

**La Collecte des Données Relatives  
au Trafic des Ports Internationaux  
et des Corridors Transfrontaliers  
en Afrique de l'Ouest**

**Rapport Final**

Décembre 2012

**L'Agence Japonaise  
de Coopération Internationale (JICA)**

**Yachiyo Engineering Co., Ltd.  
INGÉROSEC Corporation**

EI
JR
12 - 221

**La Collecte des Données Relatives  
au Trafic des Ports Internationaux  
et des Corridors Transfrontaliers  
en Afrique de l'Ouest**

**Rapport Final**

Décembre 2012

**L'Agence Japonaise  
de Coopération Internationale (JICA)**

**Yachiyo Engineering Co., Ltd.  
INGÉROSEC Corporation**

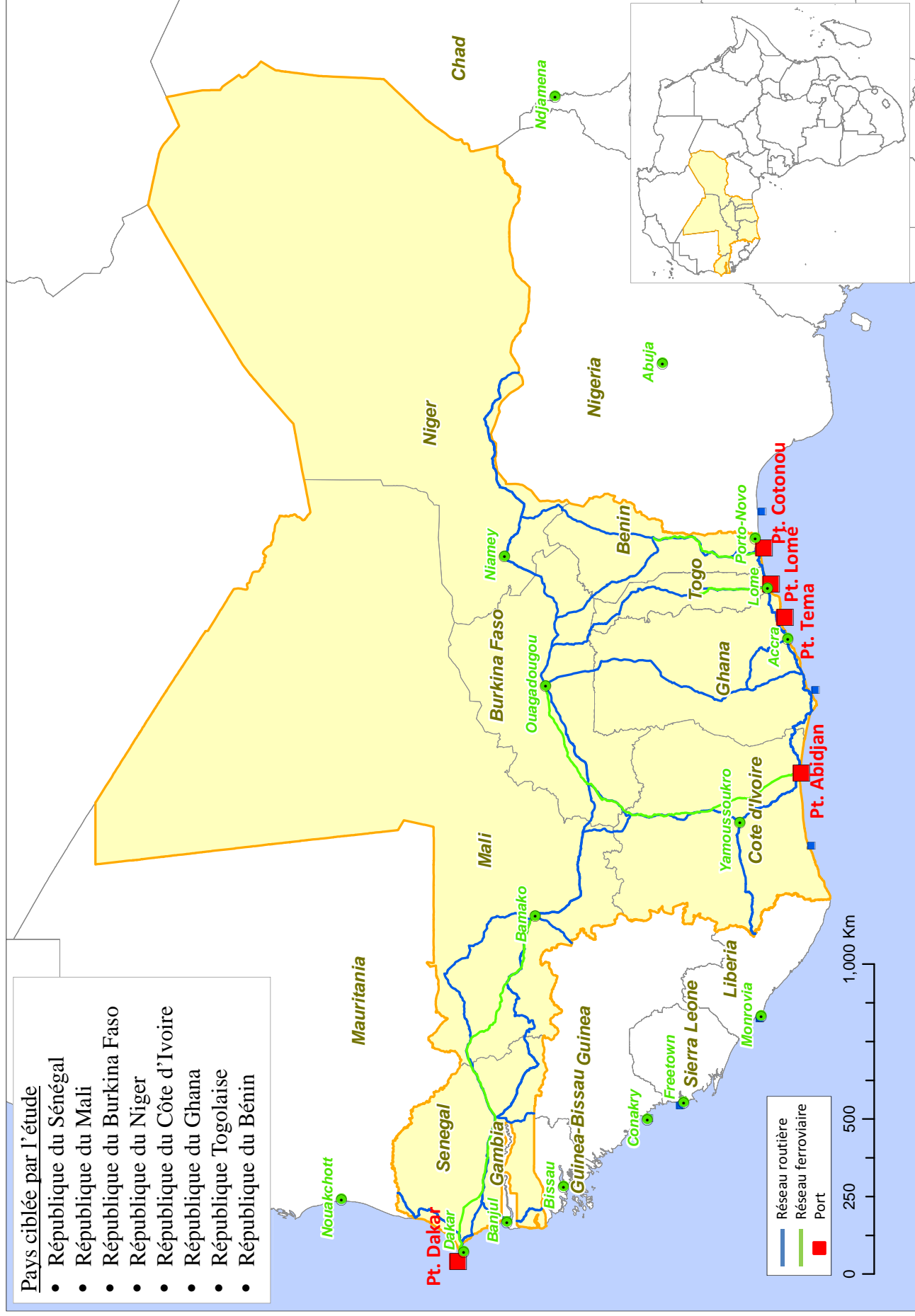
Taux de change : Juin 2012

US1.00\$ =531.5 Franc CFA

US1.00\$ = ¥78.7

Pays ciblée par l'étude

- République du Sénégal
- République du Mali
- République du Burkina Faso
- République du Niger
- République du Côte d'Ivoire
- République du Ghana
- République Togolaise
- République du Bénin



**Pays Ciblée par l'Etude**





Route avec des nids de poule  
Bamfora-Niangoloko, Cote d'Ivoire



Route avec détérioration de la chaussée  
Route National 1 pres de terminal du Sahel, Togo



Tronçon non-pavée  
Cinkansé-Dapaong, Togo



Tronçon en cours de la rehabilitation  
Bella-Gaya, Niger



Tronçon non-pavée dans la route côtière  
pres de la frontiere du Togo et Ghana



Tronçon pavée dans la route côtière  
Benin

### **Etat de la route dans la zone d'étude**



Le passage du train de marchandises  
Cotonou, Benin



Pont Combiné du chemin de fer et de la route  
Cotonou, Benin



Départ des escorte douanière  
Ougarinter, Burkina Faso



Port sec  
Bobo Dioulasso, Burkina Faso



Attente des camions pour passer la douane  
Gaya custom office, Niger



Attente des camions pour passer le poste de  
contrôle. Tambacounda, Senegal

### **Situation des transports terrestres dans la zone d'étude**

**La Collecte des Données Relatives au Trafic  
des Ports Internationaux et des Corridors Transfrontaliers  
en Afrique de l'Ouest  
Rapport Final**

Pays Ciblée par l'Etude/Photo en Site

La Table des Matières

Liste des figures et tableaux

Abréviations

**La Table des Matières**

<b>Chapitre 1</b>	<b>Grandes Lignes de l'Etude.....</b>	<b>1-1</b>
1.1	Objectifs de l'étude .....	1-1
1.2	Zone ciblée par l'étude.....	1-1
1.3	Description Enquête.....	1-3
<b>Chapitre 2</b>	<b>Vue d'Ensemble de la Zone de l'Enquêtes.....</b>	<b>2-1</b>
2.1	Communauté Régionale en Afrique de l'Ouest .....	2-1
2.2	Situation Socio-économique .....	2-4
2.3	Plan de Développement Économique dans les Pays de l'Enquête.....	2-12
2.4	Résumé du Chapitre.....	2-20
<b>Chapitre 3</b>	<b>Vue d'Ensemble du Secteur des Transports .....</b>	<b>3-1</b>
3.1	Sénégal.....	3-1
3.2	Mali.....	3-11
3.3	Burkina Faso .....	3-15
3.4	Niger .....	3-23
3.5	Côte d'Ivoire .....	3-28
3.6	Ghana .....	3-34
3.7	Togo .....	3-40
3.8	Bénin.....	3-44
3.9	Résumé du Chapitre.....	3-48
<b>Chapitre 4</b>	<b>Situation Actuelle des Corridors Internationaux.....</b>	<b>4-1</b>
4.1	Plan de Développement du Réseau Routier de l'UEMOA .....	4-1
4.2	Situation Actuelle des Corridors de l'UEMOA .....	4-8
4.3	Organisations de gestion des corridors .....	4-18
4.4	Statut des Chemins de Fer.....	4-19
4.5	Résumé du Chapitre.....	4-22



<b>Chapitre 5</b>	<b>Situation Actuelle des Ports Internationaux</b>	<b>5-1</b>
5.1	Situation Générale	5-1
5.2	État Actuel des Infrastructures dans les Ports	5-2
5.3	Volume des Transactions	5-9
5.4	Plans futurs	5-13
5.5	Résumé du Chapitre	5-20
<b>Chapitre 6</b>	<b>Situation Actuelle des Nœuds Logistiques Internationaux</b>	<b>6-1</b>
6.1	Sénégal	6-2
6.2	Burkina Faso	6-4
6.3	Niger	6-11
6.4	Ghana	6-14
6.5	Togo	6-20
6.6	Bénin	6-22
6.7	Résumé du Chapitre	6-23
<b>Chapitre 7</b>	<b>Resume des Corridors Internationaux</b>	<b>7-1</b>
7.1	Transport de Transit dans les pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest	7-1
7.2	Facteurs de Risque du Transport	7-9
7.3	Etat Actuel de la Sélection de la Route pour le Transport en Transit	7-12
7.4	Résumé du Chapitre	7-14
<b>Chapitre 8</b>	<b>Analyse du Trafic Actuel</b>	<b>8-1</b>
8.1	Description de l'enquête	8-1
8.2	Résultats des enquêtes de comptage du trafic	8-14
8.3	Résultats de l'enquête O-D	8-18
8.4	Analyse des flux actuels du trafic	8-27
8.5	Volume du trafic attribué indiquant la situation actuelle	8-46
8.6	Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral	8-49
<b>Chapitre 9</b>	<b>Prévision de la demande de trafic future</b>	<b>9-1</b>
9.1	Conception de base pour la prévision de la demande de trafic future	9-1
9.2	Définition du cadre socio-économique	9-2
9.3	Prévision de la demande future	9-7
<b>Chapitre 10</b>	<b>Problèmes et orientations relatifs à la promotion des aménagements des corridors transfrontaliers</b>	<b>10-1</b>
10.1	Importance des corridors transfrontaliers dans le développement social	10-2
10.2	Problèmes des infrastructures de transport	10-2

## Appendice

Appendice 1 : Fiche d'Enquête du trafic

Appendice 2 : Tableau OD (Matrice OD)

Appendice 3 : Matériel de présentation pour le séminaire à Ouagadougou

## Liste des tableaux et des figures

### Liste des figures

Figure 1- 1 Zone ciblée par l'étude.....	1-1
Figure 2- 1 Les 15 états membres de la CEDEAO .....	2-1
Figure 2- 2 Les états membres de l'UEMOA .....	2-3
Figure 2- 3 Evolution de la population de chaque pays (1991-2011) .....	2-4
Figure 2- 4 Parts de population de chaque pays (2011) .....	2-5
Figure 2- 5 Densité de la population par région et part de la population des principales villes.....	2-6
Figure 2- 6 Les variations du PIB de la zone (1990-2011) .....	2-7
Figure 2- 7 Parts nationales du PIB (2011).....	2-7
Figure 2- 8 PIB par pays (2011).....	2-8
Figure 2- 9 Croissance du PIB réel par habitant (1990-2011) .....	2-8
Figure 2- 10 PIB par habitant, par pays (2011).....	2-9
Figure 2- 11 Croissance de l'IDE (1995-2010).....	2-9
Figure 2- 12 Part des IDE par pays au cours des 5 dernières années (2006-2010).....	2-10
Figure 2- 13 Changements dans les volumes du commerce dans la région (2000-2010) .....	2-10
Figure 2- 14 Exportations par pays (2007-2011) .....	2-11
Figure 2- 15 Importations par pays (2007-2011) .....	2-11
Figure 2- 16 Ratios d'import-export par pays (2010) .....	2-11
Figure 3- 1 Réseau routier.....	3-7
Figure 3- 2 Part de la classification routière au Sénégal.....	3-8
Figure 3- 3 Conditions des routes bitumées au Sénégal .....	3-8
Figure 3- 4 Evolution de parc Automobile au Sénégal (2005 - 2011).....	3-9
Figure 3- 5 Réseaux de chemin de fer (Dakar-Bamako).....	3-10
Figure 3- 6 Réseau routier du Mali .....	3-13
Figure 3- 7 Conditions de route de route bitumée au Mali (2010).....	3-13
Figure 3- 8 Evolution du trafic de fret ferroviaire au Mali .....	3-14
Figure 3- 9 Evolution du trafic des passagers ferroviaire au Mali .....	3-14
Figure 3- 10 Classification des routes au Burkina Faso(2011) .....	3-19
Figure 3- 11 Conditions des routes bitumées au Burkina Faso.....	3-19
Figure 3- 12 Evolution de parc Automobile au Burkina Faso (1999 - 2011).....	3-20
Figure 3- 13 Réseau de chemin de fer (Ouagadougou-Abidjan) .....	3-21
Figure 3- 14 Evolution du trafic de fret ferroviaire (Ouagadougou – Cote d'Ivoire) .....	3-22
Figure 3- 15 Evolution du trafic ferroviaire passagers (Ouagadougou - Côte d'Ivoire) .....	3-23
Figure 3- 16 Evolution des routes revêtues au Niger.....	3-26
Figure 3- 17 Réseau routier du Niger.....	3-26
Figure 3- 18 Classification des routes du Niger par type.....	3-27
Figure 3- 19 Etat du réseau routier revêtu au Niger.....	3-27
Figure 3- 20 Evolution du parc de véhicules au Niger.....	3-28
Figure 3- 21 Classification des routes de Côte d'Ivoire (2010) .....	3-31
Figure 3- 22 Réseau routier de Côte d'Ivoire (2011).....	3-32

