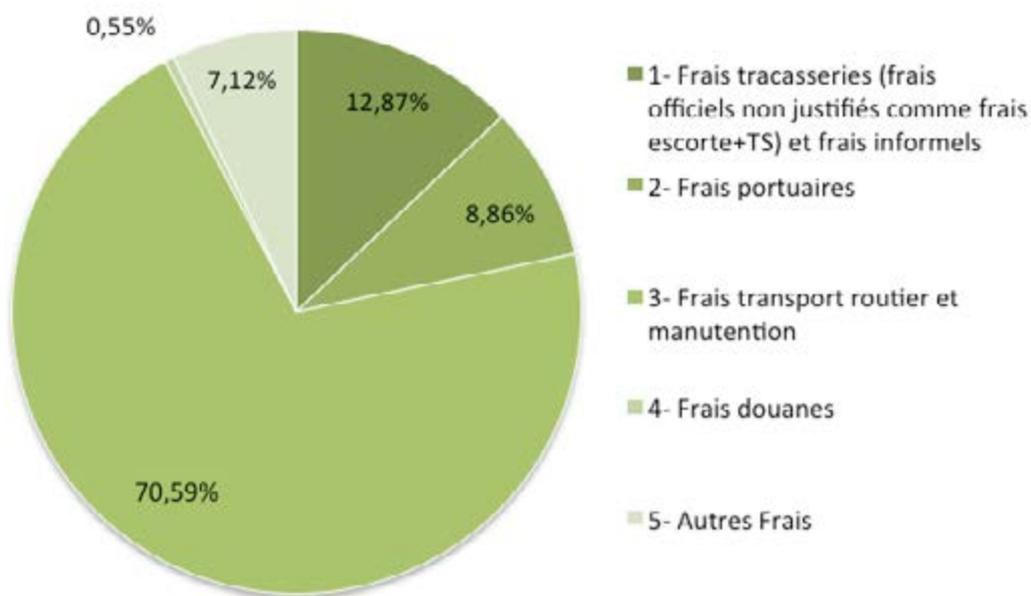
Source: Rapport étude des coûts du transport sur le corridor Dakar-Bamako, USAID, Avril 2011

Tableau 6
Frais de transfert reconstitué du riz en transit sur le corridor Dakar-Bamako en \$US et en FCFA
(1\$US = 525,82 FCFA en décembre 2014)

Chaînes de valeur reconstituée en \$US	Conteneurs 20 pieds de 25 tonnes		30 T en vrac	
	\$US	FCFA	\$US	FCFA
1- Frais tracasseries (frais officiels non justifiés comme les frais d'escorte +TS) et frais informels	537	282 365	532	279 736
2- Frais portuaires	370	194 553	497	261 333
3- Frais transport routier et manutention	2 943	1 547 488	2 129	1 119 471
4- Frais douanes	23	12 094	24	12 620
5- Autres Frais	297	156 169	176	92 544
Total frais de transfert	4 170	2 192 669	3 358	1 765 704
Frais par tonne	167	87 707	112	58 857

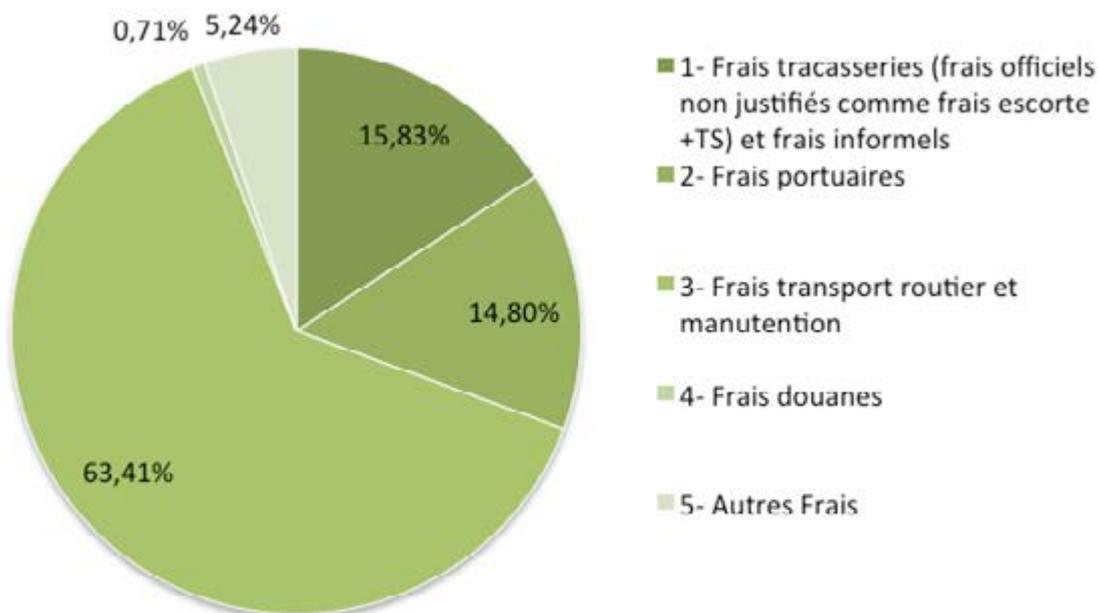
Source: Rapport étude des coûts du transport sur le corridor Dakar-Bamako, USAID, Avril 2011

Graphique 11
Répartition des frais de transfert d'un conteneur 20 pieds de 25 tonnes riz en transit sur le corridor Dakar-Bamako



Source: Rapport Etude coûts de transport sur le corridor Dakar - Bamako, USAID, Avril 2011

Graphique 12
Répartition des frais de transfert de 30 tonnes de riz en vrac en transit sur le corridor Dakar-Bamako



Source: Rapport Etude coûts de transport sur le corridor Dakar - Bamako, USAID, Avril 2001

2.4.2 Dans la chaîne de valeur, la répartition des frais est la suivante (voir tableau en annexe V):

1. Le premier poste est constitué par le transport routier et la manutention (entre 70,59% pour le conteneur 20 pieds et 63,41% pour le vrac). Dans ce poste, les frais du transport routier représentent entre 89 et 92%.

2. Le deuxième poste est constitué par des frais dus aux tracasseries formelles et informelles (entre 12,87% pour le conteneur 20 pieds et 15,83% pour le vrac). Dans ce poste, les tracasseries formelles, c'est-à-dire l'escorte et le travail supplémentaire de la douane, représentent entre 69 et 71%.

3. Le troisième poste est constitué par les frais portuaires (entre 8,86% pour le conteneur 20 pieds et 14,80% pour le vrac). Dans ce poste, les frais de déchargement et de manutention à bord représentent entre 65 et 83%.

4. Le quatrième poste est constitué par les autres frais (entre 7,12% pour le conteneur 20 pieds et 5,24% pour le vrac). Dans ce poste, les frais du transitaire représentent entre 33 et 65%.

5. Le cinquième poste est constitué par les frais douaniers (entre 0,55% pour le conteneur 20 pieds et 0,71% pour le vrac).

2.4.3 Le premier poste dans la chaîne de valeur reste les frais de transport et de manutention, particulièrement le tarif du transport routier. L'analyse du coût du transport dans la zone demanderait plus de moyens et de temps. La formation du prix du transport n'est pas facile à déterminer du fait que le secteur du transport routier est atomisé et dominé par l'informel. La plupart des transporteurs déterminent le prix de leur service de transport en se basant sur les prix pratiqués par les sociétés qui opèrent dans le secteur. De plus, avec les dispositions qui prévoient un partage de trafic entre les pays de transit et les pays de destination ainsi que la pratique du tour de rôle (premier arrivé, premier servi), les éléments de mesure de la qualité d'un service de transport (prix, délais, état des véhicules, etc.) ont une faible incidence sur la possibilité d'obtenir du fret. Les recommandations faites au niveau des paragraphes suivants portant sur la nécessité de renforcer la concu-

rence et l'organisation dans le secteur visent à réunir les conditions pour avoir une meilleure visibilité sur la formation du prix du transport et enclencher une tendance à la baisse de ce poste.

2.4.4 Il ressort de cette analyse que, si les frais informels ne représentent qu'environ 5% du coût de transfert de marchandises en transit, les frais liés aux tracasseries (frais formels composés par le coût de l'escorte et le travail supplémentaire des douanes et frais informels) qui pèsent entre 12,87% et 15,83% constituent le deuxième poste dans la chaîne de valeur. C'est pourquoi, depuis des années des recommandations sont faites pour supprimer l'escorte douanière, renforcer l'informatisation et l'interconnexion des systèmes informatiques des douanes et mettre en place la géolocalisation.

2.4.5 Le troisième poste dans la chaîne de valeur est constitué par les frais portuaires (entre 8,86% pour le conteneur 20 pieds et 14,80% pour le vrac). Dans ce poste, les frais de déchargement et de manutention à bord représentent entre 65% pour le conteneur et 83% pour le vrac. On aurait pu espérer que la généralisation de la conteneurisation constituerait la solution pour réduire les frais de passage portuaire et le coût de transfert. Mais, le paradoxe est que le prix à la tonne de riz transféré par conteneur (167 \$US, soit 87 707 FCFA) est près de 33% plus élevé que le prix à la tonne de riz arrivant par bateaux en vrac et transféré (112 \$US, soit 58 857).

2.4.6 Interprétation des résultats du coût de transfert: De l'examen des coûts de transfert par conteneurs et en vrac, on pourra retenir ce qui suit: un voyage de 2 conteneurs de 20 pieds de 25 tonnes, soit un poids total de 50 tonnes coûte environ 8350 \$US le voyage (au taux de 167 \$US par tonne pour le transport en conteneur), ce qui correspond au coût de transfert d'un voyage de 75 tonnes de marchandises en vrac, soit 8400 \$US le voyage (au taux de 112 \$US par tonne pour un transfert en vrac). La conclusion qu'on pourra tirer de cette analyse est qu'avec 33% de surcharge en transport en vrac, le prix de transfert est ramené à $(167 - 112) / 3 = 33\%$ moins cher. La conséquence est que l'infrastructure routière paye les frais de la surcharge à travers une dégradation prématurée.

Transport en conteneurs sans surcharge

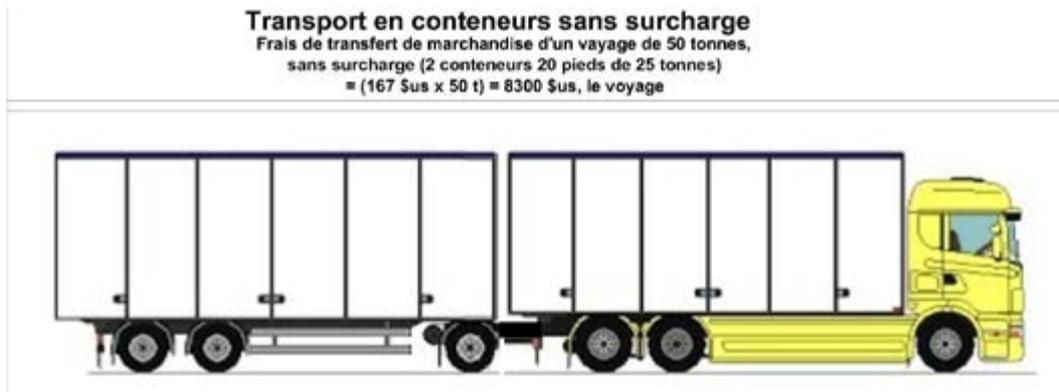


Figure 11 : Exemple de transport en conteneurs sans surcharge, corridor Bamako - Dakar

Transport en vrac avec 33% de surcharge



Figure 12 : Exemple de transport en vrac avec surcharge, corridor Bamako - Dakar

Figure 13 : Porte-conteneurs au Port de San Pedro



Figure 14 : Poste de contrôle à Diboli à la frontière entre le Mali et le Sénégal

3 | Cadres réglementaires et organisationnels pour la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest

3.1 Cadre réglementaire

3.1.1 Dans les années 80, la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a adopté des textes qui visent à éliminer les barrières non tarifaires sur les axes routiers inter-États ainsi qu'à harmoniser et simplifier les procédures liées aux opérations de transport et transit. Les principaux textes sont :

- la Convention A/P 2/5/82 relative au Transport Routier Inter-États (TIE) signée le 29 mai 1982 à Cotonou. Cette Convention régit les transports routiers entre les États. Elle traite des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre part au transport routier inter-États de marchandises. Elle fixe les itinéraires à emprunter et arrête la charge à l'essieu limitée à 11,5 tonnes pour les véhicules autorisés à faire le transport Inter-État. Cette Convention devait entrer en vigueur définitivement dès **sa ratification par au moins 7 États signataires**, conformément aux règles constitutionnelles de chaque État ;

- la Convention A/P 4/5/82 de CEDEAO relative au Transit Routier Inter-États (TRIE) signée le 29 mai 1982 à Cotonou complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul. Ces Conventions cherchent à faciliter la circulation des marchandises en transit, en supprimant les différentes réglementations nationales et la vérification physique des marchandises ; elles prévoient, notamment, **le scellement des véhicules**. Cette Convention institue, par ailleurs, l'utilisation **d'un carnet unique** de transit routier, la mise en place **d'un fonds de garantie régional** (dont les ressources proviennent de la perception d'un montant égal à 0,50% de la valeur CAF des marchandises importées) et le paiement d'une caution, pour couvrir d'éventuelles fraudes douanières. Le TRIE est un régime douanier qui permet le transport par route de marchandises en suspension de droits, taxes, et prohibitions, d'un bureau de douane d'un État membre donné à un bureau de douane d'un autre État membre ; il s'effectue sous la couverture d'un document douanier unique et sans rupture de charge. L'objectif du TRIE est de (i) rationaliser les contrôles ; (ii) de permettre de remplacer les cautions bancaires habituellement exigées pour les acquits-à-caution par **un fonds de garantie du TRIE** ; et (iii) supprimer l'escorte douanière qui grève le coût du transport. Elle stipule que chaque État signataire doit désigner une entité chargée de la gestion de la caution. Cette Convention devait entrer en vigueur définitivement dès **sa ratification par au moins 7 États signataires**, conformément aux règles constitutionnelles de chaque État.

- la Convention additionnelle A/SP/1/5/90, portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous

TRIE, adoptée le 30 mai 1990 à Banjul. Cette Convention cherche à faciliter la circulation des marchandises en transit, en supprimant les différentes réglementations nationales et la vérification physique des marchandises ; elles prévoient, notamment, **le scellement des véhicules**. Cette Convention institue, par ailleurs, l'utilisation **d'un carnet unique** de transit routier, la mise en place **d'un fonds de garantie régional** ;

- les Accords du 24 avril 1998 et du 22 mars 2005 lient les cautions nationales pour garantir les opérations de TRIE des marchandises au sein de la CEDEAO qui : (i) instituent une perception d'un montant égal à 0,50% de la valeur CAF des marchandises importées aux fins d'alimenter le fonds de garantie ; et (ii) définissent les modalités de partage de la perception pour le fonds de garantie ;

- le protocole A/P1/5/82 créant la Carte Brune de la CEDEAO aux fins d'assurance automobile de responsabilité contre tiers, signé le 29 Mai 1982 à Cotonou. Le véhicule doit prendre une assurance contre tiers pour couvrir les accidents causés par les véhicules dans les États membres. Le Système de la Carte Brune d'Assurance fonctionne sur la garantie conjointe fournie par les compagnies d'assurance agréées. L'objectif principal du système est de garantir aux victimes des accidents de la circulation, une prompte et équitable indemnisation des dommages qui leur sont causés par les automobilistes non-résidents en visite sur leur territoire, en provenance d'autres États Membres de la CEDEAO.

3.1.2 Depuis leur signature, les Conventions TIE et TRIE n'ont jamais été appliquées et la mise en place de la Carte Brune éprouvent beaucoup de difficultés. Pour relancer la mise en œuvre de ces Conventions, la CEDEAO et l'UEMOA ont adopté entre 2003 et 2005 des textes communautaires portant sur la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routier (PRFTTR) et du Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures de Transports Routiers (PACITR). Il s'agit principalement : (i) de la Décision A/DEC.13/01/03 du 31/01/2003 de la CEDEAO relative à la mise en œuvre du PRFTTR, notamment la construction de PCJ, la mise en place d'observatoires des pratiques ; (ii) de la Décision A/DEC.9/01/05 du 19/01/2005 de la CEDEAO relative à la création des Comités nationaux de facilitation et Comités de gestion des corridors, (iii) de la Directive n°8/2005/CM/UEMOA relative à la réduction à trois des points de contrôle sur les axes routiers inter-États de l'UEMOA ; et (iv) de la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16/12/2005 portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-États de l'UEMOA.

3.1.3 Ces textes prévoient : (i) l'amélioration du niveau de service des infrastructures routières ; (ii) la construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières ; (iii) la limitation des contrôles sur les corridors à trois points (départ, à la frontière et à l'arrivée) ; (iv) la mise en place d'observatoires des pratiques le long des corridors ; (v) la simplification et l'harmonisation des procédures et règlements ; et (vi) la mise en place de Comités nationaux et d'un Comité Régional de facilitation des transports ainsi que d'un Comité de gestion de chaque corridor. Ils définissent les services habilités à effectuer des contrôles (police, douanes, gendarmerie et eaux et forêts) et les types de véhicules (camion frigorifiques, conteneurs et autres véhicules routiers répondant aux normes de scellement édictées) pour lesquels la limitation des contrôles à trois points s'applique.

Amélioration des niveaux de services sur les corridors

3.1.4 Ces dernières années, des financements importants ont été mobilisés par les États avec l'appui des bailleurs de fonds dont le Groupe de la BAD pour l'amélioration du niveau de service des liaisons routières à vocation régionale en Afrique de l'Ouest. Ainsi, la BAD à travers ses ressources spécifiques destinées aux opérations à vocation régionale, a consacré près de 630 millions d'UC, soit environ 960 millions de \$US au financement de projets sur 8 corridors en Afrique de l'Ouest.

Construction des postes de contrôle juxtaposés aux frontières

3.1.5 La réalisation des postes de contrôle juxtaposés aux frontières (PCJ) vise à renforcer la coopération entre les services des États qui y opèrent des contrôles, faciliter les passages des frontières et réduire les coûts de transport. En regroupant les services de contrôle des États au même endroit, on supprime les multiples points de contrôle à l'approche des frontières. Il faut souligner qu'après plus de dix ans, six PCJ ont été construits, à savoir les postes de Sémé-Kraké (frontière Nigéria/Bénin), Noépé (frontière Togo/Ghana), Malanville (frontière Benin/Niger), Cinkansé (frontière Togo/Burkina Faso), Pételkolé (frontière Burkina Faso/Niger) et Pamlap (frontière Guinée/Sierra Leone). Deux autres PCJ sont en cours de construction (Moussala à la Frontière sud entre le Mali et le Sénégal et Boundou Fourdou à la frontière entre la Guinée et le Sénégal). **À ce jour, aucun de ces PCJ n'est totalement opérationnel.**

Limitation des contrôles sur les corridors à trois points

3.1.6 La Directive N°08/2005/CM/UEMOA en date du 16/12/2005 qui : (i) définit les services habilités à faire des contrôles ; (ii) édicte que les points de contrôle sont limités en trois points (départ, frontière et arrivée) sur les axes routiers inter-États d'Union pour tout type de



Figure 15 : Programme Routier 1, Corridor Bamako - Ouagadougou - Tema : Route Bougouni - Sikasso

transport sécurisé, conteneur, camion frigo, citerne et camions avec scellement conforme aux normes telles que définies dans la convention TRIE de la CEDEAO ; et (iii) précise que cette Directive entre en vigueur dès sa signature. La Décision N°15/2005/CM/UEMOA du 16/12/2005 précise les modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-États de l'Union. Dans le cadre de la mise en œuvre de ces deux textes, l'UEMOA a engagé une étude pour l'élaboration d'un macaron type RFID (Radio Fréquence Identification) avec puce électronique à apposer sur les véhicules à l'issue du premier contrôle afin de remédier aux multiples contrôles et le paiement des taxes sans reçu. **À ce jour, cette Directive n'est pas appliquée et certains États ont pris de textes transitoires définissant les points de contrôle sur leur territoire dont le nombre dépasse celui prescrit par la Directive.**

Simplification et harmonisation des procédures et règlements et mise en application des conventions TRIE et TIE

3.1.7 L'informatisation des Douanes dans l'espace CEDEAO a débuté dans les années 80. À partir de 2001, la CEDEAO a engagé un processus d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers dans la zone. La première réunion du Comité technique qui travaille sur ce sujet s'est tenue en novembre 2011 à Ouagadougou, au Burkina Faso pour examiner : (i) un document de projet d'interconnexion des douanes et d'informatisation du transit ; et (ii) le manuel de procédures du système régional de transit informatisé.

3.1.8 Les Douanes des États de la CEDEAO utilisent le système informatique douanier (SYDONIA) élaboré par la CNUCED, sauf les Douanes du Sénégal qui disposent du système GAINDE et ceux du Ghana qui utilisent CGNET. Toutefois, les versions de SYDONIA utilisées ne sont pas les mêmes d'un État à un autre et, de plus, aucune des versions actuellement utilisées ne gèrent le transit. Des arrangements sont conclus avec la CNUCED pour aider les États membres à évoluer vers des versions de SYDONIA adaptées au besoin. Ainsi, la Côte d'Ivoire a préféré opter pour Sydonia World (Sysdam World) qui est opérationnel et prend en charge le transit. Le Mali, le Burkina et le Togo ont mobilisé des financements pour la migration vers Sydonia World. Mais déjà, en vue d'une standardisation du format des données douanières, le régime douanier et les tableaux de contrôle ont été adoptés en mars 2004.

3.2 Cadre organisationnel

3.2.1 Pour la gestion et le suivi de la mise en application des Directives, Décisions et Règlements portant sur

la facilitation du transport, plusieurs dispositions institutionnelles ont été prises qui sont :

Mise en place de Comités nationaux, d'un Comité Régional de facilitation des transports et de Comités de Gestion des corridors

3.2.2 La facilitation du transport et du transit routiers implique plusieurs acteurs nationaux et régionaux. Du point de vue institutionnel, il était donc nécessaire de mettre en place un mécanisme participatif et inclusif. La participation des parties prenantes du système des transports, telles que les administrations, les représentants du secteur privé et de la société civile des États membres, permettrait de faire le point de la mise en œuvre des recommandations et décisions adoptées. Elle serait également l'occasion de partager les expériences en termes d'initiatives prises pour lever les contraintes et autres goulots d'étranglement constatés en vue de faciliter les transports. C'est pour cette raison que la CEDEAO a recommandé la mise place de : (i) Comités de Gestion des Corridors (CGC) ; (ii) Comités Nationaux de Facilitation (CNF) ; et (iii) d'un Comité Régional de Facilitation (CRF).