Figure 3- 23 Etat des routes revêtues en Côte d'Ivoire .....	3-33
Figure 3- 24 Evolution de la flotte de véhicules en Côte d'Ivoire .....	3-34
Figure 3- 25 Evolution du réseau routier en Ghana .....	3-37
Figure 3- 26 Type de surface de route au Ghana.....	3-37
Figure 3- 27 Réseau routier du Ghana .....	3-38
Figure 3- 28 Etat des routes nationales bitumées en Ghana.....	3-39
Figure 3- 29 Réseaux ferroviaire du Ghana .....	3-40
Figure 3- 30 Classification des routes en Togo.....	3-41
Figure 3- 31 Etat des routes revêtues au Togo .....	3-42
Figure 3- 32 Evolution de la flotte de véhicules au Togo .....	3-42
Figure 3- 33 Réseaux routier et ferroviaire du Togo.....	3-43
Figure 3- 34 Classification de la répartition des routes nationales au Bénin .....	3-45
Figure 3- 35 Etat des routes revêtues au Bénin.....	3-45
Figure 3- 36 Réseaux routier du Bénin .....	3-46
Figure 3- 37 Trafic des passagers des chemins de fer au Bénin.....	3-47
Figure 3- 38 Trafic de fret des chemins de fer au Bénin .....	3-47
Figure 4- 1 Réseau routier régional UEMOA .....	4-1
Figure 4- 2 Carte des corridors de l'UEMOA (2009) .....	4-6
Figure 4- 3 État des routes sur corridors de l'UEMOA (2011) .....	4-7
Figure 4- 4 Réseau ferroviaire dans l'espace d'UEMOA .....	4-21
Figure 5- 1 Evolution des volumes des transactions.....	5-1
Figure 5- 2 Plan du port de Cotonou.....	5-2
Figure 5- 3 État actuel du port de Lomé (2010).....	5-3
Figure 5- 4 Vue en plan du port de Tema (actuel).....	5-5
Figure 5- 5 Vue en plan du port autonome de Dakar .....	5-7
Figure 5- 6 Transition du volume des transactions par port.....	5-9
Figure 5- 7 Part du volume par importation / exportation, transit, et transbordement.....	5-10
Figure 5- 8 Transition du volume de transit.....	5-11
Figure 5- 9 Comparaison de la destination de transit (ports de Lomé et de Cotonou).....	5-12
Figure 5- 10 Volume de transit des trois pays enclavés (2010).....	5-13
Figure 5- 11 Plan du port de Tema.....	5-15
Figure 5- 12 Plan du port de Takoradi .....	5-16
Figure 5- 13 Plan d'extension du port de Dakar .....	5-19
Figure 6- 1 Emplacements des ports secs .....	6-2
Figure 6- 2 Plan d'expansion du terminal du Sahel .....	6-20
Figure 7- 1 Système de transport de transit.....	7-1
Figure 7- 2 Route initiative de gouvernance des données cartographiques .....	7-5
Figure 7- 3 Densité des contrôles par pays et par service .....	7-6
Figure 7- 4 Densité de la corruption par pays et par service.....	7-6
Figure 7- 5 Responsabilité pour les retards, par pays et un service uniforme.....	7-7
Figure 7- 6 Résultat de l'enquête sur le choix de l'itinéraire .....	7-13

Figure 7- 7 Facteurs principaux goulots d'étranglement sur le corridor .....	7-14
Figure 7- 8 Les raisons de choix de l'itinéraire des chargeurs .....	7-15
Figure 8- 1 Point d'enquête pour Comptage de trafic/ Enquête O-D.....	8-5
Figure 8- 2 Point d'enquête pour les ports.....	8-6
Figure 8- 3 Point d'enquête pour les ports secs et EPZ/ZES .....	8-7
Figure 8- 4 Moyenne de trafic journalier et part par type de véhicule.....	8-15
Figure 8- 5 Variation journalière du trafic.....	8-16
Figure 8- 6 Ratio du trafic journalier diurne .....	8-17
Figure 8- 7 Étapes à suivre pour la préparation de la matrice O-D.....	8-18
Figure 8- 8 Détails des déplacements O-D à la frontière du Sénégal-Mali (véh./jour).....	8-19
Figure 8- 9 Détails des déplacements O-D à la frontière du Mali- Burkina Faso (véh./jour).....	8-19
Figure 8- 10 O-D Distribution à la frontière .....	8-20
Figure 8- 11 O-D Distribution à la frontière .....	8-20
Figure 8- 12 Détails des déplacements O-D à la frontière du Burkina Faso - Togo (véh. /jour).....	8-20
Figure 8- 13 Détails des déplacements O-D à la frontière du Burkina Faso – Niger (véh. /jour)....	8-21
Figure 8- 14 Détails des déplacements O-D à la frontière du Niger - Bénin (véh. /jour) .....	8-21
Figure 8- 15 Motif du voyage .....	8-22
Figure 8- 16 Nombre de passagers et poids du fret transporté aux points de l'enquête .....	8-23
Figure 8- 17 Composition du fret (Base des véhicules).....	8-24
Figure 8- 18 Composition du fret (Base du poids).....	8-25
Figure 8- 19 Taux de vide des camions poids lourds .....	8-26
Figure 8- 20 Etape de préparation des tableaux de OD .....	8-27
Figure 8- 21 Carte du zonage.....	8-28
Figure 8- 22 Répartition des moyens de transport par poids pour l'importation et l'exportation .....	8-29
Figure 8- 23 Répartition des marchandises.....	8-30
Figure 8- 24 Variation mensuelle de l'exportation / importation par poids au Burkina Faso .....	8-30
Figure 8- 25 Flux actuel de passagers (1000 personnes/an).....	8-31
Figure 8- 26 Flux actuel de marchandises (1000 tonnes/an).....	8-32
Figure 8- 27 Flux actuel des marchandises (HS7: Légumes: 1000 tonnes/an) .....	8-33
Figure 8- 28 Flux actuel des marchandises (HS10: Céréales: 1000 tonnes/an) .....	8-34
Figure 8- 29 Flux actuel des marchandises (HS12 :Graines à huile et fruits oléagineux: 1000 tonnes/an) .....	8-35
Figure 8- 30 Flux actuel des marchandises (HS17: Sucres et bonbons sucrés: 1000 tonnes/an).....	8-36
Figure 8- 31 Flux actuel des marchandises (HS23: Résidus et déchets: 1000 tonnes/an) .....	8-37
Figure 8- 32 Flux actuel des marchandises (HS25: Sel & Sulfure: 1000 tonnes/an).....	8-38
Figure 8- 33 Flux actuel des marchandises (HS27: Fuels minéraux: 1000 tonnes/an) .....	8-39
Figure 8- 34 Flux actuel des marchandises (HS31: Engrais: 1000 tonnes/an).....	8-40

Figure 8- 35 Flux actuel des marchandises (HS52: Coton: 1000 tonnes/an) .....	8-41
Figure 8- 36 Flux actuel des marchandises (HS72: Fer et acier: 1000 tonnes/an) .....	8-42
Figure 8- 37 Flux actuel de véhicules (véh. /jour) .....	8-43
Figure 8- 38 Flux actuel de véhicules (Véh. particuliers :véh. /jour).....	8-44
Figure 8- 39 Flux actuel de véhicules (Bus: véh. /jour).....	8-44
Figure 8- 40 Flux actuel de véhicules (Camionnettes: véh. /jour) .....	8-45
Figure 8- 41 Flux actuel de véhicules (Camions lourds: véh. /jour) .....	8-45
Figure 8- 42 Longueur moyenne de déplacements des voitures .....	8-46
Figure 8- 43 Résultat du volume du trafic routier actuel (Total des véhicules) .....	8-47
Figure 8- 44 Répartition des types de marchandises.....	8-48
Figure 8- 45 Répartition des transits .....	8-48
Figure 8- 46 Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral (Total de tous les véhicules, véh./jour) .....	8-50
Figure 8- 47 Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral (Véhicules Particuliers, véh./jour) .....	8-51
Figure 8- 48 Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral (Bus, véh./jour).....	8-51
Figure 8- 49 Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral (Camionnettes, véh./jour) .....	8-52
Figure 8- 50 Volume du trafic de camions lourds au départ ou à l'arrivée de 3 pays sans littoral(Camions lourds, véh./jour) .....	8-52
Figure 9- 1 Conception de base pour la prévision de la demande de trafic future .....	9-1
Figure 9- 2 Cadre démographique .....	9-2
Figure 9- 3 Cadre PIB .....	9-3
Figure 9- 4 Taux de croissance des importations et exportations pour les articles principales .....	9-4
Figure 9- 5 Taux de croissance des importations et exportations par pays .....	9-5
Figure 9- 6 Flux de la demande future (2022) des passagers (1000 personnes /an) .....	9-7
Figure 9- 7 Croissance du volume de trafic des passagers (2022/2011) .....	9-8
Figure 9- 8 Flux de la demande future (2022) de marchandises: Total de tous les articles .....	9-9
Figure 9- 9 Croissance du volume du trafic des marchandises (2022/2011): Total de tous les articles .....	9-10
Figure 9- 10 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS7 Légumes comestibles .....	9-12
Figure 9- 11 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) : HS7 Légumes comestibles .....	9-12
Figure 9- 12 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS10 Céréales .....	9-13
Figure 9- 13 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) : HS10 Céréales .....	9-13
Figure 9- 14 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS12 Graines et fruits oléagineux	9-14

Figure 9- 15 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) :	
HS12 Graines et fruits oléagineux.....	9-14
Figure 9- 16 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS17 Sucres et bonbons.....	9-15
Figure 9- 17 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) :	
HS17 Sucres et bonbons.....	9-15
Figure 9- 18 Flux de la demande future (2022) de marchandises :	
HS23 Déchets des industries alimentaires.....	9-16
Figure 9- 19 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011).....	9-16
Figure 9- 20 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS25 Ciment ; Sel & Sulfure ..	9-17
Figure 9- 21 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) : .....	9-17
Figure 9- 22 Flux de la demande future (2022) de marchandises :	
HS27 Huiles minérales & hydrocarbures .....	9-18
Figure 9- 23 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) :	
HS27 Huiles minérales & hydrocarbures .....	9-18
Figure 9- 24 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS31 Engrais.....	9-19
Figure 9- 25 Croissance du volume de trafic des marchandises (2022/2011) : HS31 Engrais .....	9-19
Figure 9- 26 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS52 Coton.....	9-20
Figure 9- 27 Croissance du volume de trafic des marchandises (2022/2011) : HS52 Coton.....	9-20
Figure 9- 28 Flux de la demande future (2022) de marchandises : HS72 Fer et acier.....	9-21
Figure 9- 29 Croissance du volume du trafic de marchandises (2022/2011) : HS72 Fer et acier....	9-21
Figure 9- 30 Taux de croissance du volume du trafic (2022/2011) : Véhicules particuliers.....	9-23
Figure 9- 31 Taux de croissance du volume du trafic (2022/2011) : Bus et Autocars .....	9-23
Figure 9- 32 Taux de croissance du volume du trafic (2022/2011) : Camionnettes.....	9-24
Figure 9- 33 Taux de croissance du volume du trafic (2022/2011) : Camions lourds.....	9-24
Figure 9- 34 Taux de croissance du volume du trafic (2022/2011) : Total de tous les types .....	9-25
Figure 9- 35 Flux de la demande future (2022) des véhicules: Véhicules particulier.....	9-27
Figure 9- 36 Croissance du volume de trafic des véhicules (2022/2011): Véhicules particulier .....	9-27
Figure 9- 37 Flux de la demande future (2022) des véhicules: Bus et Autocar .....	9-28
Figure 9- 38 Croissance du volume de trafic des véhicules (2022/2011) : Bus et Autocar.....	9-28
Figure 9- 39 Flux de la demande future (2022) des véhicules: Camionnette.....	9-29
Figure 9- 40 Croissance du volume du trafic des véhicules (2022/2011) : Camionnettes .....	9-29
Figure 9- 41 Flux de la demande future (2022) des véhicules: Camion lourd.....	9-30
Figure 9- 42 Croissance du volume de trafic des véhicules (2022/2011): Camion lourd .....	9-30
Figure 9- 43 Flux de la demande future (2022) des véhicules: Total de toute le véhicule.....	9-31
Figure 9- 44 Croissance du volume du trafic des véhicules (2022/2011) : Total de toute le véhicule	9-31
Figure 9- 45 Résultat du volume du trafic routier futur en 2022 (Total de véhicules: véh. /jour) ..	9-33
Figure 9- 46 La croissance du volume de trafic (2022/2011) : Total de véhicules .....	9-34

**Liste des tableaux**

Tableau 1- 1 Profil du pays Enquête .....	1-2
Tableau 1- 2 Rubriques de l'étude .....	1-3
Tableau 1- 3 Programme d'enquête .....	1-5
Tableau 2- 1 Croissance démographique en moyenne annuelle (1991-2011).....	2-4
Tableau 2- 2 Part de population des villes principales (2011).....	2-5
Tableau 3- 1 Projets énumérés dans le PAA .....	3-5
Tableau 3- 2 Réseau routier courant par catégorie du Sénégal .....	3-7
Tableau 3- 3 Réseau routier par catégorie au Mali (2010).....	3-12
Tableau 3- 4 Longueur des routes par classification au Burkina Faso .....	3-18
Tableau 3- 5 Etat des route revêtues en Côte d'Ivoire (2002).....	3-33
Tableau 3- 6 Etat des routes revêtues en Côte d'Ivoire (2009).....	3-33
Tableau 3- 7 Etat des routes nationales au Bénin.....	3-45
Tableau 4- 1 Liste des routes communautaires de l'UEMOA.....	4-2
Tableau 4- 2 Plans de développement des routes .....	4-3
Tableau 4- 3 Progrès du développement routier sous le PACITR (2010) .....	4-4
Tableau 4- 4 Projets prioritaires de l'UEMOA (2004).....	4-5
Tableau 4- 5 Liste des corridors de l'UEMOA .....	4-6
Tableau 4- 6 Liste des routes entre les grandes villes .....	4-8
Tableau 4- 7 Organisations de gestion des corridors.....	4-18
Tableau 4- 8 Principales lignes de chemin de fer en fonctionnement.....	4-20
Tableau 4- 9 Plan directeur du transport ferroviaire .....	4-20
Tableau 4- 10 F/S pour le développement des chemins de fer par l'UEMOA.....	4-21
Tableau 5- 1 Installations portuaires au port de Cotonou.....	5-2
Tableau 5- 2 Etat de l'équipement des quais et terminaux au port de Tema .....	5-4
Tableau 5- 3 Disposition des terminaux.....	5-6
Tableau 5- 4 Qualité de service au Port .....	5-8
Tableau 5- 5 Frais portuaire (Conteneur 20pied) .....	5-8
Tableau 5- 6 Frais portuaire (Sacherie: Sac de riz).....	5-8
Tableau 5- 7 Volume de transit des pays enclavés par port(2010) .....	5-13
Tableau 5- 8 Plan de développement du port de Takoradi .....	5-15
Tableau 6- 1 Principaux nœuds de distribution international.....	6-1
Tableau 6- 2 Liste des bureaux de douane aux frontières (pour les importations).....	6-6
Tableau 6- 3 Procédure de dédouanement au port sec au Burkina Faso .....	6-10
Tableau 6- 4 Douanes au frontières du Niger.....	6-13
Tableau 6- 5 Principale destination des produits transformés.....	6-16
Tableau 7- 1 Corruption par les corridors .....	7-6
Tableau 7- 2 Frais de transport (Importation vers Ouagadougou) .....	7-8
Tableau 7- 3 Temps de Transportation (Importation vers Ouagadougou).....	7-8
Tableau 7- 4 Coûts de transport des camions (Ouagadougou-Ports) .....	7-9
Tableau 7- 5 Facteurs influençant la sélection des ports.....	7-10

Tableau 7- 6 Facteurs influençant le choix des chemins de fer et des routes.....	7-11
Tableau 7- 7 raisons du choix de l'itinéraire.....	7-12
Tableau 8- 1 Éléments de l'enquête .....	8-1
Tableau 8- 2 Liste des éléments de l'enquête.....	8-3
Tableau 8- 3 Liste des points d'enquête.....	8-4
Tableau 8- 4 Classification par type de véhicule .....	8-8
Tableau 8- 5 Taux de prélèvement sur les enquêtes O-D.....	8-12
Tableau 8- 6 Date d'exécution des enquêtes.....	8-13
Tableau 8- 7 Code de la zone .....	8-28
Tableau 9- 1 Conditions préalables pour la prévision de la demande de trafic future .....	9-1
Tableau 9- 2 Cadre démographique .....	9-2
Tableau 9- 3 Cadre PIB (taux de croissance).....	9-3
Tableau 9- 4 Caractéristiques de la croissance des importations et exportations par pays .....	9-6
Tableau 9- 5 Caractéristiques de la demande de trafic en importations et exportations par article .....	9-11
Tableau 9- 6 Volume du trafic futur de véhicules .....	9-26
Tableau 9- 7 Caractéristiques du flux du trafic par type de véhicule dans les 8 pays enquêtés .....	9-26



## Abréviation

AFD	L'Agence Française de Développement
AICD	L'Afrique du diagnostic des infrastructures nationales
BAD	La Banque africaine de développement
BM	La Banque mondiale
BOAD	La Banque Ouest Africaine de Développement
CEDEAO	La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CER	La Communautés économiques régionales
F/S	L'Étude de faisabilité
JICA	L'Agence japonaise de coopération internationale
NEPAD	Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
OD	Origine Destination
PACITR	Le Programme d'actions Communautaire des Infrastructures et Transports Routiers de l'UEMOA
PCJ	La Postes de Contrôle Juxtaposés
PER	Le Programme Economique Régional
PIB	Le Produit Intérieur Brut
PPP	Le Partenariat Public/Privé
SYDONIA	SYstème DOuaNIer Automatisé
UE	L'Union européenne
UEMOA	L'Union économique et monétaire ouest-africaine
USAID	L'Agence des États-Unis pour le développement international
ZES	La Zones Economiques Spéciales (ZES)
ZTE	La Zone de Traitement des Exportations

## Chapitre 1 Grandes Lignes de l'Étude

### 1.1 Objectifs de l'étude

La présente étude a pour objectif de vérifier la situation réelle du trafic transfrontalier par véhicules en Afrique de l'Ouest, principalement dans les pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) et de procéder à des enquêtes verbales auprès des organismes concernés en vue d'identifier les problèmes des infrastructures des transports dans la région concernée. Les données ainsi obtenues, par le biais de la mise en œuvre d'une enquête sur la situation actuelle du trafic, seront rendues publiques en tant que données de base qui serviront à mener l'aménagement de l'infrastructure des transports à venir. Il est attendu que ces données seront largement utilisées par les différents organismes, notamment l'UEMOA, les autorités locales et les organisations d'aide internationales.

### 1.2 Zone ciblée par l'étude

La région concernée par l'étude comprend 8 pays au total, 7 pays de l'UEMOA, à savoir la République du Sénégal, la République du Mali, le Burkina Faso, la République du Niger, la République du Côte d'Ivoire, la République Togolaise et la République du Bénin, ainsi que la République du Ghana.



Source: Equipe d'étude JICA

Figure 1-1 Zone ciblée par l'étude

Tableau 1-1 Profil du pays Enquête

	Bénin	Burkina Faso	Cote d'Ivoire	Ghana	Mali	Niger	Sénégal	Togo	
Superficie	112.620	274.000	322.460	238.540	1.240.190	1.240.190	1.267.000	196.720	
Population	8,8	16,5	19,7	24,4	15,4	15,4	15,5	12,4	
Croissance démographique	2,8	3	2	2,4	3,1	3,1	3,5	2,7	
Densité de population	80	59	67	102	11	11	13	65	
Population urbaine	42,5	26,5	51,3	52,2	36,6	36,6	17,2	47,7	
Espérance de vie	61	55,4	55,4	64,2	51,4	51,4	54,7	59,3	
Alphabétisation	41,7	28,7	55,3	66,6	26,2	26,2	28,7	49,7	
Indice de développement humain	0,427	0,331	0,4	0,541	0,359	0,359	0,295	0,459	
	167 / 187	181 / 187	170 / 187	135 / 187	175 / 187	186 / 187	155 / 187	162 / 187	
Langues	Français (officielle), fon, gourin, mina, yorouba, dendi, bariba...	Français (officielle), moore, dioula, peul, tamacheq...	Français (officielle), dioula, baoule, bete, Senoufo...	Anglais (officielle), gha, twi, ewe, fante...	Français (officielle), bambara, senoufo, peul, soninke, tamacheq, songhai, dogon...	Français (officielle), haoussa, djerna, peul, temacheq, kanouri...	Français (officielle), Wolof, peul-toucouler, serere, dioula...	Français, Wolof, serere, dioula...	Français (officielle), ewe, kabie...
Peuplement	Fons, Adjas, Peuls, Yorubas, Sombas...	Mosis, Mandes, Peuls, Bobos...	Senoufos, Dans, Agfis, Betes, Baoules, Dioulas, Malinkes...	Akans, Dagombas, Gourmantches, Ashantis, Akwapims, Krobos...	Bambaras, Peuls, Dogons, Bozos, Touaregs, Songhais...	Haoussas, Djernas, Foulas, Touaregs, Kanouris...	Wolofs, Toucouleurs, Peuls, Sereres, Dioulas, Mandingues...	Wolofs, Toucouleurs, Peuls, Sereres, Dioulas, Mandingues...	Ewes, Kabies, Minas...
Religions	animisme, christianisme, islam	animisme, islam, christianisme	christianisme, islam	islam, animisme, christianisme	islam	islam, animisme	islam, christianisme, animisme	islam, christianisme, animisme	animisme, christianisme, islam
Monnaie	Franc CFA	Franc CFA	Franc CFA	Cedi	Franc CFA	Franc CFA	Franc CFA	Franc CFA	
Parité au 1er janv. 2012	655,96	655,96	655,96	2,10 (cedi)	655,96	655,96	655,96	655,96	
	496,63	496,63	496,63	1,62 (cedi)	496,63	496,63	496,63	496,63	
PIB par habitant	756	670	1.049	1588	796	796	428	1096	
Répartition du PIB (primaire)	35,9	35,2	25	32	39	39	44	17	
Répartition du PIB (secondaire)	14,5	23,8	25	19	21	21	16,1	22	
Répartition du PIB (tertiaire)	49,6	41	50	49	40	40	39,9	61	
PIB 2011	7,5	10,1	23,8	38,6	11	11	6,5	14,7	
Taux de croissance 2011	3,8	4,9	-5,8	13,5	5,3	5,3	5,5	4	
Inflation	2,1	0,9	2,7	8	1,4	1,4	3,4	1,2	
Investissements directs étrangers	111	37	418	2,5 (milliard / \$)	148	148	947	237	
Exportations	1,2	1,3	10,3	7,9	2,4	2,4	930 (millions / \$)	2,2	
Importations	2,2	2	7,8	10,7	2,9	2,9	2,2	4,8	
Principales ressources	coton (80% des recettes d'exportation), peche	coton, bétail, or, canne a sucre	cacao, coton, café	or, diamant, cacao, tourisme	or, coton	uranium, carbone, or, bétail, agriculture (céréales)	phosphates, arachides, coton, céréales, tourisme	phosphates, coton, café, cacao	

Source: Equipe d'étude JICA

## **1.3 Description Enquête**

### **1.3.1 Rubriques de l'étude**

La présente étude sera menée sur les rubriques indiquées ci-dessous.

**Tableau 1-2 Rubriques de l'étude**

Etape	Rubriques
Etape 1: Exécution de l'enquête sur la situation du trafic et de la distribution	
[1-1]	Collecte et analyse des informations de base
[1-2]	Exécution de l'enquête sur la situation du trafic et de la distribution
[1-3]	Totalisation et analyse des enquêtes sur la situation du trafic et de la distribution
Etape 2: Analyses des flux de circulation et prévisions de la demande future en trafic	
[2-1]	Analyse des flux de circulation actuels
[2-2]	Mise en place du cadre de travail socio-économique
[2-3]	Prévisions de la demande future en trafic
[2-4]	Détermination des problèmes des infrastructures de transport et recommandations pour les orientations des solutions
Etape 3: Organisation d'un séminaire	
[3-1]	Organisation d'un séminaire
Etape 4: Elaboration du Rapport final	
[4-1]	Elaboration et présentation du rapport final

Source: Equipe d'étude JICA

### **1.3.2 Exécution de l'enquête sur la situation du trafic et de la distribution**

#### **(1) Collecte et analyse des informations de base**

Les informations de base relatives à la situation socio-économique et au secteur des transports dans chacun des pays visés seront collectées afin d'identifier la situation actuelle dans la région concernée par l'étude. Les informations collectées peuvent se classer dans les rubriques ci-dessous.

- i. Tendances socio-économiques et commerciales
- ii. Tendances des industries, des investissements des entreprises et des industries de distribution
- iii. Tendances du secteur des transports
- iv. Révision de la politique, des lois, des normes, des organisations et des systèmes de dédouanement relatifs au trafic et au commerce
- v. Projets d'aide des autres donateurs et situation de leur exécution

## **(2) Exécution de l'enquête sur la situation du trafic et de la distribution**

### **1) Contenu de l'enquête**

Elle se compose des 5 enquêtes au total sur la situation actuelle du trafic et sur la distribution des marchandises. Elle se propose d'obtenir des données quantitatives sur le trafic transfrontalier par le biais d'enquêtes du trafic et de comptages routiers et d'enquêtes Origine-Destination ainsi que d'identifier la situation actuelle de la distribution par des enquêtes verbales auprès des principales compagnies de distribution.

### **2) Méthodologie de l'étude**

#### **Méthodologie des enquêtes du trafic et comptages routiers**

- Exécution de comptages routiers, principalement dans les tronçons de routes aux alentours des frontières.

#### **Méthodologie des enquêtes OD (tronçons de routes)**

- Les enquêtes OD (tronçons de routes) auront lieu sur des tronçons de routes identiques aux points des enquêtes du trafic et comptages routiers.
- La méthodologie des enquêtes sera des interviews effectuées auprès des conducteurs des véhicules. Concrètement, les enquêteurs demanderont aux véhicules de s'arrêter un moment, poseront des questions au conducteur et inscriront les réponses sur un questionnaire.
- Les enquêtes OD ont pour objectif de déterminer la circulation nette jusqu'à la destination finale.

#### **Méthodologie des enquêtes OD (centres de distribution)**

- Interviews des conducteurs des camions de cargaisons entrant et sortant des principaux ports, entrepôts de conteneurs intérieurs, des Zones de traitement des exportations (ZTE) ou Zone Franche et des Zones économiques spéciales (ZES).
- Les enquêtes OD ont pour objectif de déterminer la circulation nette jusqu'à la destination finale.

#### **Méthodologie des enquêtes verbales**

- Distribution au préalable aux interlocuteurs des questionnaires d'enquêtes correspondant aux différents sites étudiés et demande de remplissage.
- Exécution d'enquêtes verbales de confirmation conjointement à la collecte des questionnaires.

### **(3) Calendrier des enquêtes**

**Tableau 1-3 Programme d'enquête**

<b>No</b>	<b>Articles de l'enquête</b>	<b>Durée</b>
1	Préparation	mars 2012
2	Collecte et analyse des informations de base	mars- juillet 2012
3	Enquête sur la situation actuelle du trafic	
4	Analyse des flux de circulation actuels	juillet -septembre 2012
5	Prévisions de la demande future en trafic	septembre-octobre 2012
6	Organisation d'un séminaire	le 24 septembre 2012
7	Rapport final (versions Anglaise et Française)	octobre-novembre 2012

Source: Equipe d'étude JICA

### **1.3.3 Analyses des flux de circulation et prévisions de la demande future**

#### **(1) Analyse des flux de circulation actuels**

La situation actuelle des courants de circulation sera analysée en tenant compte des données quantitatives obtenues à partir des résultats de l'analyse des enquêtes sur la situation actuelle du trafic et de la distribution ainsi que des données qualitatives, telles que les itinéraires et les raisons de la sélection du port, obtenues par les enquêtes verbales. Pour les marchandises distribuées, les principales marchandises exportées et importées par chaque pays seront divisées en grandes catégories et les 5 premières catégories environ seront prises en considération.