3.2.3 Les Comités de Gestion des Corridors (CGC) impliquent au moins deux pays et ont pour missions de (i) suivre au jour le jour la mise en œuvre des mesures et actions de facilitation sur les corridors concernés ; (ii) d'identifier les obstacles qui entravent la fluidité du trafic et d'entreprendre toutes actions pour y remédier ; (iii) de veiller à l'application de la réglementation communautaire, en matière de facilitation des transports et du transit routiers sur le corridor ; (iv) d'évaluer l'impact de toutes mesures de facilitation sur les performances du corridor, de recueillir et de diffuser toutes informations relatives à la facilitation des transports et du transit sur le corridor et d'assurer la promotion du corridor ; (v) d'informer et de sensibiliser les usagers de toute décision ou mesure susceptible d'avoir un effet sur le corridor ; et (vi) de prendre les dispositions nécessaires en vue de faire respecter les règles relatives à la facilitation des transports applicables au corridor. **À ce jour, aucun CGC n'a véritablement pas été encore créé.**

3.2.4 Les Comités nationaux de facilitation (CNF) ont pour mission de : (i) transmettre les textes communautaires adoptés, les stratégies de mise en œuvre et les rapports de l'OPA, aux partenaires nationaux du CNF ; (ii) évaluer périodiquement la mise en œuvre des textes communautaires de levée des barrières non tarifaires par les Ministères spécifiques concernés ; et (iii) diffuser les résultats de l'évaluation aux organes de presses, radios, télévisions nationales et privées, publicité, communiqués de presse. Le Comité régional de facilitation créé à partir

des Comités nationaux est chargé de suivre et évaluer les progrès réalisés par les États en matière de facilitation du transport, d'identifier les contraintes techniques, institutionnelles et commerciales à la facilitation du transport ainsi que les solutions communes aux problèmes répertoriés, de mettre au point des normes communes techniques, documentaires et tarifaires, en matière de transport. **À ce jour, tous les pays de la CEDEAO disposent de CNF. Pour la plupart, ces CNF ne sont pas opérationnels à cause du manque de ressources financières pour assurer leur fonctionnement. Il y a peut-être trop de Comités et certaines missions se recoupent. Il serait indiqué de rationaliser ces différents Comités afin de réduire les besoins en ressources financières pour leur fonctionnement.**

Mise en place d'observatoires des pratiques le long des corridors

3.2.5 L'Observatoire des pratiques anormales (OPA) a été mis en place en 2005 avec l'appui technique et financier de l'USAID à travers le projet West Africa Trade Hub. Il vise à instaurer une bonne gouvernance routière sur les axes routiers de l'espace CEDEAO. L'OPA vise les objectifs suivants: (i) promouvoir la libre circulation des biens et des personnes en Afrique de l'Ouest; (ii) assurer la mise en œuvre de la directive N°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'UEMOA; et (iii) éliminer les pratiques anormales sur ces corridors de transport. Cette initiative vise à fournir toutes les informations pertinentes sur les tracasseries routières sur les corridors **(le nombre de points de contrôle, les perceptions illégitimes et les retards durant les trajets)**. L'initiative s'appuie sur: (i) un réseau de Points focaux dans chaque pays (Chambres de commerce ou Conseils des Chargeurs) pour la collecte des données à travers des chauffeurs qui disposent d'un moyen de transport en règle; et (ii) les Ministères en charge des transports routiers pour la coordination générale, la diffusion des rapports et le plaidoyer pour l'amélioration de la gouvernance du transport routier. L'UEMOA à travers son service informatique procède à l'analyse et au traitement des données.

3.2.6 Le premier rapport de l'OPA a été établi en 2007 et couvrait deux corridors (Accra (Téma)-Ouagadougou-Bamako et Lomé-Ouagadougou-Bamako). Progressivement les activités de l'OPA ont été élargies à d'autres corridors. En 2013, huit corridors sont couverts par l'OPA (Téma- Ouagadougou, Ouagadougou- Bamako via Koury, Ouagadougou-Bamako via Hérémakono, Lomé-Ouagadougou, Dakar-Bamako par le Nord, Abidjan-Ouagadougou, Abidjan-Bamako et Cotonou-Niamey). Pour mener ce travail, un point focal est retenu par corridor et des chauffeurs de camions en bon état et en règle transportant des marchandises en règle sont recrutés et remplissent des fiches d'enquêtes qui seront par la suite traitées avec un logiciel spécial. Un rapport trimestriel est produit. Les médias diffusent

les résultats, les acteurs du transport conduisent le plaidoyer et les pouvoirs publics sont tenus informés afin de faciliter leurs prises de décision pour régler le problème lié aux tracasseries. En définitive, on peut dire que l'OPA est un instrument important. Depuis sa mise en place, on a constaté des améliorations dans la gouvernance routière et surtout une meilleure connaissance par les Décideurs des problèmes occasionnés par les tracasseries sur les routes à l'économie et au commerce intra et extra régional. **Toutefois, le financement du fonctionnement de l'OPA est, pour le moment, en grande partie assuré par des subventions extérieures. Il serait indiqué que les CERS et les États mettent en place un mécanisme pour prendre le relais du financement externe.** Une étude de faisabilité de la création d'un observatoire régional du transport et de la facilitation a été menée en aout 2011. Elle a proposé la création d'une Institution spécialisée au niveau de la CEDEAO et de l'UEMOA. Elle prendrait le relais de l'OPA et de l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (OCAL).

Mise en place de Bureaux pour l'Administration de la Carte Brune

3.2.7 Le Système de la Carte Brune fonctionne par le biais d'un réseau de 14 (quatorze) Bureaux Nationaux répartis dans chacun des quatorze États Membres. Chaque Bureau National a deux (2) fonctions principales: a) rendre la Carte Brune disponible aux automobilistes résidents; le Bureau National joue ainsi un rôle de Bureau Émetteur; et b) procéder à l'investigation et au règlement des réclamations découlant d'un accident causé par des automobilistes détenteurs de la Carte Brune. Il joue ainsi un rôle de Bureau gestionnaire. Ce système est coordonné et contrôlé dans son fonctionnement juridique, administratif et financier par un Conseil des Bureaux qui regroupe tous les Bureaux Nationaux des signataires du Protocole. Un Secrétariat Général Permanent a été créé par Décision C/DEC/7/2/94 du Conseil des ministres de la CEDEAO le 28 Juillet 1994 avec pour rôle le suivi du protocole A/P1/5/82. À ce jour, tous États signataires du Protocole (tous les pays CEDEAO sauf le Cap-Vert qui est un pays insulaire) ont mis en place leur bureau national.



Figure 16: Camion en attente à la frontière à Paga, Ghana - Burkina

4 | Obstacles à la mise en application des dispositions pour la facilitation du transport

4.1 Obstacles à la mise en application du TRIE

4.1.1 Depuis leur signature, les Conventions TIE et TRIE n'ont jamais été appliquées. Les conditions pour la mise en œuvre du TRIE sont : (i) la levée d'une déclaration TRIE, sommaire, unique, au point de départ de l'opération de transit routier inter-États ; (ii) la mise en place d'un fonds de garantie jouant le rôle de caution ; et (iii) la mise aux normes des véhicules agréés suivant des critères définis, d'inviolabilité et de scellement.

4.1.2 Les principaux obstacles à l'application effective des conventions TRIE/TIE portent sur : (i) la collecte et la gestion des fonds destinés aux fonds de garantie pour le transport routier Inter État ; (ii) le manque d'harmonisation des modalités d'agrément des véhicules autorisés à faire du transport inter-États ; (iii) le cloisonnement des informations douanières concernant les opérations de transit routiers ; et (iv) l'organisation du transport du fret. Depuis l'entrée en vigueur de la convention TRIE, plusieurs engagements ont été pris pour son application, mais à chaque fois, des problèmes sont soulevés et qui ont nécessité des études et/ou concertations complémentaires. Ce qui fait dire à M. Emmanuel Yoda, président de la Coordination des Cautions nationales que le TRIE est « une équation à exposant mobile dont le nombre des inconnues ne cesse de s'accroître ».

Le TRIE est « une équation à exposant mobile dont le nombre des inconnues ne cesse de s'accroître ».

Problèmes liés à la caution

4.1.3 La gestion des ressources financières destinées aux fonds de garantie pour le transport routier Inter États pose problème. Ces ressources sont collectées par les Douanes et reversées au Trésor dans des comptes appelés « Fonds Trie ». Il se trouve que ces ressources qui doivent normalement alimenter un « fonds de garantie », sont souvent réparties, pour leur fonctionnement, entre les différents services évoluant dans le domaine des transports (Chambre de Commerce, Ministères des Transports, Conseil des chargeurs, Ministère des finances etc.). Par exemple au Mali, une clé de répartition de ces ressources a été établie qui affecte 10% des ressources financières collectées au fonds de garantie. Or, conformément à la Convention TRIE, le fonctionnement des « Cautions nationales » doit-être assuré à travers les ressources provenant de la vente des carnets TRIE. Du coup, en cas de détournement frauduleux de la marchandise, les ressources nécessaires pour actionner la garantie ne sont pas disponibles pour faire

face aux préjudices causés. Dans ces conditions, les Douanes qui sont méfiantes à l'égard des Gestionnaires de cautions (i) imposent dans certains pays à chaque opérateur, outre le versement des 0,50% de la valeur déclarée comme exigée au titre du TRIE, de déposer en plus une caution qui constitue l'équivalent des droits de douane des marchandises en transit ; et (ii) procèdent à l'escorte qui est coûteuse et présente des risques pour la sécurité routière du fait de la longueur de la file de véhicules lents qui ne facilite pas les mouvements de dépassement. Comme exemple, la Côte d'Ivoire qui avait suspendu en 2007 l'application du carnet TRIE, en raison de nombreuses fraudes, a indiqué récemment sa disponibilité pour son rétablissement à condition que soit mis en place un système de suivi électronique (via GPS) des marchandises en transit.

Les acteurs du TRIE ne se font pas confiance, la taxe de 0,5% levée au cordon douanier est plus utilisée pour financer le fonctionnement des structures impliquées que pour alimenter les fonds de garantie.

4.1.4 Par ailleurs, l'utilisation du TRIE est facultative dans la sous-région et le partage de la garantie TRIE entre les différents gestionnaires de la garantie dénommés « Cautions nationales » ne fonctionne pas comme prévu. Du coup, ces « Cautions nationales » ne se font pas confiance du fait du mauvais fonctionnement des cautions qui garantissent les opérations de transit et surtout des difficultés d'accès à des comptes ouverts au niveau des Trésors publics. La conséquence est (i) la multiplication de la levée des cautions (autant de perceptions que de pays traversés) et in fine, une perception totale qui peut dépasser les 0,50% de la valeur CAF des marchandises transportées telle que prescrit par l'Accord entre les Cautions nationales ; et (ii) les apurements successifs des déclarations de transit en détail levées au départ des ports maritimes par le biais d'autres documents à chaque traversée de frontière. L'application des Accords signés par les Cautions nationales pour la levée d'une caution unique au départ se heurte à une rigidité des législations nationales. Par exemple, l'accord signé entre les « Cautions nationales du Togo et du Burkina » pour l'établissement d'une caution et d'un carnet uniques à condition que la perception pour le fonds de garantie levée par la Douane togolaise soit versée directement, sans transiter par le Trésor du Togo, dans un compte commun ouvert par les deux Cautions nationales, nécessite d'amender le texte portant création du fonds de garantie au Togo. **Il y a lieu**

de réformer la procédure de collecte et de gestion des recettes destinées à alimenter le fonds de garantie.

Problèmes liés à l'état du parc de véhicules du transport inter-États et des agréments délivrés

4.1.5 La Convention TRIE stipule que pour bénéficier des dispositions qu'elle contient, les transporteurs agréés par leur propre État doivent utiliser des véhicules routiers ou des conteneurs préalablement agréés et avoir reçu la garantie d'une caution agréées sous le couvert d'un carnet telles qu'indiquées dans les Annexes de ladite Convention. Or, il se trouve que la plupart des véhicules qui sont agréés pour le transport Inter-États sont âgés et ne répondent pas aux conditions normatives de scellement et de plombage douaniers exigibles pour le transit telles que prescrites par la Convention. Il se pose donc le problème d'harmonisation entre les États de la réglementation en matière d'agrément des véhicules de transport des marchandises. Ceci a comme conséquence une multiplication des contrôles sur les axes routiers et des perceptions abusives qui entravent la compétitivité de l'activité de transport routier.