#### **(2) Mise en place du cadre de travail socio-économique**

Un cadre socio-économique, ayant pour année cible l'année 2022 et pour objectif les indicateurs socio-économiques qui seront les variables explicatives des modèles pour la prévision de la demande en trafic, sera établi. Au cas où des indicateurs macro-économiques sont d'ores et déjà indiqués dans les plans nationaux et autres, ils seront utilisés ici. En outre, les indicateurs encore indéterminés seront définis de manière appropriée selon la situation des stocks de données séculaires.

#### **(3) Prévisions de la demande future en trafic**

Les prévisions de la demande future en trafic s'appuieront en principe sur une conception conforme au déroulement de la méthode d'évaluation en 4 étapes. Toutefois, comme il s'agit de prévisions concernant les véhicules, le choix modal sera omis et l'évaluation aura lieu en 3 étapes. A cet effet, des modèles de prévision de la demande correspondant respectivement aux voitures et aux camions (distribution) seront élaborés.

**(4) Détermination des problèmes des infrastructures de transport et recommandations pour les orientations des solutions**

En tenant compte des résultats de la présente étude, les problèmes des infrastructures de transport, et principalement du trafic transfrontalier dans la région concernée à l'avenir, feront l'objet d'une étude dont les résultats seront résumés sous forme de recommandations dans un rapport final.

**1.3.4 Organisation d'un séminaire**

Un séminaire a organisé le 24 septembre 2012 à l'Ouagadougou, Burkina Faso afin de faire connaître et de faire tirer parti des opinions et des résultats de l'étude aux parties prenantes et aux donateurs concernés.

## Chapitre 2 Vue d'Ensemble de la Zone de l'Enquêtes

### 2.1 Communauté Régionale en Afrique de l'Ouest

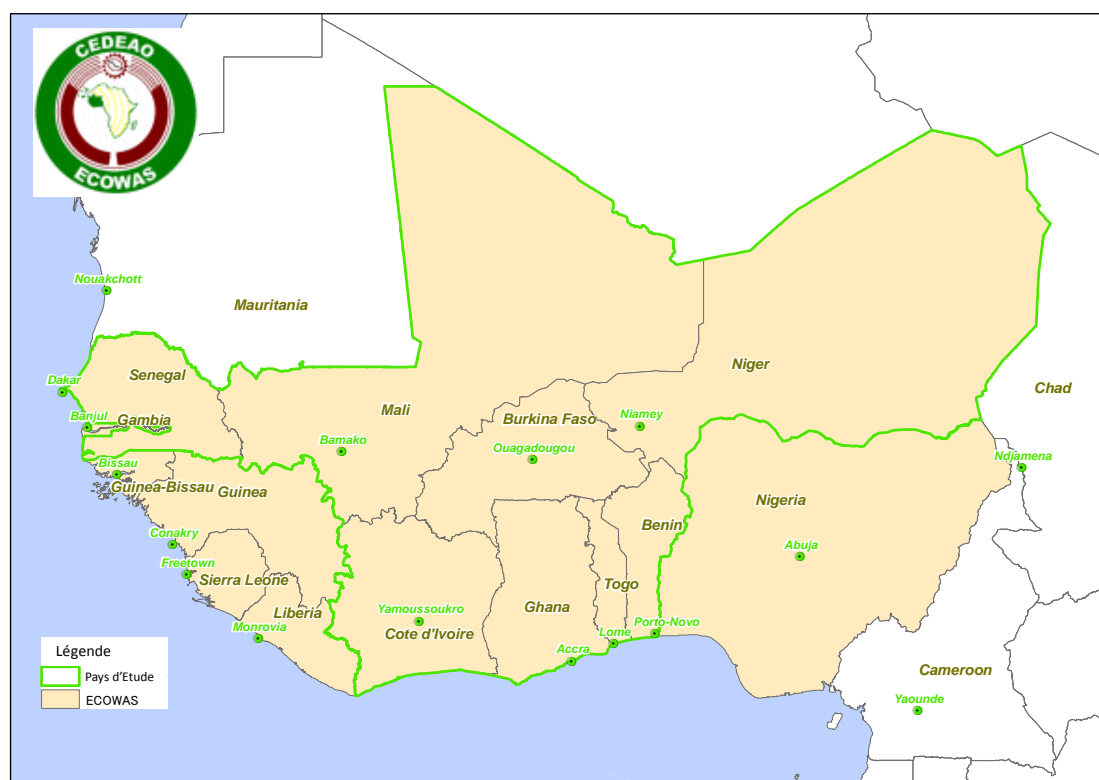
Le continent africain est composé de plus de 50 pays. Les frontières de ces pays ont été artificiellement et historiquement fixées en fonction des politiques coloniales des pays européens. Ce sont des groupes de pays dont les économies sont petites, et ils sont activement en train de créer des communautés économiques régionales (CER) pour unifier les nations régionales.

En Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont été mises en place en tant que communautés monétaires.

#### 2.1.1 CEDEAO

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est un regroupement régional de quinze pays d'Afrique occidentale. Fondée le 28 mai 1975, avec la signature du Traité de Lagos, sa mission est de promouvoir l'intégration économique dans la région.

Les 15 états membres de la CEDEAO sont : le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Liberia, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo.





Source: Equipe d'étude JICA

### **Figure 2-1 Les 15 états membres de la CEDEAO**

Considéré comme l'un des piliers de la Communauté économique africaine, l'organisation a été fondée dans le but de parvenir à «l'autosuffisance collective" pour ses Etats membres en créant un si grand bloc commercial unique par le biais d'une union économique et commerciale . Elle sert également de force de la paix dans la région. L'organisation fonctionne avec trois langues co-égales : l'anglais, le français et le portugais.

La CEDEAO se compose de deux institutions pour la mise en œuvre des politiques : la Commission de la CEDEAO et la Banque d'Investissement et Développement de la CEDEAO, anciennement connue sous le nom de Fonds de Coopération jusqu'à ce qu'il soit rebaptisé en 2001.

Des membres ont rejoint ou quitté l'organisation au fil des ans. En 1976, le Cap-Vert a rejoint la CEDEAO et en Décembre 2000, la Mauritanie s'est retirée, après avoir annoncé son intention de le faire en Décembre 1999.

#### **2.1.2 UEMOA**

UEMOA ("Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine) est une organisation de huit pays ouest-africains. Elle a été créée pour promouvoir l'intégration économique entre les pays qui partagent FCFA comme monnaie commune. L'UEMOA a été créée par un traité signé à Dakar au Sénégal, le 10 Janvier 1994, par les chefs d'Etat et de gouvernements du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, du Mali, du Niger, du Sénégal, du Tchad et du Togo. Le 2 mai 1997, la Guinée-Bissau, une ancienne colonie portugaise, est devenue le huitième Etat membre (et le seul non-francophone) de l'organisation.

Cette organisation qui regroupe les huit pays de la région partageant 'une monnaie commune, FCFA a les objectifs suivants:

- Assurer la libre circulation des personnes et des produits dans une seule zone de libre-échange,
- Coordonner les politiques des États membres et cibler la convergence dans leurs programmes de développement,
- Harmoniser la législation et de la réglementation au sein de l'UEMOA,
- Assurer la coordination des politiques sectorielles.

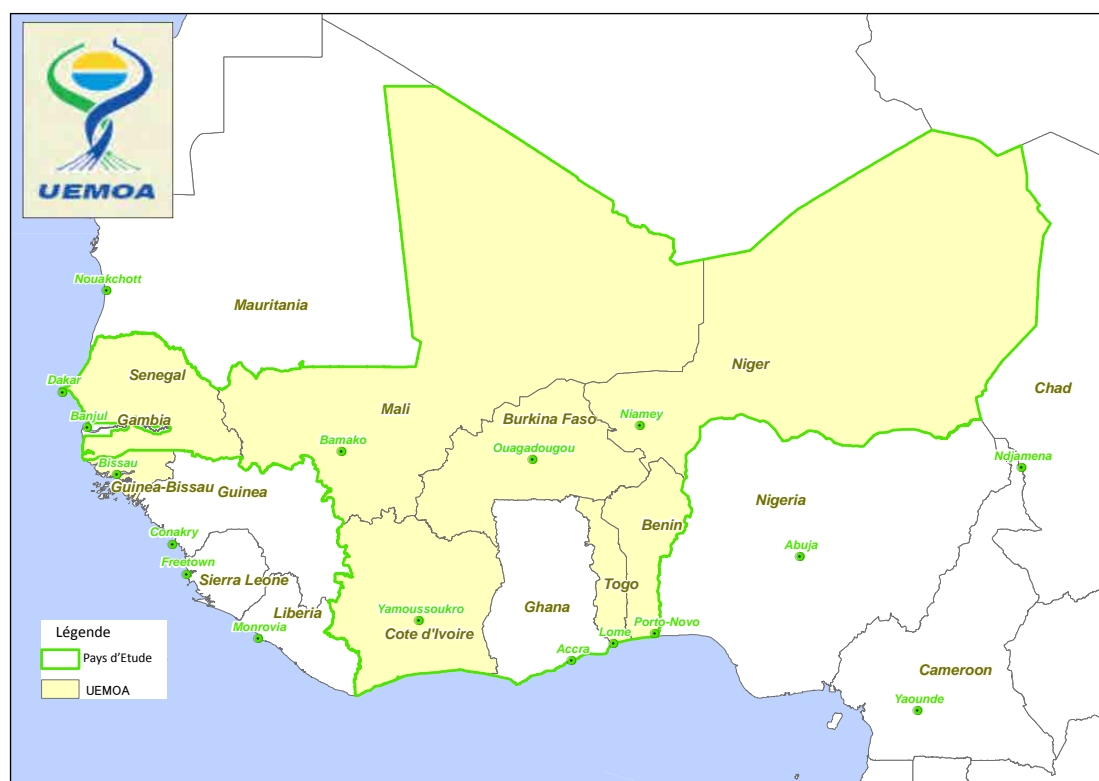
Le traité de l'UEMOA a mis en œuvre la politique d'aménagement du territoire régional, visant à stimuler et à encourager la complémentarité entre les économies des États membres. L'intégration est économiquement et socialement manifeste et accompagné de forces motrices sous-jacentes, en particulier dans les domaines suivants:

- Mouvements migratoires internes dans la région, qui résultent de la croissance démographique et de la pression exercée sur les écosystèmes différents,

- Développement de réseaux commerciaux transfrontaliers qui utilisent l'infrastructure existante depuis plusieurs décennies.

Dans le domaine des infrastructures et des transports, un minimum d'une vingtaine de directives, règlements et décisions ont été pris par l'UEMOA, en particulier en ce qui concerne la gestion communautaire de l'industrie du transport aérien, les corridors routiers et ferroviaires entre les États membres, l'adoption d'une stratégie communautaire de réhabilitation et d'entretien des routes, l'harmonisation des normes et du contrôle du poids à l'essieu et une vision partagée dans le domaine de la sécurité routière.

Le projet de relier entre elles les liaisons ferroviaires dépasse le cadre de l'UEMOA et comprend également d'autres pays membres de la CEDEAO. Un certain nombre d'initiatives ont déjà été mises en œuvre; notamment le plan directeur de l'interconnexion du trafic ferroviaire (2008) et certaines études détaillées ont été lancées en attendant l'obtention du financement nécessaire.



Source: Equipe d'étude JICA

**Figure 2-2 Les états membres de l'UEMOA**

## 2.2 Situation Socio-économique

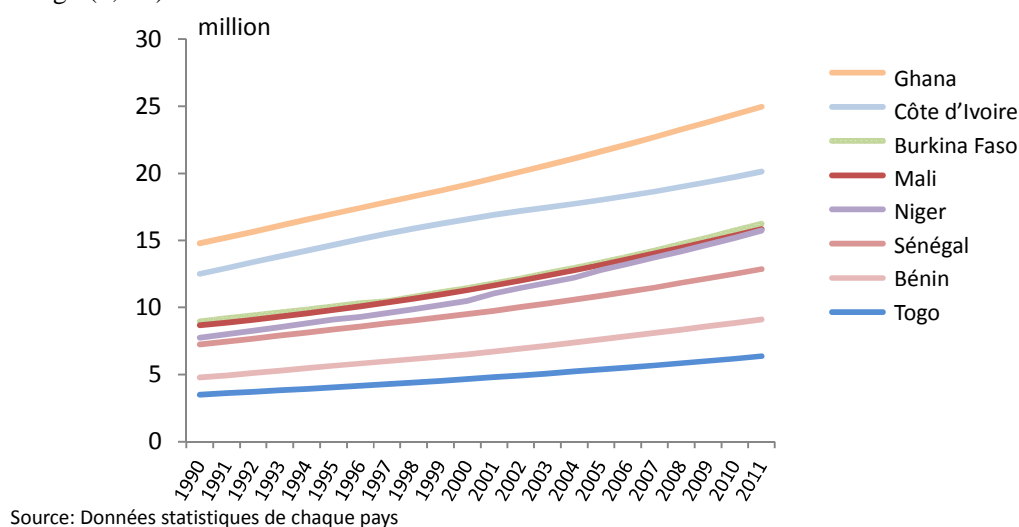
### 2.2.1 Population

#### (1) Changements dans la Population Totale

La Figure 2-3 montre l'évolution de la population de chaque pays à partir de 1990. La population totale de chaque pays a augmenté de manière uniforme. Il s'agit d'une croissance d'environ 80% en 20 ans. La population totale des pays de la zone de l'enquête a atteint environ 120 millions en 2011.

La population totale a augmenté de 2,7% en moyenne par an au cours des 5 dernières années. Les pays enclavés de la République du Mali, de la République du Burkina Faso et la République du Niger ont enregistré une croissance de 3,0% ou plus en comparaison à celle des pays côtiers. La République de Côte d'Ivoire a enregistré une croissance de 1,5%.

Parmi les huit pays, la République du Ghana a la plus grande population, soit 20,6% de la population totale de la région. Voici les parts des autres pays: République de Côte d'Ivoire (16,6%), la République du Burkina Faso (13,4%), la République du Mali (13,1%), République du Niger (13,0%), République du Sénégal (10,6%), République du Bénin (7,5%) et République du Togo (5,3%).

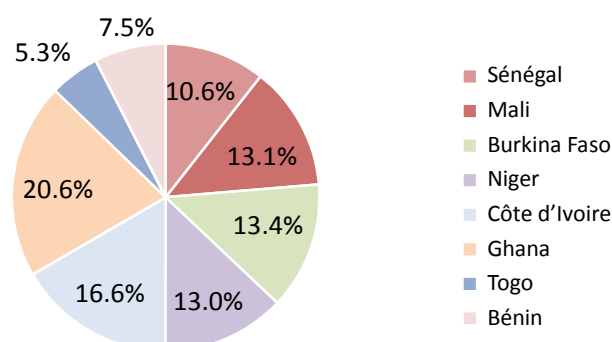


**Figure 2-3 Evolution de la population de chaque pays (1991-2011)**

**Tableau 2-1 Croissance démographique en moyenne annuelle (1991-2011)**

	Sénégal	Mali	Burkina Faso	Niger	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo	Bénin	Total
1991-1996	2,9%	2,6%	2,3%	3,0%	3,1%	2,8%	2,9%	3,4%	2,8%
1996-2001	2,6%	2,9%	2,8%	3,6%	2,3%	2,4%	2,9%	2,9%	2,7%
2001-2006	2,7%	3,2%	3,2%	3,7%	1,6%	2,5%	2,9%	3,2%	2,7%
2006-2011	2,9%	3,1%	3,3%	3,5%	1,5%	1,9%	2,9%	2,4%	2,6%
1991-2011	2,8%	2,9%	2,9%	3,4%	2,1%	2,4%	2,9%	3,0%	2,7%

Source: Données statistiques de chaque pays



Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-4 Parts de population de chaque pays (2011)**

## (2) Répartition de la Population

Quand on regarde la répartition de la population, l'accumulation de la population est élevée sur la côte, principalement dans les zones portuaires. Dans chaque pays, l'accumulation de la population est remarquable dans les capitales et les villes portuaires en tant centres d'économie.

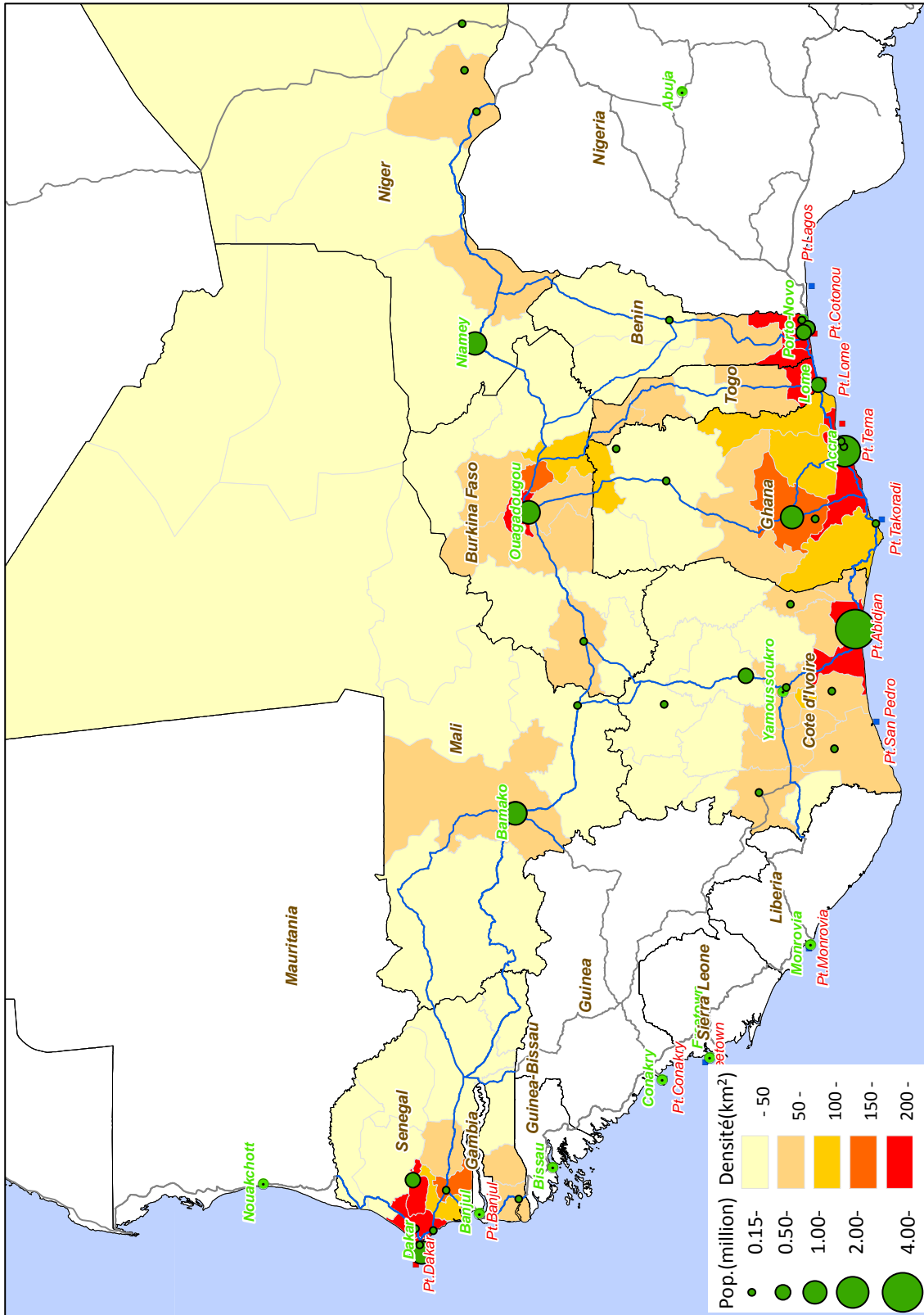
Parmi les grandes villes, la ville d'Abidjan en Côte d'Ivoire est le plus peuplé (4.639 mille) suivie de la ville d'Accra (2.397 mille) au Ghana, de la ville de Kumashi au Ghana (1.921 mille) et la ville métropolitaine de Dakar (villes de Pikine et de Guédiawaye) à une population de 2,476 mille.

**Tableau 2-2 Part de population des villes principales (2011)**

Unité : 1000 habitants

Sénégal			Mali			Burkina Faso			Niger		
Dakar	1,182	9%	Bamako	1,600	10%	Ouagadougou	1,323	8%	Niamey	1,303	8%
Pikine	969	8%	Sikasso	178	1%	Bobo-Dioulasso	418	3%	Zinder	275	2%
Touba	591	5%	Mopti	142	1%	Koudougou	98	1%	Maradi	206	1%
Guédiawaye	325	3%	Kayes	134	1%	Banfora	75	0%	Tessaoua	167	1%
Thies	286	2%	Koutiala	128	1%	Ouargaye	74	0%	Birni Nkonni	144	1%
Sous-total Villes	3,353	26%	Sous-total Villes	2,182	14%	Sous-total Villes	1,989	12%	Sous-total Villes	2,094	13%
Total Etat	12,855	100%	Total Etat	15,831	100%	Total Etat	16,249	100%	Total Etat	15,731	100%
Cote d'Ivoire			Ghana			Togo			Bénin		
Abidjan	4,639	23%	Accra	2,397	10%	Lome	861	14%	Cotonou	776	9%
Bouake	693	3%	Kumasi	1,921	8%	Sokode	149	2%	Abomey-Calavi	645	7%
San Pedro	281	1%	Tamale	460	2%	Kara	144	2%	Porto-Novo	265	3%
Daloa	267	1%	Sekondi-Takoradi	327	1%	Kpalimé	130	2%	Parakou	202	2%
Yamoussoukro	257	1%	Ashaiman	290	1%	Atakpame	109	2%	Bohicon	112	1%
Sous-total Villes	6,136	30%	Sous-total Villes	5,395	22%	Sous-total Villes	1,393	22%	Sous-total Villes	2,000	22%
Total Etat	20,134	100%	Total Etat	24,973	100%	Total Etat	6,370	100%	Total Etat	9,105	100%

Source: Données statistiques de chaque pays



Source: équipe d'étude JICA fondée sur des données statistiques de chaque pays

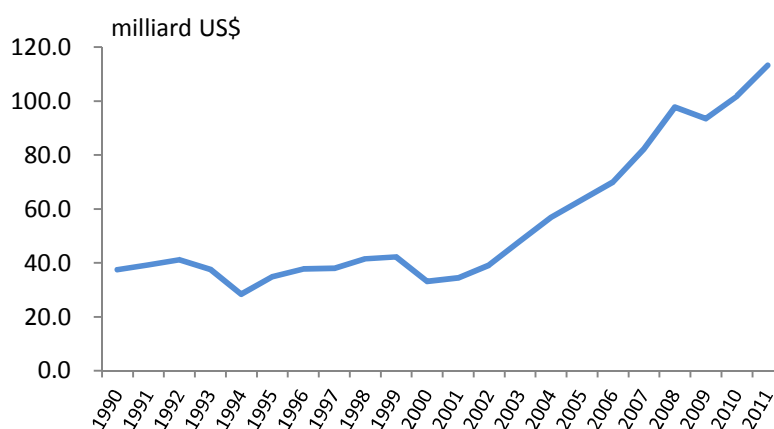
Figure 2-5 Densité de la population par région et part de la population des principales villes

## 2.2.2 Économie

### (1) Variations du PIB

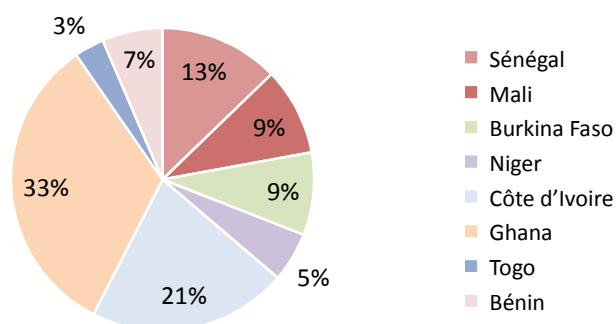
Le PIB nominal en dollar américain (Produit intérieur brut, prix courants) planait autour de 40 milliards de dollars entre 1990 et 2002 mais il a grimpé à une échelle économique d'environ 2,9 fois entre 2002 et 2011. Par part de chaque pays en 2011, la République du Ghana avait la plus grande échelle de 33%, suivie par la Côte d'Ivoire (21%) et le Sénégal (13%).

La croissance du PIB réel a été positive dans chacun des pays la plupart des années mais il est a baissé en cas d'instabilité politique (Côte d'Ivoire, 2011) et de sécheresse (Niger, 2009).



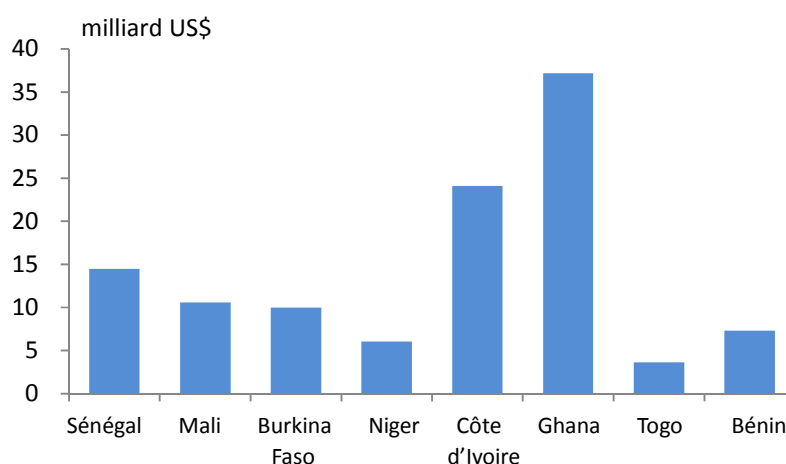
Source: Données statistiques de chaque pays

Figure 2-6 Les variations du PIB de la zone (1990-2011)



Source: Données statistiques de chaque pays

Figure 2-7 Parts nationales du PIB (2011)

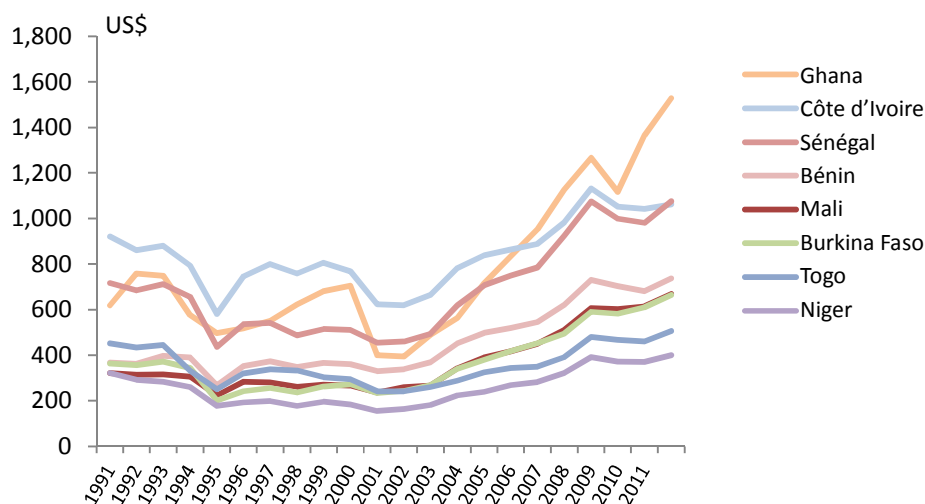


Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-8 PIB par pays (2011)**

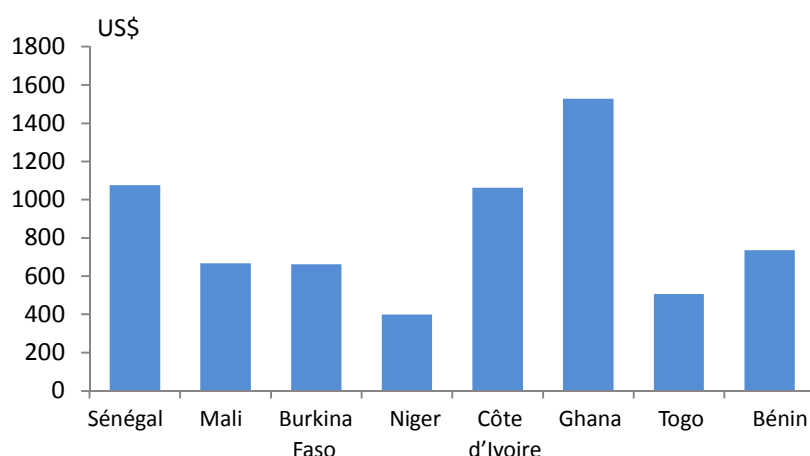
Le PIB par habitant a continué de croître au 21<sup>e</sup> siècle. En dépit d'une baisse temporaire due à une contraction de l'économie mondiale en 2008, il a augmenté de plus de 3 fois entre 2000 et 2011.