Problèmes liés à l'organisation du transport de fret

4.1.7 La Convention TIE ainsi que les Accords bilatéraux et pratiques qui l'accompagnent contiennent des dispositions qui pèsent sur l'efficacité du secteur, freinent son évolution et rendent difficile la levée des contrôles sur les corridors routiers. Il s'agit principalement de: (i) la disposition qui prévoit un partage aux deux tiers pour le pays d'origine ou de destination et un tiers pour le pays de transit dans le cas du transit maritime et un partage à moitié pour les trafics bilatéraux entre les transporteurs des deux pays; et (ii) de la

pratique du tour de rôle (premier arrivé, premier servi) instaurée et organisée par les syndicats de transporteurs. L'une des conséquences de tout cela est que les éléments de mesure de la qualité d'un service de transport (prix, délais, état des véhicules, etc.) n'ont aucune incidence sur la possibilité d'obtenir du fret. Il n'y a donc aucune motivation pour les transporteurs de mobiliser des financements pour le renouvellement de leurs outils de travail. De plus, comme la vétusté du parc de véhicules dans la zone CEDEAO varie fortement d'un pays à un autre (des pays comme le Ghana, le Burkina Faso et le Mali ont plus ou moins rajeuni leur parc grâce à des mesures incitatives), les contrôles au motif du mauvais état du parc ne peuvent donc que persister.

Une bonne partie des véhicules agréés ne répondent pas aux conditions de plombage et de scellement douaniers exigibles pour le transit. Un problème d'harmonisation de la réglementation en matière d'agrément est posé.

Problèmes liés au cloisonnement des données et informations douanières

La dématérialisation des procédures du commerce extérieur et des formalités de dédouanement est une des recommandations de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). L'informatisation des Douanes dans l'espace CEDEAO a débuté dans les années 80. Les Douanes des États de la CEDEAO utilisent le système informatique douanier (SYDONIA) élaboré par la CNUCED, sauf les Douanes du Sénégal qui disposent du système GAINDE et celles du Ghana qui utilisent CGNET. Il est à noter que les versions de SYDONIA utilisées ne sont pas les mêmes d'un État à un autre. Des arrangements sont conclus avec la CNUCED pour aider les États membres à évoluer vers des versions de SYDONIA adaptées au besoin. Ainsi, la Côte d'Ivoire a préféré opter pour Sydonia World (Sysdam World) qui est opérationnel et prend en charge le transit. Le Mali, le Burkina et le Togo ont mobilisé le financement pour la migration vers Sydonia World. En 2011, la CEDEAO a organisé la première réunion du Comité technique qui travaille sur l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers. Cette réunion a permis d'examiner un document de projet d'interconnexion des douanes et d'informatisation du Transit et un projet de manuel de procédures du système régional de transit informatisé.

À ce jour, malgré plusieurs initiatives bilatérales, il n'y a pas encore d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre deux pays de la CEDEAO.

Figure 17: Camion en surcharge



Mais déjà, en vue d'une standardisation du format des données douanières, le régime douanier et les tableaux de contrôle ont été adoptés en mars 2004. **À ce jour, malgré plusieurs initiatives bilatérales, il n'y a pas encore d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre deux pays de la CEDEAO.**

4.2 Obstacles à la mise en application des Directives portant sur la limitation des points de contrôle

4.2.1 La Directive n°08/20005/CM/UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 indiquent que: (i) les contrôles sont limités en trois points sur les corridors, notamment au départ, à la frontière et au point des formalités effectives; et (ii) les seules forces autorisées à faire des contrôles sur les axes routiers inter-États sont la Douane, la Police, la Gendarmerie, les Eaux et Forêts et les services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoo-sanitaire; et (iii) ces services doivent se regrouper en un même point aux fins d'effectuer concomitamment les contrôles. Ces deux textes précisent les types de contrôle que chaque service est appelé à effectuer. Ainsi, les textes précisent que les contrôles des forces de police et gendarmerie doivent porter sur la vérification du respect de la réglementation des transports, les prescriptions du Code de la route et de l'immigration, notamment en ce qui concerne : les documents de bord; la visite technique, l'assurance, la carte grise, le permis de conduire, la carte internationale de transport, le reçu de la taxe de péage, s'il y a lieu, les documents d'identité des personnes à bord (carte nationale d'identité, passeport ou carnet de voyage, s'il y a lieu).

4.2.2 Les différents rapports de l'OPA montrent que plus de 95% des tracasseries routières sont le fait de la Douane, la Gendarmerie et la Police. En ce qui concerne les contrôles douaniers, le TRIE étant en grande partie un « régime douanier », la levée des obstacles à son application, telle que décrite dans les paragraphes ci-dessus devrait permettre de réduire substantiellement ou de supprimer les contrôles douaniers.

4.2.3 Pour les contrôles effectués par les forces de police et de gendarmerie, les textes stipulent qu'à l'issue du premier contrôle routier effectué au départ, un macaron distinctif, conforme au modèle-type qui sera édicté par la Commission de l'UEMOA, est apposé de façon visible sur le pare-brise des véhicules en règle. Les véhicules ainsi munis de ce macaron distinctif ne peuvent être soumis à aucun autre contrôle, sauf pour des raisons de sécurité publique. Sur financement de l'UEMOA, une étude de faisabilité technico-économique pour la mise en œuvre du macaron type « Radio

Frequency Identification (RFID) » a été réalisée et un atelier de validation s'est tenu les 30, 31 juillet et 1^{er} août 2012 à Abidjan. Les recommandations suivantes ont été adressées au cabinet chargé de l'étude: (i) proposer un système intégré, prenant en compte les systèmes existants, qui permet à la fois la traçabilité de la marchandise et le suivi du véhicule; (ii) prendre en compte dans les cahiers de charges les recommandations faites par les experts avant la phase d'exécution du projet; (iii) donner des orientations pour la mise en œuvre d'un système de macaron intégrant le tracking et le RFID ou une juxtaposition des deux procédés. **Depuis l'atelier d'Abidjan, il n'y a pas d'évolution quant à la finalisation de l'étude.**

À ce jour, aucune suite n'a été donnée pour la finalisation de l'étude sur le macaron type « Radio Frequency Identification (RFID) » pour laquelle une réunion de validation a émis des observations et recommandations en fin juillet 2012.

4.3 Obstacles à la mise en application de la Carte Brune CEDEAO

4.3.1 Selon les responsables du Conseil des bureaux de la « Carte Brune CEDEAO », environ 60% des transporteurs utilisent cette carte. C'est est en deçà des attentes. En effet, au départ, ce système d'assurance de la Carte Brune devait être obligatoire pour tout automobiliste qui traverse un pays membre de la CEDEAO. Mais, la Carte Brune dans sa première version n'étant pas sécurisée, elle faisait l'objet de falsifications et de fraudes. Pour mettre fin à ces pratiques qui constituent des obstacles à la modernisation du secteur des transports transfrontaliers et inter-États, la CEDEAO a fait concevoir une Carte Brune sécurisée, modernisée et harmonisée. Cette nouvelle Carte Brune a été adoptée, à Abuja au Nigéria du 04 au 06 Octobre 2010, par l'ensemble des Bureaux Nationaux du Système d'Assurance Carte Brune en présence du Président de la Confédération des syndicats des conducteurs routiers de l'Afrique de l'Ouest (CSCRAO). Depuis, des avancés ont été enregistrés. Mais les défis restent à relever. C'est notamment la fluidité du règlement des sinistres qui connaît un grand retard dans son application à travers la sous-région.

4.3.2 Le système de la Carte Brune est fondé sur une carte internationale délivrée par les compagnies d'assurance aux conducteurs qui ont souscrit une police d'assurance de responsabilité civile automobile. La Carte Brune est une pièce accessoire voire un support de la police au même titre que l'attestation d'assurance.

Elle n'intervient que dans l'instruction du dossier sinistre pour faciliter une prise en charge rapide et un règlement équitable. Le sinistre n'est réglé que par l'assureur de l'automobiliste. Les textes instituant ce dispositif avaient prévu de mettre en place un fonds avec une cotisation de 174 millions francs CFA pour chaque pays membre. Mais, les contributions n'ont jamais été respectées pour alimenter le fonds. Ce qui fait que **les Bureaux Nationaux, en cas de sinistres, ne disposent pas de ressources minimales pour consentir une avance pouvant faire face aux mesures d'urgence comme les premiers soins des victimes, les frais d'hospitalisation, de constat et d'expertise.**

Les États n'ayant pas honorés leurs engagements d'alimenter un « un fonds Carte Brune », le système d'avance par les Bureaux nationaux pour faire face aux urgences, en cas de sinistres, ne fonctionne pas. En outre, le manque d'harmonisation des techniques de règlement des sinistres font que le système est quasi hypothéqué.

4.3.3 La Conférence interafricaine des marchés d'assurance (CIMA) dans les zones Afrique de l'Ouest et du Centre a posé le principe d'une garantie pour couvrir ces deux zones. Mais, elle n'a pas défini les modalités de gestion en cas de sinistre. Ce qui fait dire à des responsables des assurances que, après près de 30 ans d'existence, la Carte Brune a échoué. Ces responsables observent que la Carte Rose de la zone CEMAC, après moins de 20 ans d'existence, est excédentaire sur le plan financier. La raison est que tous les automobilistes qui souscrivent à la Carte Rose ont réussi à mettre en place des systèmes extrêmement efficaces, à adosser la prime Carte Brune sur la prime RC en la rendant automatique. **Le manque d'harmonisation des techniques de règlement des sinistres, des procédures, des modes de calcul ainsi que les délais de règlement des sinistres font que l'avenir du système est quasi hypothéqué.**

5.1 Mise en application des Conventions TIE et TRIE

5.1.1 D'abord, la Convention TRIE CEDEAO émane de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR des Nations-Unies) approuvée à Genève le 14 novembre 1975 et entrée en vigueur le 20 mars 1978. En décembre 2013, quatre pays africains étaient contractants à la Convention TIR (Algérie, Libéria, Maroc et Tunisie). Dix pays de la zone CEDEAO ont manifesté leur intérêt pour le TIR (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée Bissau, Guinée Conakry, Mali, Niger, Sénégal et Togo). En Afrique, le TIR n'est opérationnel qu'en Tunisie (voir Site UITR, Union Internationale des Transports Routiers: www.uri.org). Aujourd'hui, l'Afrique de l'Ouest est reliée par routes revêtues à l'Afrique du Nord (route Dakar-Nouakchott-Tanger), à l'Afrique Centrale (route Enugu Ikom-Mamfé-Bamenda entre le Nigeria et le Cameroun) et à l'Europe via le Maroc. Pour faciliter l'accès aux marchés des autres sous-régions de l'Afrique et de l'Europe par la route. Il est impératif que l'Afrique de l'Ouest intègre des conventions harmonisées, où il y a une reconnaissance mutuelle entre plusieurs pays de régions et continents différents. Le système TIR permet à un camion de marchandise de quitter l'Afrique de l'Ouest pour l'Europe, par exemple, sans devoir subir à chaque frontière traversée: (i) une visite du chargement par les Douanes; et (ii) l'établissement de nouveaux documents de transit; et (iii) l'établissement de caution acceptée par chaque pays traversé. Par ailleurs, la plupart des textes portant sur la facilitation du transport qui ont été adoptés nécessitent pour leur application la ratification et/ou la transposition dans les législations nationales par les États membres. Or à ce jour, plusieurs textes ne sont pas encore ratifiés par manque de suivi par la CEDEAO et l'UEMOA. **Il est recommandé: (i) aux États membres de la CEDEAO d'adhérer dans la période 2015-2019 à la Convention TIR; (ii) à la CEDEAO et l'UEMOA de faire un point sur la situation des ratifications et/ou transpositions des textes communautaires importants et l'envoyer aux États membres pour la libre circulation des biens et de personnes et la facilitation du transport; (iii) aux États membres de procéder à la transposition des textes communautaires dans les législations nationales et transmettre les documents attestant de cette transposition aux CERS.**

Les États de la CEDEAO devraient (i) adhérer à la Convention TIR des Nations Unies afin d'accéder, par le route, plus facilement aux marchés des autres sous-régions de l'Afrique et de l'Europe; et (ii) transposer dans leurs législations nationales les textes communautaires relatifs à la facilitation des transports.