Le PIB par habitant au Ghana, en Côte d'Ivoire et au Sénégal a dépassé 1.000 dollars. D'autre part, le chiffre était faible dans les 3 pays enclavés et le Bénin et le Togo. Surtout, le chiffre au Niger est seulement de 400 dollars.



Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-9 Croissance du PIB réel par habitant (1990-2011)**



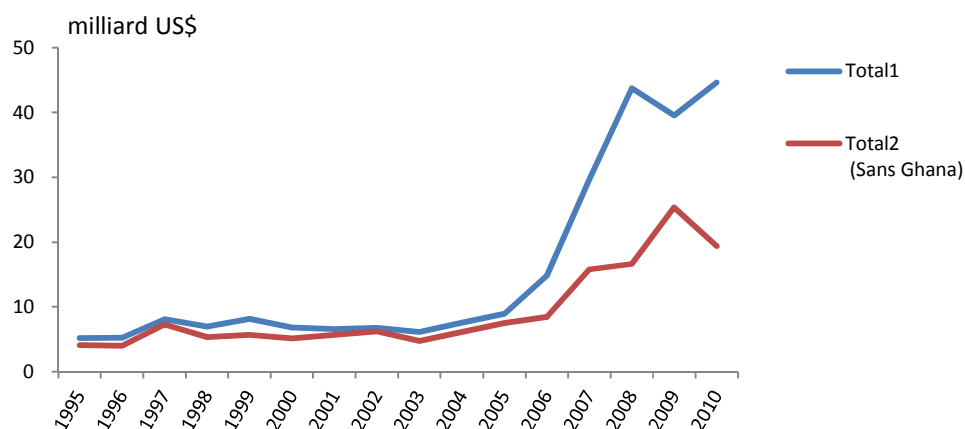
Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-10 PIB par habitant, par pays (2011)**

## (2) Afflux de l'Investissement Direct Étranger

Selon les statistiques de la Banque mondiale, l'afflux net de l'investissement direct étranger (IDE) a continué à être faible jusqu'au début des années 2000. Par la suite, les influx d'IDE ont eu tendance à augmenter à partir de la première moitié des années 2000.

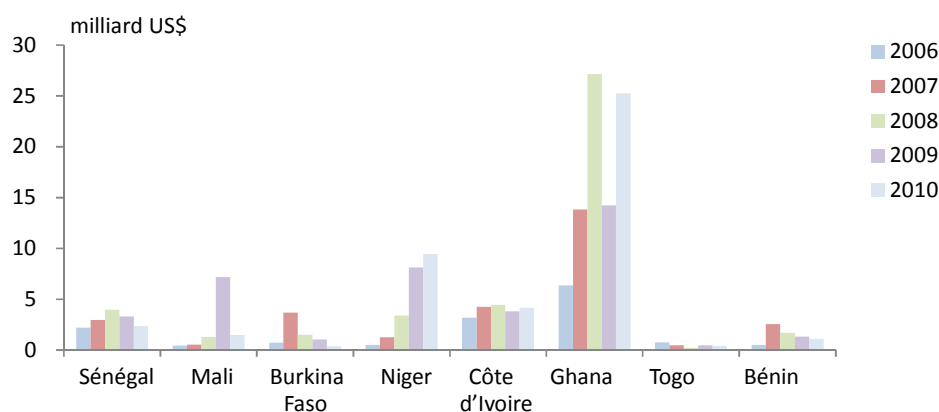
Lorsque nous regardons les entrées nettes au cours des 5 dernières années par pays, la plus grande direction est le Ghana en toile de fond à investir dans l'exploitation du pétrole. En outre, l'afflux net au Niger reflétant les investissements liés à l'extraction de l'uranium est remarquable. Une quantité égale de flux net est investie dans la République du Sénégal et la Côte d'Ivoire chaque année.



Source: Données statistiques de BM

**Figure 2-11 Croissance de l'IDE (1995-2010)**





Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-12 Part des IDE par pays au cours des 5 dernières années (2006-2010)**

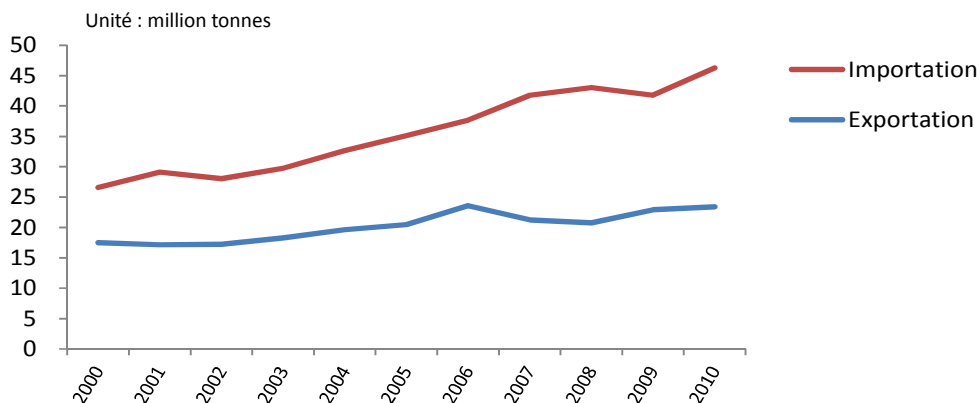
### 2.2.3 Situation des Exportations et des Importations

#### (1) Montants Totaux de l'Exportation et l'Importation

Les importations et les exportations sont restées temporairement faible en raison de la guerre civile en Côte d'Ivoire en 2002. Mais ils ont augmentation par la suite. Entre 2000 et 2010, les exportations ont augmenté de 1,3 fois et les importations de 1,7 fois.

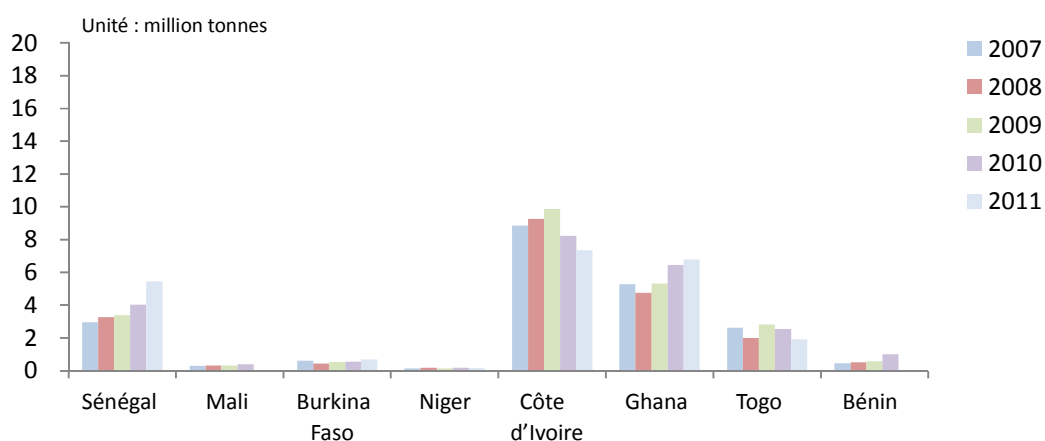
Par pays, le Côte d'Ivoire avait la plus grande part d'exportations, mais elle est en diminution ces dernières années en raison de l'instabilité politique. Le Ghana est suivi par le Côte d'Ivoire et le Sénégal qui avaient une grande part d'exportations et ont connu une augmentation. Les volumes des exportations des 3 pays enclavés sont relativement faibles mais en augmentation. Dans les importations, le volume est le plus important au Ghana, soit 39% du total, suivi par la Côte d'Ivoire (19%) et le Sénégal (13%).

Lorsque l'on compare le total des importations et des exportations, les importations s'élèvent à 66% et les exportations s'élèvent à 34%, ce qui indique que les importations sont deux fois plus que les exportations. Par pays, les 3 pays enclavés ont un déficit commercial remarquable. Le taux d'importation était de 91% au Mali, de 83% au Burkina Faso, et de 90% au Niger.



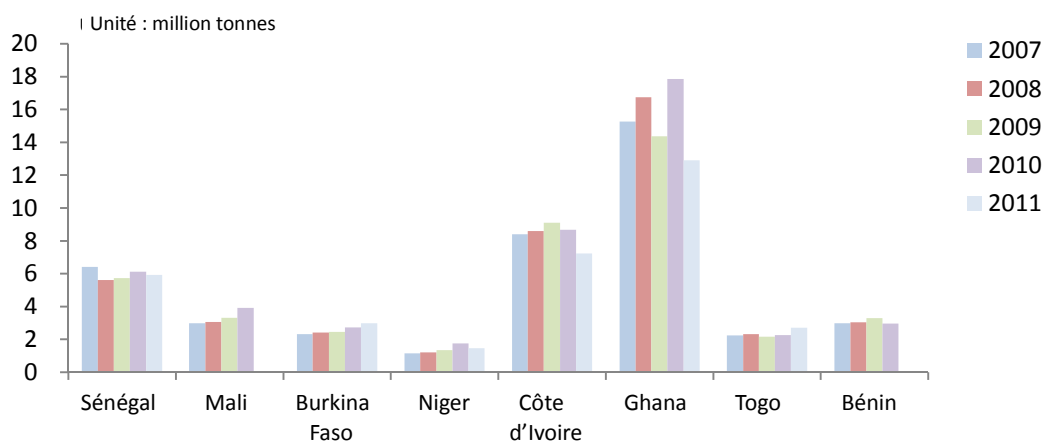
Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-13 Changements dans les volumes du commerce dans la région (2000-2010)**



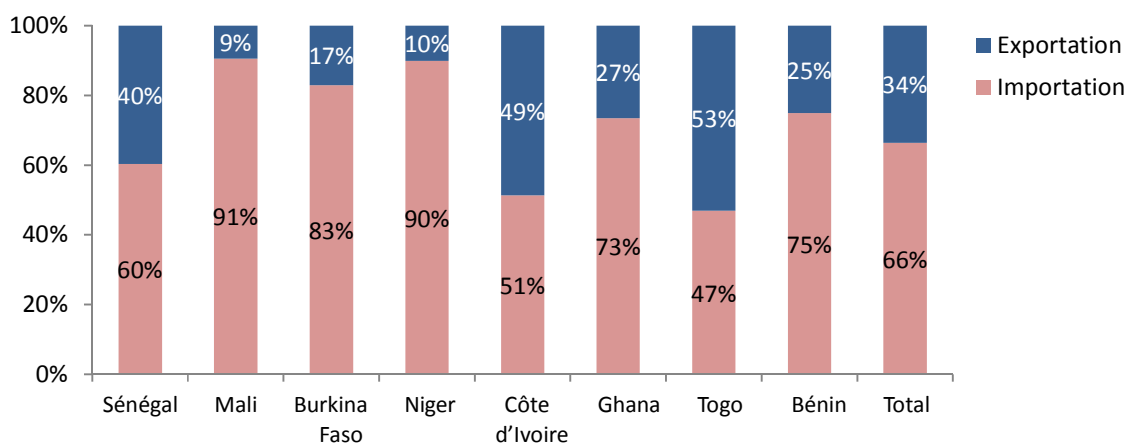
Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-14 Exportations par pays (2007-2011)**



Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-15 Importations par pays (2007-2011)**



Source: Données statistiques de chaque pays

**Figure 2-16 Ratios d'import-export par pays (2010)**

## **2.3 Plan de Développement Économique dans les Pays de l'Enquête**

Cette section donne un aperçu du plan de développement économique et / ou de réduction de la pauvreté dans chaque pays. Ce plan est positionné en tant que plan supérieur de la stratégie de transport et du développement du réseau routier.

### **2.3.1 Programme Economique Régional (PER II) de l'UEMOA**

Les orientations et la stratégie 2012-2016 dans la Deuxième phase du Programme Economique Régional (PER II) de l'UEMOA ont été élaborées par les BOAD, BCEAO et UEMOA en 2012. Elles présentent la stratégie et les orientations du Programme Economique Régional pour la période de programmation 2012-2016.

L'analyse des perspectives et enjeux socio-économiques à l'horizon des cinq (5) prochaines années indique qu'il ne saurait y avoir un accroissement substantiel de la compétitivité des entreprises, du commerce intra régional, des termes de l'échange et une réduction de la pauvreté s'il y a une persistance des obstacles à la croissance et au développement économique.

La stratégie du Programme économique régional de l'UEMOA pour la période 2012-2016 est orientée sur des priorités communes aux acteurs de l'intégration régionale et axée sur des résultats visant la levée des entraves au bon fonctionnement du marché commun. Elle vise également à cadrer le rôle des acteurs en conformité avec leurs domaines de compétence respectifs et à intégrer des solutions aux défis techniques soulevés notamment lors de l'évaluation du PER (2006-2010).

Les principaux domaines prioritaires identifiés par les institutions de l'Union et les États membres, susceptibles d'être pris en compte dans l'élaboration du nouveau PER, se présentent comme suit :

- Energie, environnement, sécurité alimentaire et infrastructures. (domaines identifiés par le Conseil des Ministres de l'Union)
- Infrastructure, agriculture et appui aux petits commerces, en particulier l'amélioration de l'accès au crédit. (domaines identifiés par les Organes de l'Union)
- Education et culture, technologie et innovation, gouvernance (définis par le Panel de Haut Niveau à travers la Vision 2020 de l'Union)
- Ensemble de 25 domaines prioritaires, incluant les domaines de compétence transférés aux collectivités locales identifié par les Etats membres.

Les projets continuent de s'inscrire dans les cinq (5) axes du cadre stratégique d'origine parce que l'analyse des priorités des acteurs confirme qu'ils continuent de garder toute leur pertinence. Ainsi, le PER 2012-2016 mettra l'accent sur les projets qui concourent à la construction d'un environnement régional compétitif permettant d'attirer un flux important d'investissements publics et privés vers les moteurs de croissance et d'avoir un impact réel sur la pauvreté, et qui permettent également d'une réponse aux défis sociaux auxquels l'Union est

aujourd'hui confrontée, tels que définis par les 5 axes suivants :

Axe 1 – Gouvernance et intégration économique : Le renforcement de l'efficacité et de la transparence dans la gestion financière et des marchés, la réduction des entraves à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux au sein de l'Union et la prévention des conflits.

Axe 2 – Infrastructures économiques : La poursuite du développement des infrastructures de base au niveau des transports, de l'énergie et des télécommunications dans le but d'améliorer l'accès à des infrastructures de qualité et de réduire les coûts et les délais pour les entreprises et les populations de l'Union.

Axe 3 – Appareil productif intégré : Le renforcement de la compétitivité des entreprises, du commerce inter-régional et de la sécurité alimentaire par la poursuite de la mise en œuvre de politiques sectorielles clés, telles que la Politique agricole de l'Union et la Politique industrielle commune, la Politique minière commune et les projets liés à la maîtrise de l'eau, la protection de l'environnement et la gestion des ressources partagées.

Axe 4 – Développement des ressources humaines : Le développement des ressources humaines par l'amélioration du niveau de santé et l'appui aux systèmes d'enseignement supérieurs et aux centres d'excellence régionaux.

Axe 5 – Mobilisation des ressources financières et suivi-évaluation : L'établissement d'un cadre de partenariat pour la mise en place du financement, des dispositifs de suivi-évaluation et du renforcement des capacités de gestion de projet nécessaires à la réalisation du PER 2012-2016.

### **2.3.2 Sénégal**

#### **(1) Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP)**

Depuis 2003, le gouvernement du Sénégal a mis la priorité sur la lutte contre la pauvreté par la souscription du Sénégal à la Déclaration Internationale du Millénaire et au niveau national par la mise en place du Document de stratégie de réduction de la pauvreté: le DSRP-I (2003-2005).

En 2006, le gouvernement du Sénégal a développé le DSRP-II (2006-2010) afin de réduire la pauvreté de moitié d'ici 2015 et atteindre les Objectifs du millénaire pour le développement (OMD).

L'objectif de cette stratégie est d'améliorer durablement le bien-être de la population par la réduction de l'indice de pauvreté en dessous de 30% d'ici 2015.

#### **(2) Document de Politique Économique et Sociale (DPES) 2011-2015**

Après le DSRP-II, le Gouvernement sénégalais a créé une nouvelle stratégie de développement, le Document de politique économique et sociale (DPES) 2011-2015. Le DPES

indique le cadre politique pour le développement de toutes les parties prenantes qui fait partie d'une vision à long terme et s'oppose à toute forme d'exclusion sociale. Il appelle à une mise en œuvre optimale des politiques de gouvernance initiées aux niveaux central et local pour atteindre les OMD d'ici l'an 2015.

Au cours de la période du DPES 2011-2015, le gouvernement du Sénégal a l'intention de mettre en œuvre: i) une augmentation du taux de croissance économique moyen dans la fourchette de 6 à 7%, ii) une réduction du déficit public en dessous de 4% du PIB d'ici l'année 2014-2015, iii) une réduction du déficit du compte courant de l'ordre de 6% du PIB et 4) une stabilisation du ratio d'endettement en dessous de 40% du PIB.

À cette fin, il s'articule autour de trois axes liés et interdépendants:

- Créer des opportunités économiques et de richesses pour la promotion de l'emploi productif et la transformation structurelle de l'économie;
- Améliorer l'accès aux services sociaux de base, la protection sociale et le développement durable;
- Renforcer les principes de base de la bonne gouvernance et la promotion des droits humains.

### **2.3.3 Mali**

#### **(1) Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) 2012-2017**

Après une évaluation de la mise en œuvre de la première génération du CSLP (2002 -2006), le Gouvernement a adopté, pour la période 2012 -2017, le document du Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR), qui ambitionne d'atteindre un taux de croissance moyen annuel de 5,6%, en vue de réduire la pauvreté et d'accélérer les progrès vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

Cette ambition est réaffirmée dans le Projet de Développement Economique et Social (PDES) du Président de la République, qui est l'expression de la volonté et de l'engagement politique d'opérationnaliser le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté. Les objectifs de croissance au Mali s'appuient sur :

- l'amélioration de la gouvernance et le renouveau de l'action publique,
- le développement des secteurs productifs notamment l'agriculture,
- la poursuite du programme d'expansion des infrastructures de base,
- le développement du secteur privé, et
- l'accroissement de l'investissement dans les ressources humaines.

Le Gouvernement compte orienter les investissements publics vers la réduction des contraintes sur le développement du secteur privé et améliorer ainsi le système d'incitation des investissements privés. Le Président de la République, dans sa lettre de cadrage au Premier

Ministre, a mis l'accent sur la nécessité de mieux organiser l'action publique pour soutenir efficacement les autres composantes du PDES. Il s'agit donc de disposer d'un État fort, d'une administration efficace, d'une justice assainie et des collectivités territoriales au service du citoyen. La bonne gouvernance, dont la lutte contre la corruption constitue la principale composante, est une priorité pour le Gouvernement. Le Mali a adhéré au Mécanisme Africain d'Evaluation par les Pairs (MAEP) en 2003.

Les domaines de concentration des investissements publics concernent prioritairement le développement rural et les infrastructures de base. La formation professionnelle, notamment des jeunes chercheurs d'emplois, est une des priorités du Gouvernement.

Les secteurs productifs priorités par le Mali dans sa stratégie de croissance accélérée 2008-2012 sont :

- Le secteur agricole, ce qui inclut notamment la production et la commercialisation des produits d'élevage et de pêche, filière viande rouge ;
- Les mines ;
- Le tourisme, l'artisanat et la culture ;
- Les infrastructures (énergie, route, aéroport).

#### **2.3.4 Burkina Faso**

##### **(1) Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable (SCADD) 2011-2015**

L'objectif global de la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD) 2011-2015 est de réaliser une croissance économique forte, soutenue et de qualité, génératrice d'effets multiplicateurs sur le niveau d'amélioration des revenus, la qualité de vie de la population et soucieuse du respect du principe de développement durable.

De manière spécifique, la SCADD est structurée selon quatre axes stratégiques :

- Piliers de la croissance accélérée ;
- Capital humain et protection sociale ;
- Bonne gouvernance ;
- Priorités transversales dans les politiques et programmes.

Les secteurs d'intervention retenus sont :

- Agriculture, élevage, pêche et foresterie ;
- Mines ;
- Artisanat, industries culturelles et touristiques ;
- Petites et moyennes entreprises, Petites et moyennes industries (PME/PMI) ;
- Développement des infrastructures de soutien, à savoir :
  - Infrastructures hydro agricoles ;
  - Infrastructures de transport pour désenclaver les zones difficiles d'accès afin de les

rendre accessibles en toute saison ;

- Infrastructures portant sur les TIC afin d'augmenter la productivité dans tous les secteurs et favoriser l'expansion du marché au-delà des frontières ;
- Infrastructures énergétiques pour réduire les coûts des facteurs de production et permettre un meilleur accès à des services énergétiques modernes ;
- Urbanisation et promotion immobilière ;
- Promotion des institutions d'appui ;
- Infrastructures marchandes et de mise en marché.

Sur les questions sociales et celles relatives au capital humain, les priorités identifiées sont l'éducation, l'enseignement et la formation techniques et professionnels ; la santé et la nutrition ; l'eau potable et l'assainissement.

### **2.3.5 Niger**

En matière de questions socio-économiques, le Niger a identifié les priorités suivantes dans son Programme pluriannuel de convergence, de stabilité, de croissance et de solidarité 2011-2015.

Secteur rural :

- Réforme foncière ;
- Maîtrise de l'eau et renforcement de l'irrigation ;
- Développement des filières porteuses et promotion des produits agro- sylvo -pastoraux tournés vers l'exportation.

Secteur de la santé :

- Meilleure gestion des ressources humaines en termes de recrutement et de répartition équilibrée entre les régions ;
- Meilleure allocation des ressources financières dont 20% des crédits budgétaires à allouer aux secteurs sociaux et leur gestion rationnelle ;
- Amélioration de la réforme du système de recouvrement des coûts de manière à introduire un système d'exemption pour des catégories vulnérables (notamment les femmes enceintes et les enfants de moins de cinq ans) à travers la gratuité des consultations prénatales, des césariennes, des soins pour les enfants de moins de cinq ans et les personnes handicapées, et des produits contraceptifs ;
- Renforcement des infrastructures sanitaires.

Secteur de l'éducation :

- Amélioration du CDMT, l'allocation conséquente des ressources financières et l'amélioration de l'efficacité dans la gestion des dépenses publiques ;
- Ciblage des zones de pauvreté sur la base de la carte scolaire ;

- Réforme des écoles normales d'instituteurs ;
  - Accélération de la scolarisation en milieu rural et particulièrement à l'endroit des jeunes filles ;
  - Implication des populations dans la gestion de l'école et le partage des coûts ;
  - Renforcement des infrastructures scolaires ;
- Mise en œuvre d'un plan de stabilisation et de gestion des enseignants contractuels.

Secteur des transports et des infrastructures :

- Utilisation prioritaire de la main d'œuvre et de matériaux locaux ;
- Désengagement de l'État de l'entretien routier en le confiant à une structure privée (Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier) ;
- Multiplication des projets de construction des routes rurales pour désenclaver les zones de production ;
- Création d'emplois en milieu urbain par la mise en place d'une politique de promotion des travaux urbains générateurs de revenus ;
- Restructuration du système de gestion du péage routier en confiant son recouvrement au secteur privé.

Les secteurs des mines, de l'énergie et la compétitivité de l'économie sont également des domaines de préoccupation pour le Niger.

Malheureusement, le plan directeur au niveau national n'est pas préparé par cause d'insuffisance du budget.

### **2.3.6 Côte d'Ivoire**

#### **(1) Plan National de Développement (PND) 2012-2015**

La Côte d'Ivoire a établi un Plan National de Développement (PND) 2012-2015 en mars 2012, dont le contenu a pour objectif une large promotion des investissements privés. Les éléments ci-dessous y sont indiqués en tant que buts stratégiques à atteindre d'ici l'année 2015, afin de faire partie du groupe des pays émergents en 2020.

- Les populations vivent en harmonie dans une société sécurisée dans laquelle la bonne gouvernance est assurée;
- La création de richesses nationales est accrue, soutenue et les fruits répartis dans l'équité;
- Les populations, en particulier les femmes, les enfants et autres groupes vulnérables ont accès aux services sociaux de qualité dans l'équité;
- Les populations vivent dans un environnement sain et un cadre de vie adéquat et;
- Le repositionnement de la Côte d'Ivoire sur la scène régionale et internationale est effectif.



La nécessité des infrastructures de transport est soulignée dans le Plan National de Développement en tant que secteur indispensable à la croissance. Environ 25% des investissements requis d'ici 2015 portent sur les infrastructures et les services des transports qui constituent les aspects les plus importants de ce plan qui inclut, concrètement, l'aménagement de l'autoroute entre Yamoussoukro et Bouakè, l'aménagement des routes entre Bassam, Aboisso et Noè (frontière avec le Ghana), la construction d'un port sec dans le département de Ferkessédougou et le renforcement des fonctions des ports.

### **2.3.7 Ghana**

#### **(1) Ghana Shared Growth and Development Agenda 2010-2013**

Le Programme d'action du Ghana pour la croissance et le développement partagés (GSGDA : Ghana Shared Growth and Development Agenda) 2010-2013 a été élaboré par la Commission Nationale de Planification du Développement (NDPC : National Development Planning Commission) et a été mis en œuvre dans le cadre de la politique du développement à moyen terme au Ghana en décembre 2010.

Le GSGDA est organisé autour de sept zones thématiques, à savoir : assurer et poursuivre la stabilité macroéconomique ; améliorer la compétitivité du secteur privé du Ghana ; accélérer la modernisation de l'agriculture et la gestion durable des ressources naturelles ; développement du pétrole et du gaz ; développement des infrastructures, de l'énergie et des établissements humains ; développement des ressources humaines, de la productivité et de l'emploi et gouvernance transparente et responsable. Les autres questions importantes, comme les genres, la population, l'environnement, la vulnérabilité et l'exclusion ont été reprises dans le courant principal de ces zones thématiques.