5.1.2 Bien qu'il y ait des signes encourageants d'amélioration, grâce au travail mené par la CEDEAO et l'UEMOA à travers l'OCAL et l'OPA, les tracasseries sur les routes continuent. Toutefois, depuis quelques années, il est possible de trouver des informations sur le coût et les auteurs de ces tracasseries. Les initiatives, encore timides, de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication sur les corridors et les interfaces (ports et postes frontaliers) contribuent aussi à une plus grande transparence. La sensibilisation, l'éducation, l'appropriation par les acteurs ainsi que le plaidoyer auprès des hautes autorités dans les différents pays ont eu une incidence positive sur la réduction des tracasseries. En août 2011, une étude de faisabilité a proposé la création d'un Observatoire ouest-africain du transport et de la facilitation qui serait une institution spécialisée de la CEDEAO et de l'UEMOA intervenant dans les États membres desdites communautés régionales. Ce serait une organisation internationale publique fonctionnant dans l'intérêt général du système de réseaux de transport régional, ayant pour mission de fournir des données à l'échelle régionale grâce au suivi continu du fonctionnement des corridors, à l'analyse comparative des coûts, et à la diffusion d'informations utiles sur le transport et la logistique aux parties prenantes publiques, privées et de la société civile, favorisant la mise en œuvre de politiques pertinentes qui élimineront les barrières qui entravent le commerce. Cet Observatoire travaillerait en étroite collaboration avec ses parties prenantes multinationales et nationales telles que l'OCAL, l'UEMOA, les Commissions nationales de facilitation de la CEDEAO et les Commissions de gestion des corridors en vue de s'assurer que les preuves produites intègrent sans anicroche le dialogue politique et qu'elles sont mises à la disposition des secteurs public et privé et/ou des acteurs de la société civile intervenant dans le secteur des transports. Il est à noter que la Commission de l'UEMOA a montré son intérêt pour pérenniser et renforcer le mécanisme de manière à couvrir plus de corridors dans la zone UEMOA et à ajouter plus d'indicateurs contribuant aux objectifs de l'Union concernant le commerce, l'intégration et les infrastructures de transport. **Il est donc recommandé: (i) à la CEDEAO et l'UEMOA de poursuivre et renforcer les IEC en direction des acteurs du système de transport ainsi que le plaidoyer auprès des hautes autorités afin de réduire ou supprimer les obstacles à la fluidité du trafic sur les corridors; (ii) à la CEDEAO et l'UEMOA de mettre en œuvre d'ici fin 2018 les mécanismes pour la création de l'Observatoire ouest-africain du transport et de la facilitation et (iii) au partenaires au développement d'appuyer la poursuite et l'élargissement des activités de l'OPA afin de couvrir tous les corridors ainsi que la**

phase transitoire à la mise en place de l'Observatoire. Ainsi, aux 8 corridors déjà suivis par l'OPA devraient s'ajouter les 7 autres corridors que sont Dakar-Bamako par le sud, Dakar-Tambacounda-Labé-Conakry, Bamako - Kourémalé-Conakry, Ouagadougou-Dori-Tera-Niamey, Conakry-Pamelap-Freetown et Dakar-Banjul par Farafenni et Karang.

La CEDEAO et l'UEMOA devraient (i) élargir et renforcer les activités de l'OPA afin de couvrir tous les corridors; (ii) poursuivre et renforcer les IEC en direction des acteurs ainsi que le plaidoyer auprès des hautes autorités afin de réduire ou supprimer les obstacles à la fluidité du trafic sur les corridors routiers; et (iii) pérenniser d'ici 2018 les activités de l'OCAL et l'OPA par la création d'un Observatoire du transport et de la facilitation.

Rendre crédible la garantie

Rendre crédible la garantie pour les opérations de transit par une refonte du système de perception et de gestion des ressources destinées à alimenter les fonds de garantie.

5.1.3 Pour rendre crédible la garantie, la première action consisterait à faire un audit sur l'état de la création des fonds de garantie comme stipulé dans la Convention TRIE. Cet audit permettra de faire un point précis sur les ressources collectées jusque-là et leur utilisation. Ensuite, réaliser une étude en vue d'examiner la pertinence et la faisabilité du schéma que nous proposons et qui s'articule autour des points suivants: (i) considérer les perceptions de 0,50% non pas comme une taxe, mais comme sorte de redevance aux fins d'un service à rendre; (ii) continuer à faire confiance aux Entités désignées par les États pour la gestion du TRIE, mais que la rémunération de leurs services soit assurée à travers la vente des carnets TRIE; (iii) explorer la possibilité que les perceptions de 0,50% soient versées directement dans un compte ouvert dans une ou plusieurs Institutions financières et/ou d'assurance qui seront retenues après appel à la concurrence. Ainsi, après établissement du carnet TRIE et calcul pour la Douane du départ du transit du montant des droits et taxes et pénalités éventuelles, l'Institution financière émet alors, comme pour les marchés de travaux routiers par exemple, une caution qui garantit l'opération de transit; et (iv) en cas de bon déroulement de l'opération, la caution sera restituée et les fonds, après déduction des frais de risque et de gestion au profit de l'Institution, seront versés dans un compte « TRIE » ouvert dans les livres de ces Institutions.

Harmoniser la législation pour l'agrément des véhicules et des chauffeurs

5.1.4 Les Accords de partage du trafic entre les pays créent des situations des rentes au profit d'associations de transporteurs, puisque à défaut d'avoir les moyens de transport adaptés, les droits de trafics sont revendus. Les États (principalement les pays enclavés) considèrent le transport inter-États de marchandises comme stratégique et ne veulent pas que l'acheminement de leurs importations dépendent exclusivement de transporteurs étrangers. La réticence des Autorités dans les pays de la CEDEAO à harmoniser leurs législations en matière d'agrément des véhicules destinés au transport inter-États de marchandises tient au fait, qu'à l'état actuel, avec l'harmonisation, les transporteurs de certains pays ne pourront plus opérer. **À moyen terme, avec le renforcement de l'intégration régionale, les accords de partage de trafics sont appelés à devenir caducs. Par conséquent, les États devraient rapidement, à travers un mécanisme d'incitations fiscales, poursuivre et/ou engager les processus de renouvellement et de modernisation de leurs parcs de véhicules destinés au transport inter-États de marchandises. Une telle démarche pourrait permettre aux transporteurs d'être prêts à l'ouverture totale de ce marché de transport.** Certains pays ont commencé à le faire par le biais d'exonérations de droits de douanes et de taxes et la mise en place de lignes de crédits. Initiés par le Mali et le Burkina en 2010, puis la Côte d'Ivoire en 2011, le renouvellement a permis un début de modernisation du parc dans ces pays. En 2013, le Sénégal s'était engagé à leur emboîter le pas. La même année, le Niger a mis en place les dispositions institutionnelles (arrêtés n° 084 du 23 octobre 2013 et n° 097MT/CAB du 13 novembre 2013) pour le renouvellement de 5.000 véhicules avec l'appui de l'Union Européenne.

Les Accords de partage du trafic entre les pays créent des situations de rente au profit d'associations de transporteurs. À défaut de disposer de moyens de transport adaptés, ces associations peuvent vendre les droits de trafic.

Accélérer l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers

5.1.5 Le projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers de la CEDEAO (ALISA) avait été examiné le 24 novembre 2011 à Ouagadougou par les ministres en charge des services douaniers de la com-

munauté. Ce projet s'inscrit dans le cadre des normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes, et vise, entre autres, l'amélioration des performances de douanes et l'élimination, des entraves aux échanges et à la libre circulation des marchandises, notamment en matière de transit. Depuis cette date, ce projet n'a pas connu d'évolution notable. **La Commission de la CEDEAO devrait relancer ce projet en prenant en compte les initiatives prises par certains États.**

5.1.6 En attendant la concrétisation de ce projet de la CEDEAO, certains États ont pris des initiatives allant dans ce sens. Ainsi, sur financement de la Banque Mondiale, la Douane ivoirienne s'est dotée depuis le 25 août 2014 d'un logiciel dénommé GEFEG. FX permettant l'interconnexion et l'échange de données avec les Douanes du Ghana. Sur financement de l'UE, une rencontre a été organisée à Abidjan en 2013 entre les Douanes ivoiriennes, burkinabé et maliennes. Il a été convenu de la mise en place d'une interface entre leurs systèmes informatiques pour la sécurisation des opérations de transit et, au titre des spécifications techniques, les experts ont proposé la mise en place d'une application qui intègre un serveur tampon dans chaque pays et un réseau pour l'accès à la plateforme d'échange d'informations. De même, dans le cadre de la concession du PCJ de Cinkassé, l'opérateur a développé un module pour relier les systèmes informatiques des douanes du Burkina Faso et du Togo. **Il est recommandé de procéder à la mise en service de l'interconnexion des systèmes informatiques des douanes du Togo et du Burkina Faso et les douanes de Côte d'Ivoire et du Ghana pour lesquels les modules et protocoles d'interconnexion sont disponibles.**

Accélérer le processus de géolocalisation et de radiocommunication

5.1.7 La géolocalisation ou le tracking est un système de suivi par GPS (Global Positioning System Satellites) qui permet de donner avec précision la position géographique d'un véhicule sur lequel est fixée une puce. Il peut être couplé avec des caméras pour visionner en permanence les aires de transit, de repos et de stationnement. Le suivi de la marchandise permet de : (i) supprimer certaines procédures douanières coûteuses et parfois inefficaces comme l'escorte douanière ; et (ii) suivre et visualiser en temps réel toutes les tracasseries sur les corridors.

5.1.8 Plusieurs pays en Afrique de l'Ouest ont mis en place un système de géolocalisation qui ne couvre, pour le moment, que les parties des corridors routiers situées sur leur territoire. Ainsi, le Mali a mis en place le système dénommé **Ebemi** (où es-tu ? en langue Bambara) exploité

et géré **la société privée** ITS qui a signé une convention d'exploitation avec la société de patrimoine **Ebemi-SA** dont le capital est détenu par un consortium composé du Conseil malien des transporteurs routiers (CMTR), de la Chambre de commerce et d'industrie du Mali (CCIM) et du Conseil malien des chargeurs (CMC). La société privée COTECNA a déployé sa solution Cotrack depuis 2009 au Sénégal et 2011 au Togo à travers un contrat de service payé par les Gouvernements. Au Ghana, le « Savi tracking system » est opéré sous un PPP avec GCNET. Le Sénégal est le seul pays à offrir un système de tracking sans aucun coût pour le transporteur et aucun de ces systèmes ne permet le suivi conjoint de la marchandise et du véhicule. **Mais, il reste que ces initiatives propres à chaque pays n'assurent pas un suivi continu de la cargaison du départ jusqu'à l'arrivée. Elles créent des ruptures de suivi aux frontières et alourdissent les coûts de transports du fait des multiples opérateurs qui sont chargés de gérer le système de suivi.**

Les systèmes de géolocalisation mis en place par certains pays n'assurent pas un suivi continu de la cargaison du départ jusqu'à l'arrivée. Ils créent des ruptures de suivi aux frontières et renchérissent les coûts de transports du fait des multiples opérateurs qui sont chargés de gérer le système de suivi.

5.1.9 Le meilleur système de géolocalisation devrait : (i) disposer d'une aire dite « geo fencing » pour éviter l'encombrement des espaces portuaire par exemple et permettre la pose de la balise et à la sécurisation de la marchandise avant le départ ; (ii) permettre d'utiliser un système de scellés électroniques, réutilisables, pour sécuriser la marchandise que celle-ci soit conteneurisée ou non ; (iii) disposer balise GPS et permettre d'utiliser la technologie RFID pour garantir l'intégrité de la cargaison ; (iv) disposer balise sur la marchandise et sur le véhicule permettant le suivi conjoint de la marchandise et du véhicule ; et (v) faciliter les partages de données de suivi ; (vi) disposer d'un mécanisme de couplage avec la radiocommunication et si possible d'une caméra permettant de visualiser les événements sur les corridors. **Il est recommandé à la CEDEAO/UEMOA d'appuyer les États en finançant une étude pour (i) faire un diagnostic des systèmes existants en vue de proposer des améliorations que les opérateurs de ces systèmes doivent apporter ; (II) proposer les modalités d'interconnexion de ces systèmes et de partage de recettes ; (iii) de proposer l'extension de ces systèmes vers d'autres pays qui ne disposent pas encore de système de géolocalisation ; et (iv) proposer un calendrier de mise en œuvre.**

5.2 Mise en application des Directives portant sur la limitation des points de contrôle

5.2.1 Comme indiqué au niveau des paragraphes précédents, la mise œuvre du TRIE constitue l'élément pour la suppression des tracasseries douanières et celle du macaron pour la suppression des tracasseries des autres corps de sécurité. L'UEMOA devrait : (i) faire finaliser rapidement l'étude sur le macaron-type réalisée, il y a plus de deux ans ; (ii) édicter les dispositions techniques et réglementaires pour l'application effective du système de macaron ; et (iii) procéder à une large sensibilisation des acteurs, particulièrement des transporteurs et chauffeurs sur leurs droits et devoirs. En attendant l'établissement du macaron-type, certains pays ont pris des initiatives dans ce domaine. Ainsi le Bénin, après avoir transposé par décret 213-546 du 24 décembre 2013, la Directive de l'UEMOA portant sur la limitation des points de contrôle, a pris en septembre 2014 un décret et des arrêtés d'application, qui rendent

Il y a lieu de (i) finaliser l'étude réalisée en 2012 sur le macaron type ; (ii) édicter les dispositions techniques et réglementaires pour l'application effective du système de macaron ; et (iii) rendre opérationnel les PCJ déjà construits et d'achever les travaux en cours de construction des PCJ.

obligatoires l'achat et la pose de macaron sur les véhicules de transport de personnes et de marchandises. Ce macaron, qui certifie de la régularité des pièces administratives du véhicule et de son conducteur, doit être établi par le Ministère de l'Intérieur.

5.2.2 La Directive portant sur la limitation des points indique que le 2^e point de contrôle se trouve aux frontières. La construction et l'opérationnalité des PCJ constituent des facteurs importants pour la mise en œuvre de cette Directive. Il est recommandé de rendre opérationnel le fonctionnement des premiers PCJ qui sont construits et équipés, notamment Cinkansé (Burkina/Togo), Malanville (Niger/Bénin) et Pamelap (Guinée/Sierra Leone) et s'en inspirer pour les PCJ en cours de construction comme Boundou Fourdou (Guinée/Sénégal) et Moussala (Sénégal/Mali). Pour cela, il est indispensable d'avoir un engagement fort des États concernés et l'adhésion effective de tous les autres acteurs et de la société civile afin que la réglementation en matière de suppression des points de contrôle sur les corridors soit totalement appliquée. **À cet effet, la CEDEAO et l'UEMOA devraient examiner la possibilité d'utiliser, comme c'est le cas pour l'UE, l'instrument juridique qui est le « recours en manquement ». Celui-ci vise à faire reconnaître qu'un État membre a manqué à l'une des obligations qui lui incombent en vertu du traité. L'utilisation de cet instrument peut déboucher sur des sanctions pécuniaires à l'encontre d'un État. Par ailleurs, ces deux CERs devraient partager et s'inspirer des expériences de l'Afrique de l'Est et/ou Australe qui ont réussi à mettre en place des corridors**



Figure 18: Gare de Kati, Bamako

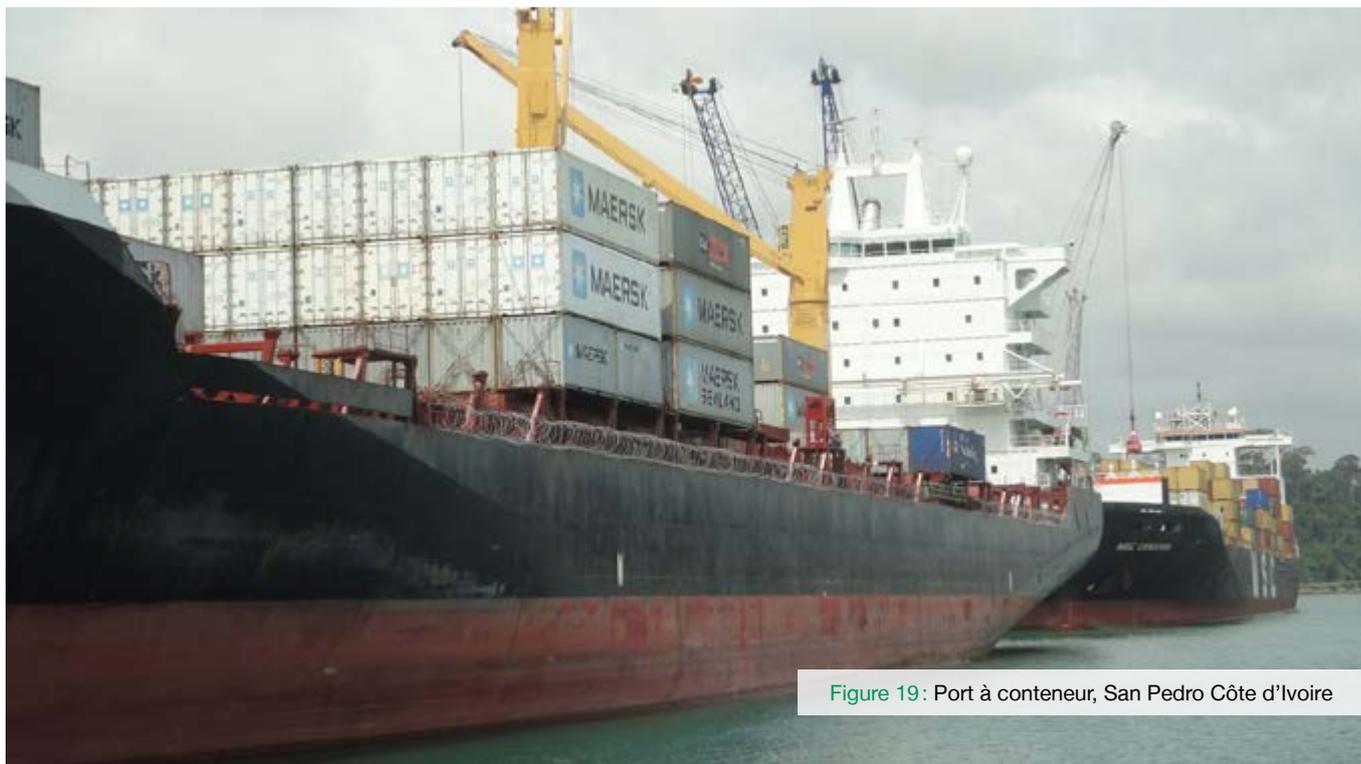


Figure 19: Port à conteneur, San Pedro Côte d'Ivoire

fonctionnels et qui sont actuellement passés à l'étape de la mise en place de corridors intelligents le long desquels fleurissent des activités économiques.

5.3 Mise en application de la Carte Brune CEDEAO

5.3.1 La lenteur et l'inadéquation du système de règlement des sinistres, ainsi que les faibles moyens financiers dont disposent les Bureaux nationaux, constituent les principaux obstacles à l'efficacité de la Carte Brune. La réussite du système est tributaire de: (i) l'harmonisation des techniques de règlement des sinistres, des procédures, des modes de calcul ainsi que des délais; et (ii) la mobilisation des moyens financiers pour faire face aux urgences. Pour le premier point, il est recommandé que le Secrétariat Général Permanent de la Carte Brune fasse réaliser une étude relative à cette harmonisation et valider les recommandations d'ici 30 juin 2015. **En ce qui concerne les moyens financiers, il est recommandé de pallier à la perte induite par la non-contribution des États en généralisant, comme pour la Carte Rose CEMAC, l'assurance Carte Brune à tous les automobilistes et en incluant dans les primes d'assurance automobiles, un montant forfaitaire qui alimentera le fonds Carte Brune.**

5.4 Plan d'actions

5.4.1 L'intégration régionale étant un atout important pour les pays en développement, les États de l'Afrique de l'Ouest s'y sont engagés depuis 1975 avec le Traité d'Abuja et le Plan d'actions de Lagos de 1975 qui précisent les mécanismes économiques, politiques et institutionnels permettant d'atteindre cet idéal. L'UEMOA constituée par une partie des États de la CEDEAO est encore plus avancée dans ce processus avec le volet intégration monétaire et douanière.

5.4.2 L'intégration régionale repose sur les infrastructures et les services de transport qui soutiennent les mouvements de personnes et de biens à travers les frontières et participent à la promotion des échanges et au développement socio-économique en général. La zone CEDEAO est l'une des sous-régions qui a reçu le plus de financements pour la mise en œuvre de projets routiers à vocation régionale. Toutefois, malgré des avancées réelles dans l'adoption des cadres réglementaires pour la facilitation du transport et transit routiers dans la sous-région, les obstacles à l'application effective desdits règlements persistent. Cette présente note a essayé de mettre en exergue les points essentiels à résoudre pour lever les obstacles à la facilitation du transport et proposé le plan d'actions résumé par le tableau en annexe.

Annexe I : Tableau du Plan d'actions

1-POUR L'APPLICATION DU TRIE				
CONTRAINTES	RECOMMANDATIONS	ENTITÉ RESPONSABLE	ÉCHÉANCE	COÛT en Millions FCFA
1.1. Marché restreint malgré l'amélioration des liaisons routières Intra et Extra CEDEAO (liaisons avec l'Afrique du Nord et de l'Europe Dakar-Nouakchott-Tanger et Enugu-Bamenda avec l'Afrique Centrale)	Les États de la CEDEAO devraient adhérer à la Convention TIR des Nations-Unies afin d'accéder, par le route, plus facilement aux marchés des autres sous-régions de l'Afrique et de l'Europe.	Les États avec l'appui de la CEDEAO et de l'UEMOA	5 ans (2016-2020)	
1.2. Non transposition dans les législations nationales de certains textes importants pour la libre circulation des biens et des personnes et la facilitation des transports	(i) Établir la situation des ratifications et/ou transpositions des textes communautaires importants pour la libre circulation des biens et de personnes et la facilitation du transport et l'envoyer aux États membres; (ii) procéder à la transposition des textes communautaires dans les législations nationales et transmettre les documents attestant de cette transposition aux CERs.	(i) CEDEAO/UEMOA; et (ii) États	(i) immédiate (ii) une année c'est-à-dire 30/06/2016	
1.3. IEC et plaidoyer insuffisants	Poursuivre et renforcer les IEC en direction des acteurs ainsi que le plaidoyer auprès des hautes autorités afin de réduire ou supprimer les obstacles à la fluidité du trafic sur les corridors.	CEDEAO/UEMOA		
1.4. Activités de suivi des pratiques anormales limitées	Élargir les activités de l'OPA pour couvrir progressivement au moins 16 corridors. Aux 8 corridors actuellement couverts par l'OPA et un corridor couvert par OCAL, viendraient s'ajouter 7 autres corridors (Dakar-Bamako par le sud, Dakar-Tambacounda-Labé-Conakry, Bamako-Kourémalé-Conakry, Ouagadougou-Dori-Tera-Niamey, Dakar-Banjul par Farafenni et Karang, et Conakry-Pamelap-Freetown).	CEDEAO/UEMOA, USAID avec appui d'autres Bailleurs de fonds	2015-2018	3.900 Mo FCFA par an
1.5. Pérennité des activités de l'Observatoire des Pratiques Anormales (l'OPA).	Mettre en œuvre la recommandation portant sur la création d'un Observatoire du transport et de la facilitation en Afrique de l'Ouest (OTFAO) qui serait une institution spécialisée au sein de la CEDEAO et de l'UEMOA dont le fonctionnement sera assuré à travers le budget de ces deux CERs. La part de l'UEMOA pourrait être inscrite dans le budget du FAIR. Pour cela, il s'agira de (i) valider cette recommandation par des Décisions émanant des deux CERs; (ii) mettre en place un Comité conjoint CEDEAO/UEMOA qui va piloter la création, la structuration, le financement et le développement dudit Observatoire qui sera la phase transitoire de 2 ans qui pourrait être financée par les bailleurs de fonds.	CEDEAO/UEMOA avec appui d'autres Bailleurs de fonds	(i) 1 an pour prendre les décisions de création de l'Observatoire; et (ii) 2 ans (2016-2017) pour la phase transitoire; et (iii) en 2018 démarrage des activités de l'Observatoire	(i) 80 Mo FCFA pour les réunions de validation; et (ii) 500 Mo FCFA pour les 2 années pour l'assistance technique et le fonctionnement du Comité de Pilotage
1.6. Crédibilité de la garantie pour les opérations de transit routier	Pour rendre crédible la garantie: (i) faire un audit sur l'état de la création des fonds de garantie comme stipulé dans la Convention TRIE qui permettra de faire un point précis sur les ressources collectées jusque-là et leur utilisation; et (ii) réaliser une étude pour voir la pertinence et la faisabilité du schéma proposé qui s'articule autour des points suivant: (a) considérer les perceptions de 0,50% non pas comme une taxe, mais comme sorte de redevance aux fins d'un service à rendre; (b) continuer à faire confiance aux Entités désignées par les États pour la gestion du TRIE, mais que la rémunération de leurs services soit assurée à travers la vente des carnets TRIE; (c) explorer la possibilité que les perceptions de 0,50% soient versées directement dans un compte ouvert dans une ou plusieurs Institutions financières et/ou d'assurance qui seront retenues après appel à la concurrence. Après établissement du carnet TRIE et calcul pour la Douane du départ du transit du montant des droits et taxes et pénalités éventuelles, l'Institution financière émet alors, comme pour les marchés de travaux routiers par exemple, une caution qui garantit l'opération de transit) en cas de bon déroulement de l'opération, la caution sera restituée et les fonds, après déduction des frais de risque et de gestion au profit de l'Institution, seront versés dans un compte « TRIE » ouvert dans les livres de ces Institutions.	CEDEAO/UEMOA/États	2 ans (2015-2016) 6 mois pour réaliser les études et leurs validations et 6 mois pour établir et adopter les Règlements ou Directives nécessaires	480 Mo FCFA dont 136 Mo pour les audits, 270 Mo pour l'étude de faisabilité et 74 Mo FCFA pour les réunions de validation

<p>1.7. Législation pour l'agrément des véhicules et des chauffeurs non harmonisés</p>	<p>Réaliser une étude pour définir les critères minimaux et conditions pour obtenir un agrément.</p>	<p>CEDEAO/ UEMOA</p>	<p>2015-2016</p>	<p>123 Mo FCFA dont 51 Mo FCFA pour l'étude et 72 Mo FCFA la validation</p>
<p>1.8. Inadéquation du parc de véhicules pour le transport inter-États de marchandises</p>	<p>En prévision d'une disparition des accords de partage de trafic entre les pays de transit et les pays de destination, les États devraient, par un mécanisme d'incitations fiscales, poursuivre et/ou engager les processus de renouvellement et de modernisation de leurs parcs de véhicules destinés au transport inter-États de marchandises afin de permettre aux transporteurs d'être à même d'être armés à l'ouverture totale de ce marché de transport .</p>	<p>États</p>	<p>2015-2019</p>	<p>-- Renoncement de taxes</p>
<p>1.9. Cloisonnement des systèmes d'information et des données douaniers</p>	<p>Le projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers de la CEDEAO (ALISA) examiné en novembre 2011 par les ministres en charge des services douaniers de la communauté n'a pas connu d'évolution notable. En attendant la concrétisation de ce projet de la CEDEAO, certains États ont pris des initiatives allant dans ce sens, particulièrement Côte d'Ivoire/Ghana (logiciel dénommé GEFEG. FX permettant l'interconnexion et l'échange de données entre les Douanes des deux pays est disponible) et Burkina Faso/Togo (le concessionnaire du PCJ de Cinkassé a développé un logiciel pour l'interconnexion qui a été testé). Il est recommandé de: (i) relancer le projet ALISA; et (ii) de procéder à la mise en service l'interconnexion des systèmes informatiques des douanes du Togo et du Burkina Faso et les douanes de Côte d'Ivoire et du Ghana pour lesquels les modules et protocoles d'interconnexion sont disponibles.</p>	<p>(i) CEDEAO; et (ii) Gouvs du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo</p>	<p>(i) 2015-2018; et (ii) 2015-2016</p>	
<p>1.10. Initiatives de géolocalisation cloisonnées et non continues</p>	<p>Les systèmes de géolocalisation mis en place par certains pays (EBEMI au Mali, Cotrack de Cotecna au Sénégal et au Togo et Savi tracking system avec GCNET au Ghana) n'assurent pas un suivi continu de la cargaison du départ jusqu'à l'arrivée. Ils créaient des ruptures de suivi aux frontières et renchérissement les coûts de transports du fait des multiples opérateurs qui sont chargés de gérer le système de suivi. Il est recommandé à la CEDEAO/UEMOA d'appuyer les États en finançant une étude pour (i) faire un diagnostic des systèmes existants en vue de proposer des améliorations que les opérateurs de ces systèmes doivent apporter; (ii) proposer les modalités d'interconnexion de ces systèmes et de partage de recettes; (iii) de proposer l'extension de ces systèmes vers d'autres pays qui ne disposent pas encore de système de géolocalisation; et (iv) proposer un calendrier de mise en œuvre.</p>	<p>CEDEAO/ UEMOA/États</p>	<p>2015-2016</p>	<p>70 Mo FCFA pour l'étude</p>

2- POUR L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE SUR LA LIMITATION DES POINTS DE CONTRÔLE				
CONTRAINTES	RECOMMANDATIONS	ENTITÉ RESPONSABLE	ÉCHÉANCE	COÛT en Millions FCFA
2.1. Macaron Type a apposé sur les véhicules non encore établi	Le rapport d'étude du macaron type «Radio Frequency Identification (RFID)» financée par l'UEMOA a fait l'objet d'un atelier de validation en fin juillet 2012 et des observations avaient été formulées. À ce jour aucune suite n'a été donnée. Il est recommandé de finaliser cette étude en prenant en compte les observations et de prendre les dispositions techniques et réglementaires pour l'application effective du système de macaron-type.	UEMOA	30/12/2015	
2.2. Manque d'efficacité de la Carte Brune CEDEAO du fait du système de calcul des sinistres non harmonisé et des faibles moyens mobilisés pour faire face aux besoins urgents	(i) le Secrétariat Général Permanent de la Carte Brune doit faire réaliser une étude portant sur l'harmonisation des techniques de règlement des sinistres, des procédures, des modes de calcul ainsi que des délais et valider les recommandations de l'étude d'ici 30 juin 2015; (ii) en qui concerne les moyens financiers, il est recommandé de palier à la perte (environ 2,356 milliards de FCFA) induite par la non-contribution des États en généralisant, comme pour la Carte Rose CEMAC, l'assurance Carte Brune à tous les automobilistes et en incluant dans les primes d'assurance automobiles, un montant forfaitaire qui alimentera le fonds Carte Brune.	(i) Secrétariat Général Permanent de la Carte Brune; (ii) Conseil des bureaux de la Carte Brune	(i) 30 décembre 2015; et (ii) Janvier 2016	(i) 50 Mo FCFA pour l'étude
2.3. Rendre Opérationnels les CNF et les Comités de gestion de corridors	À ce jour tous les pays de la CEDEAO disposent de CNF qui pour la plupart ne sont pas opérationnels pour cause de manque de ressources financières pour assurer leur fonctionnement. Il y a peut-être beaucoup de comités et certaines missions se recoupent. Il serait indiqué de rationaliser ces différents Comités afin réduire les besoins pour le financement de leur fonctionnement	CEDEAO/UEMOA et États	2015 - 2016	15 Mo FCFA par an par CNF
2.4. Finaliser et rendre opérationnels les PCJ	La Directive portant sur la limitation des points indique que le 2 ^e point de contrôle se trouve aux frontières. La construction et l'opérationnalité des PCJ constituent des facteurs importants pour la mise en œuvre de cette Directive. Il est recommandé de rendre opérationnel le fonctionnement des premiers PCJ qui sont construits et équipés, notamment Cinkansé (Burkina/Togo), Malanville (Niger/Bénin) et Pamelap (Guinée/Sierra Leone) et s'y inspirer pour les PCJ en cours de construction comme Boundou Fourdou (Guinée/Sénégal) et Moussala (Sénégal/Mali). Pour cela, il est indispensable d'avoir un engagement fort des États concernés et l'adhésion effective de tous les autres acteurs et de la société civile afin que la réglementation en matière de suppression des points de contrôle sur les corridors soit totalement appliquée. À cet effet, la CEDEAO et l'UEMOA devraient examiner la possibilité d'utiliser, comme c'est le cas pour l'UE, l'instrument juridique qui est le «recours en manquement», qui vise à faire reconnaître qu'un État membre a manqué à une des obligations qui lui incombent en vertu du traité. L'utilisation de cet instrument peut déboucher sur des sanctions pécuniaires à l'encontre d'un État. Par ailleurs, ces deux CERs devraient partager et s'inspirer des expériences de l'Afrique de l'Est et/ou Australe qui ont réussi à mettre en place des corridors fonctionnels et qui sont actuellement passé à l'étape de la mise en place de corridors intelligents le long desquels fleurissent des activités économiques.	CEDEAO/UEMOA	3ans (2015 - 2018)	

Annexe II: Tableau d'évolution des indicateurs OPA entre 2008 et 2013

	2008			2009			2010			2011			2012			2013		
	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCF	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)
Ouagadougou-Accra																		
T1	25,42	18 206,00	189,00	23,60	26 615,00	244,00	24,86	20 020,00	190,00	17 927,00	288,00	24,00	15 516,00	350,00	26,00	11 883,00	320,00	
T2	21,20	13 770,00	249,00	24,18	31 405,00	301,00	26,06	22 034,00	148,00	15 792,00	324,00	30,00	15 110,00	225,00	32,00	11 308,00	180,00	
T3	22,62	28 058,00	257,00	21,55	34 280,00	154,00	22,83	19 331,00	177,00	16 480,00	323,00	24,00	13 512,00	300,00				
T4				21,71	14 930,00	131,00	23,31	18 894,00	245,00	15 634,00	253,00	24,00	13 186,00	271,00				
Moyenne	23,08	20 011,33	231,67	22,76	26 807,50	207,50	24,27	20 069,75	190,00	16 456,25	297,00	25,5	14 331	286,5	29	11 595,50	250	
Ouagadougou-Bamako																		
T1	19,20	40 448,00	144,00	29,25	44 375,00	185,00	30,42	47 210,00	109,00	55 671,00	212,00	29,00	50 710,00	245,00	29,00	44 719,00	273,00	
T2	36,40	40 850,00	181,00	35,88	59 230,00	148,00	30,39	49 792,00	118,00	53 552,00	236,00	35,00	59 800,00	168,00	29,00	45 585,00	277,00	
T3	37,45	58 243,00	146,00	31,27	62 315,00	167,00	26,13	46 542,00	115,00	66 023,00	270,00	30,00	48 706,00	261,00				
T4				22,73	36 010,00	117,00	28,23	53 369,00	234,00	49 963,00	298,00	29,00	42 539,00	292,00				
Moyenne	31,02	46 513,67	157,00	29,78	47 982,50	154,25	28,79	49 228,25	144,00	56 302,25	254,00	30,75	50 438,75	241,5	29	45 152,00	275	
Ouagadougou-Lomé																		
T1	22,61	22 368,00	96,00	23,45	21 363,00	78,00	19,40	20 475,00	81,00	22 644,00	239,00	18,00	15 230,00	179,00	17,00	14 210,00	105,00	
T2	19,40	24 879,00	221,00	22,14	19 970,00	86,00	18,93	19 711,00	88,00	17 169,00	215,00	18,00	13 513,00	158,00	16,00	14 223,00	96,00	
T3	19,76	17 361,00	103,00	20,95	19 905,00	92,00	19,62	20 088,00	163,00	18 035,00	161,00	19,00	15 684,00	122,00				
T4				18,15	17 270,00	84,00	18,77	19 539,00	181,00	17 190,00	183,00	17,00	12 356,00	179,00				
Moyenne	20,59	21 536,00	140,00	21,17	19 627,00	85,00	19,18	19 953,25	128,25	18 759,50	199,50	18	14 195,75	159,5	16,5	14 216,50	100,5	
?																		
T1				39,63	53 525,00	196,00	37,00	54 733,00	590,00	54 733,00	590,00	35,00	67 198,00	267,00	27,00	37 143,00	355,00	
T2				31,46	43 078,00	199,00	43,00	67 183,00	573,00	67 183,00	573,00	27,00	39 969,00	395,00	26,00	35 480,00	338,00	
T3				37,01	45 115,00	229,00	25,30	36 813,00	196,00	54 607,00	497,00	27,00	39 425,00	505,00				
T4				39,19	55 480,00	199,00	28,15	47 314,00	441,00	42 723,00	362,00	37,00	60 192,00	352,00				
Moyenne				36,10	50 297,50	214,00	31,14	45 182,50	258,00	54 811,50	505,50	31,5	51 696	379,75	26,5	36 311,50	346,5	

	2008			2009			2010			2011			2012			2013		
	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)	Nombre moyen de contrôles par voyage	Prélèvements illicites moyens par voyage FCFA	Temps de contrôles et retard induit moyen par voyage (mn)
Ouagadougou-Abidjan																		
T1				26,89	89 150,00	216,00							33,00	41 603,00	150,00	35,00	37 750,00	164,00
T2				32,30	52 535,00	157,00	9,00	61 652,00	90,00				32,00	41 233,00	163,00	31,00	40 076,00	178,00
T3				25,06	54 442,00	140,00	14,00	69 731,00	93,00				31,00	39 361,00	165,00			
T4				25,55	47 508,00	296,00	31,00	46 016,00	288,00				29,00	39 857,00	155,00			
Moyenne				27,45	60 908,75	202,25	18,00	59 133,00	147,00				31,25	40513,5	158,25	33	38 913,00	171
Bamako-Abidjan																		
T1				28,43	71 275,00	270,00	54,00	108 000,00	467,00				46,00	71 556,00	250,00	34,00	43 632,00	278,00
T2				31,78	62 786,00	277,00	16,00	51 546,00	109,00				39,00	49 855,00	312,00	33,00	48 806,00	260,00
T3				26,01	77 373,00	116,00	25,00	61 247,00	230,00				37,00	47 782,00	234,00			
T4				24,61	75 953,00	181,00	43,00	60 719,00	267,00				12,00	30 773,00	49,00			
Moyenne				27,71	71 846,75	211	34,5	70378	268,25				33,5	49991,5	211,25	33,5	46 219,00	269
Niamey-Cotonou																		
T1																		
T2																		
T3																		
T4							15	27273	174			15	27273	174	13	19050	100	
Moyenne							15	27273	174			15	27273	174	13	19050	100	
MOYENNE	25	29 354	176	28	36 179	165	26	44 532	189			27	45 974	279	26	30 208	216	

Annexe III: Évolution du trafic de transit à partir des principaux ports

Port de Lomé Trafic Transit par pays (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	489 000	643 247	789 427	911 592	678 214	849 716
Niger	194 000	237 924	318 853	436 146	572 716	319 367
Mali	83 000	94 726	138 895	178 757	109 732	93 927
Autres Pays	1 295 000	838 196	1 109 449	1 317 733	1 577 383	1 029 776
TOTAL	2 061 000	1 814 093	2 356 624	2 844 228	2 938 045	2 292 786

Port de Tema et Takoradi Trafic Transit par pays (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	350000	259 964	258 543	426 862	376 283	
Niger	241000	45 697	76 036	93 190	51 722	
Mali	207000	124346	55153	53155	44550	
Autres Pays	42000	80 000	59 000	68 000	64 000	
TOTAL	840 000	510 007	448 732	641 207	536 555	0

Port de Dakar Trafic Transit par pays (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso				1 000	3 000	
Niger						
Mali	664000	603 228	886 334	1 456 961	1 667 577	1 845 821
Autres Pays	102000	96 000	53 000	58 000	54 000	40 989
TOTAL	766 000	699 228	939 334	1 515 961	1 724 577	1 886 810

Port d'Abidjan et San Pedro Trafic Transit par pays (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	385000	589 000	551 000	394 402	758 097	885 805
Niger	1000	12 000	1 000	1 323	8 306	10 770
Mali	326000	615000	484000	367 971	832 628	919 558
Autres Pays	1000		2 000	1 244	14 101	12 332
TOTAL	713 000	1 216 000	1 038 000	764 940	1 613 132	1 828 465

Port de Cotonou Trafic Transit par pays (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	226 000	315 000	437 000	353 000	355 000	1 000
Niger	2 203 000	2 074 000	2 486 000	2 170 000	2 249 000	
Mali	108 000	140 000	194 000	258 000	175 000	
Autres Pays						
TOTAL	2 537 000	2 529 000	3 117 000	2 781 000	2 779 000	1 000

Annexe IV : Nombre de voyages par camions par an

Port de Lomé Traffic Transit par pays (Nb de Camions)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	13 866	18 240	22 385	25 849	19 231	24 094
Niger	5 501	6 746	9 041	12 367	16 240	9 056
Mali	2 353	2 686	3 938	5 069	3 111	2 663
Autres Pays	36 720	23 767	31 459	37 365	44 727	29 200
TOTAL	58 440	51 439	66 823	80 649	83 309	65 013

Port de Tema et Takoradi Traffic Transit par pays (Nb de Camions)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	9 924	7 371	7 331	12 104	10 670	0
Niger	6 834	1 296	2 156	2 642	1 467	0
Mali	5 870	3 526	1 564	1 507	1 263	0
Autres Pays	1 191	2 268	1 673	1 928	1 815	0
TOTAL	23 819	14 461	12 724	18 182	15 214	0

Port de Dakar Traffic Transit par pays (Nb de Camions)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	0	0	0	28	85	0
Niger	0	0	0	0	0	0
Mali	18 828	17 105	25 132	41 313	47 285	52 339
Autres Pays	2 892	2 722	1 503	1 645	1 531	1 162
TOTAL	21 720	19 827	26 635	42 986	48 901	53 501

Port d'Abidjan et San Pedro Traffic Transit par pays (Nb de Camions)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	10 917	16 701	15 624	11 183	21 496	25 117
Niger	28	340	28	38	236	305
Mali	9 244	17 439	13 724	10 434	23 609	26 074
Autres Pays	28	0	57	35	400	350
TOTAL	20 217	34 480	29 433	21 690	45 741	51 847

Port de Cotonou Traffic Transit par pays (Nb de Camions)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Burkina Faso	6 408	8 932	12 391	10 009	10 066	28
Niger	62 467	58 809	70 491	61 531	63 771	0
Mali	3 062	3 970	5 501	7 316	4 962	0
Autres Pays	0	0	0	0	0	0
TOTAL	71 938	71 711	88 384	78 856	78 800	28

Annexe V : Coûts de transit du riz sur le corridor Dakar-Bamako

Coûts de transit du riz sur le corridor Dakar-Bamako (en USD) et (en FCFA)

Composante de la Chaîne de Valeur	Conteneur de 20 pieds				30 T en vrac-Route			
	Officiel		Informel		Officiel		Informel	
	\$US	FCFA	\$US	FCFA	\$US	FCFA	\$US	FCFA
1- PORT								
Taxes portuaires	28,5	14 985	10	5 258	12,5	6 573		
Frais de déchargement	242	127 248			233	122 516		
Frais de manutention	71	37 333						
Manutention bord					178,4	93 806		
Frais de location conteneur/surestarie	14	7 361			0	0		
Chargement camion					58	30 497		
Frais de pesée pont bascule ⁴	14	7 361			15	7 887		
Total frais portuaires	370	194 553	10	5 258	497	261 333	0	
2 - DOUANES SÉNÉGALAISES								
Traitement de la déclaration	18	9 500			19	10 000		
Frais d'escorte	136	75 512			145	76 244		
Frais "Travail Supplémentaire (T.S)"	145	76 244			145	76 244		
T.S Douane Kidira	9,69				9,69	5 095		
Garantie Trie								
Déclaration TIF								
Total des frais douaniers	309	163 000			319	167 737	0	
3 - TRANSPORT ET MANUTENTION								
Frais d'ensachage	213,45	112 236			213,45	112 236		
Frais de déchargement conteneur								
Tarif de transport routier	2 713	1 426 550			1 899	998 532		
Frais aux postes de contrôle-Sénégal			71	37 333			67	35 230
Frais aux postes de contrôle- Mali			40	21 033			40	21 033
Points de paiement - Mali	17	8 939			17	8 939		
Total des frais de transport et de manutention	2 943	1 547 488	111	58 366	2 129	1 119 471	107	56 263
4 - TRAVERSÉE FRONTIÈRE ET DOUANES MALIENNES								
Traitement de la déclaration			48	25 239			48	25 239
Frais d'escorte	58		30 498		58	30 498		
Frais "Travail Supplémentaire (T.S)"	19	9 991			19	9 991		
Garantie Trie								
Frais de lettre de voiture	5	2 629			5	2 629		
Total des frais douaniers	82	43 117	48	25 239	82	43 117	48	25 239
5 - DIVERS								
Frais EMASE	24	12 620			29	15 249		
Bordereau de suivi de la cargaison								
Frais à payer au CMC	19	9 991			29	15 249		
Frais d'impression	6	3 155			6	3 155		
Frais d'avis d'arrivée	19	9 991			19	9 991		
Frais de communication	19	9 991			19	9 991		
Frais de timbre	16	8 431			16	8 431		
Honoraires du transitaire	194	102 010			58	30 498		
Total des autres frais	297	156 169			176	92 544		
Total coût formel (en \$US et en FCFA)	4 001	2 103 806			3 203	1 684 201		
Total coût de transfert (en \$US et FCFA)	4 170	2 192 669			3 358	1 765 704		

À propos de la BAD

La Banque Africaine de Développement est une institution multilatérale de développement, créée en 1963 par accord de ses États membres et ayant pour mission de contribuer au développement économique et au progrès social durables de ses pays membres régionaux (PMR) en Afrique. Les membres de la Banque, au nombre de soixante-dix-huit (78) en ce moment, comprennent 54 PMR et 24 pays membres non régionaux. Les principales fonctions de la Banque sont les suivantes: I) l'utilisation de ses ressources pour le financement de projets et programmes d'investissement se rapportant au développement économique et social de ses PMR; II) la fourniture de l'assistance pour la préparation et l'exécution des projets et programmes de développement; III) la promotion de l'investissement de capitaux publics et privés en Afrique aux fins de développement; et IV) la satisfaction des demandes d'assistance dans la coordination des politiques et plans de développement des PMR.

BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT
Immeuble du Centre de Commerce
International d'Abidjan, CCIA
Avenue Jean-Paul II, 01 BP 1387
Abidjan 01, Côte d'Ivoire
Téléphone: +225 20 26 5908
Site Web: www.afdb.org



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DÉVELOPPEMENT