#### L'objectif

L'objectif global de ce cadre de la politique du développement à moyen terme est de parvenir et de maintenir la stabilité macroéconomique tout en plaçant l'économie sur la voie d'une plus grande croissance, afin d'atteindre un statut de revenus moyens d'ici 2020, tout en parvenant aux Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Il cherche également à réduire la pauvreté par une stratégie de croissance destinée aux pauvres et dirigée par les exportations, basée sur la modernisation de l'agriculture et sa liaison avec l'industrie dans une économie émergente de pétrole et de gaz.

#### Direction stratégique

La stratégie à moyen terme est ancrée dans une poursuite continue de la stabilité macroéconomique et l'exploitation durable des ressources naturelles du Ghana en agriculture,

minerais, pétrole et gaz, supportées par des investissements stratégiques en capital humain, infrastructures, établissements humains, sciences, technologie et innovation conduisant à l'industrialisation, en particulier la manufacture, les politiques, les programmes et les projets dans l'agriculture, les infrastructures (y compris l'énergie, le pétrole et le gaz), l'eau et l'assainissement, la santé, l'éducation, TIC (Technologies de l'information et de la communication et ), la Science, la Technologie et l'Innovation sont les zones de dépenses prioritaires pour le moyen terme (2010-2013).

#### Zones thématiques du GSGDA

- Assurer et poursuivre la stabilité macroéconomique
- Améliorer la compétitivité du secteur privé du Ghana
- Accélérer la modernisation de l'agriculture et la gestion durable des ressources naturelles
- Développement du pétrole et du gaz
- Développement des infrastructures, de l'énergie et des établissements humains
- Développement des ressources humaines, emploi et productivité
- Gouvernance transparente et responsable.

### **2.3.8 Togo**

Le Document de stratégie de réduction de la pauvreté 2009-2011 est le document d'orientation phare du Togo. Le Gouvernement, à travers son deuxième pilier stratégique, exprime sa volonté d'aller, au cours des trois prochaines années, au-delà de la relance économique en créant de nouvelles bases pour une croissance progressivement forte, durable et soutenue.

Pour y parvenir, neuf domaines prioritaires sont recensés, qui sont les suivants :

- Renforcement des réformes structurelles ;
- Amélioration du climat des affaires ;
- Promotion des sources de la croissance ;
- Développement des infrastructures de soutien à la croissance ;
- Renforcement de l'intégration régionale ;
- Gestion efficace des ressources naturelles, de l'environnement et du cadre de vie ;
- Redistribution des fruits de la croissance ;
- Création d'emplois ;
- Promotion de la recherche.

### **2.3.9 Bénin**

Les documents de stratégies consultés indiquent la vision pour le Bénin : « Le Bénin est, en

2025, un pays-phare, un pays bien gouverné, uni et de paix, à économie prospère et compétitive, de rayonnement culturel et de bien-être social ».

Cette vision est déclinée en six orientations stratégiques de développement (OSD), à savoir :

- i) Reconstruire une Administration au service du Développement ;
- ii) Assainir le cadre macroéconomique et maintenir sa stabilité ;
- iii) Promouvoir le renouveau économique ;
- iv) Développer les infrastructures économiques et sociales ;
- v) Renforcer le capital humain ;
- vi) Assurer le développement équilibré et durable de l'espace national à travers le développement à la base.

La mise en œuvre des OSD et les domaines d'intervention prioritaires sont définis dans la Stratégie de croissance pour la réduction de la pauvreté (SCRP) et dans le Programme d'actions prioritaires (PAP). La SCRP est le cadre fédérateur et intégrateur des politiques sectorielles pour l'opérationnalisation des OSD. Les axes stratégiques retenus pour la SCRP 2011-2015 sont les mêmes que ceux de la SCRP 2007-2009. Le contenu et l'étendue des domaines prioritaires de chacun des axes ont été renforcés. Ces axes se déclinent comme suit :

Axe 1 : Accélération durable de la croissance et de la transformation de l'économie

Axe 2 : Développement des infrastructures

Axe 3 : Renforcement du capital humain

Axe 4 : Promotion de la qualité de la gouvernance

Axe 5 : Développement équilibré et durable de l'espace national

## **2.4 Résumé du Chapitre**

- Chaque pays possède à la fois une population et une importance économique croissante. En particulier, la dernière décennie a montré une tendance à la hausse de la croissance économique. La concentration de la population dans les villes portuaires est remarquable. Dans les pays enclavés, la surconcentration dans la ville capitale est notée.
- Dans la zone d'étude, les échanges intra régionaux (académiques, d'affaires et de travail saisonnier) et les métiers semblent être prospères dans les pays membres de l'UEMOA (francophone et monnaie franc utilisée) dont le Ghana. D'autre part, la plupart des importations -exportations sont faites avec des pays étrangers (Europe et Asie).
- La politique pour le développement économique de chaque pays est déplacée de la réduction de la pauvreté à l'accélération économique. Le développement de l'industrie a été positionné comme une priorité absolue dans chaque pays. Les gouvernements croient que l'aménagement de l'infrastructure est une condition nécessaire pour la réalisation du développement de l'industrie. En particulier, l'aménagement des routes principales est un élément très important pour faire progresser le plan.

- Bien qu'une disparité économique soit observée entre les pays côtiers et enclavés, la question à résoudre est de savoir si les villes portuaires ayant une économie à grande échelle peuvent conduire le développement de l'économie régionale et apporter les effets de propagation dans la zone enclavée.
- Le développement économique et l'intégration régionale de la région dans son ensemble dans le cadre de la CEDEAO et de l'UEMOA ainsi que le développement des infrastructures de transport / trafic sont considérés comme importants.

Dans les chapitres suivants, l'état actuel des infrastructures routières de chaque pays ainsi que l'état actuel des corridors internationaux ont été abordés.



## **Chapitre 3 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

Le secteur des transports mentionné dans ce chapitre est principalement le secteur routier pour quoi et cette enquête de collecte des données est destinée à l'observation du trafic sur les corridors internationaux qui se connectent aux ports internationaux en Afrique de l'Ouest.

### **3.1 Sénégal**

#### **3.1.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

##### **(1) Cadre Institutionnel**

##### **1) Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT)**

Sous l'autorité du Premier Ministre, le Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) prépare et met en œuvre la politique définie par le Président de la République dans les domaines des infrastructures et des transports.

Le MIT est responsable de:

- i. La mise en œuvre de la politique des transports urbains et interurbains;
- ii. Le développement des transports terrestres, maritimes et aériens;
- iii. Le développement du transport ferroviaire national et international et le soutien à la politique d'amélioration du réseau et du matériel roulant;
- iv. La supervision du conseil exécutif des transports urbains de Dakar.

##### **2) Direction des Transports Routiers (DTR)**

La Direction des Transports Routiers (DTR), reconstituée à partir de la Direction des Transports terrestres (TNT) depuis le «Décret n° 2012-543 du 24 mai 2012» est une direction du MIT chargée de l'étude, de la planification, de la promotion, de la réglementation, du contrôle et des activités qui contribuent au développement du transport terrestre.

Dans son mandat, la DTR doit:

- i. préparer, mettre en œuvre et surveiller la mise en œuvre de la politique définie dans le transport terrestre;
- ii. développer une politique de sécurité pour le transport terrestre et assurer la coordination de sa mise en œuvre;

En tant que telle, la DTR a les responsabilités suivantes:

- i. explorer, planifier, promouvoir, réglementer, contrôler et coordonner les activités qui pourraient contribuer au développement du transport terrestre routier et ferroviaire;
- ii. Elaborer des programmes d'action pour améliorer la capacité et l'efficacité du système de transport terrestre;

- iii. Coordonner les études et les programmes relatifs à l'amélioration de la sécurité des transports terrestres;
- iv. Elaborer les politiques et l'information sur le réseau routier national et assurer sa mise en œuvre;
- v. Initier toute action permettant d'optimiser les transports terrestres;
- vi. Etudier les phénomènes et la demande pour les transports terrestres anticiper les situations qui en découlent et coordonner les actions nécessaires;
- vii. Etablir un système efficace de surveillance et de sécurité du transport routier;
- viii. Assister le Ministre des Infrastructures et des Transports dans l'exercice de la supervision technique des sociétés nationales et des organismes publics impliqués dans le secteur des transports au Sénégal.

### **3) Direction des Routes (DR)**

La Direction des Routes (DR) est une direction du MIT chargée de:

- i. La gestion de toutes les routes au Sénégal;
- ii. Le développement du réseau routier national, la programmation des investissements routiers, l'exécution et mobilisation de financement;
- iii. La coordination technique des organisations publiques et privées travaillant dans le domaine des infrastructures routières;
- iv. Le soutien aux autorités locales un dans le domaine des infrastructures routières;
- v. La mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement des routes rurales;
- vi. L'assistance technique aux organes responsables de la réalisation des travaux de génie civil (y compris ce qui concerne les sociétés publiques, les systèmes hydrauliques, les installations portuaires, fluvial et ferroviaire, les aéroports, la mer).

### **4) AGEROUTE (Agence de Gestion des Travaux Routiers)**

L'AGEROUTE est une agence de gestion des projets déléguée pour les travaux sur le réseau classé. L'administration du sous-secteur routier s'est améliorée depuis 2000. L'AGEROUTE a pour rôle de gérer le réseau routier classé de 15.000 km (dont 5.000 km de routes bitumées) et de contrôler les travaux de construction des routes.

En tant que tel, l'AGEROUTE a pour missions:

- i. De gérer la construction et le développement de nouvelles routes;
- ii. De gérer l'entretien courant ou périodique des routes existantes;
- iii. De gérer la réhabilitation des routes existantes;
- iv. De développer un plan d'action pour l'exécution;
- v. De préparer les documents d'appels d'offres pour des études ou l'achat de matériels;

- vi. D'assurer la gestion de projet pour l'extension du réseau conformément aux conventions conclues avec les partenaires au développement.

#### **5) FERA (Fonds d'Entretien Routier)**

Le Fonds d'Entretien Routier (FERA) est responsable de:

- i. La mobilisation du financement pour l'entretien des routes;
- ii. Le financement, l'entretien et l'exploitation du réseau routier de manière efficace et transparente.

Les financements du FERA couvrent les activités suivantes:

- i. L'entretien courant et périodique des routes classées et non classées;
- ii. La préparation et la mise en œuvre des programmes d'entretien routier;
- iii. L'inspection du réseau routier, les études de trafic, la constitution et le fonctionnement des inventaires routiers ;
- iv. Le contrôle de la charge à l'essieu;
- v. La campagne de sensibilisation sur l'importance de l'entretien des routes;
- vi. La sécurité routière.

Le FERA couvre l'entretien des routes annuel jusqu'à 50 milliards de FCFA alors que les besoins sont beaucoup plus grands.

#### **6) APIX (Agence Nationale de Promotion des Investissements)**

L'APIX est un organisme autonome qui a été créé en Juillet 2000. Sa tâche principale est de mettre en œuvre la politique définie dans les domaines de la promotion des investissements et des grands projets.

#### **7) Direction des Grands Projets**

La Direction des grands projets a été mis en place à l'intérieur de l'APIX afin d'accélérer les projets prioritaires et de contrôler leur réalisation.

La Direction des grands projets est responsable de la coordination et du suivi technique des activités liées aux projets d'infrastructures et à ceux relevant de la compétence d'autres structures des différents ministères concernés.

La gestion des grands projets est basée sur le contrat de concession dans le cadre du partenariat public privé (PPP) de mécanismes tels que BOT, BOOT ou la location.

#### **8) COSEC (Conseil Sénégalais des Chargeurs)**

Le Conseil Sénégalais des chargeurs (COSEC) est un établissement public créé par la «loi n °



75-51 du 3 Avril, 1975". La tâche principale du COSEC est de définir une politique et de promouvoir les activités des exportateurs et les importateurs du Sénégal. Le COSEC gère également les financements pour améliorer le transport maritime sénégalais.

À cet égard, le COSEC a mis en place un programme d'investissements, y compris pour le secteur du transport maritime, la construction de plusieurs infrastructures (par exemple le terminal de ferry à Ziguinchor) et l'établissement d'un observatoire national du transport maritime pour surveiller les tarifs applicables au transport maritime.

## **(2) Schéma Directeur de Transport**

### **1) Programme Prioritaire sur 5 ans (2010-2015)**

Le Programme prioritaire d'infrastructure routière 2010-2015 a été préparé par l'AEROUTE en 2010 en tant que futur plan de développement du secteur routier.

Les objectifs du Programme prioritaire sur 5 ans sont les suivants:

- i. Améliorer le corridor Dakar - Bamako et développer de nouveaux corridors;  
Ex: corridor sud entre Dakar et Bamako, le pont de Rosso
- ii. Réhabiliter et bitumer la totalité du réseau routier national;  
Ex : - Réhabilitation de la N° 3
- iii. Développer des routes non bitumées fermes;
- iv. Améliorer la mobilité urbaine à Dakar et dans les principales villes;
- v. Développer le réseau auto routier.  
Ex: l'autoroute entre l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) à Diamniadio et Saly, l'autoroute vers le Nord (Saint-Louis) et à Bamako

Pour atteindre ces objectifs, 80 projets prioritaires ont été retenus, y compris des exigences d'investissement pour les cinq années qui s'élèvent à 1.538 milliards de FCFA (2,4 milliards d'euros), dont plus de la moitié sont des projets routiers. Les 80 projets prioritaires se composent de 64% de projets de réhabilitation, et de 36% de nouveaux projets d'une longueur totale 4.015 km, dont 1.520 km de construction de nouvelles routes.

Selon ce Programme prioritaire sur 5 ans, le coût pour un projet de réhabilitation a été alloué par le gouvernement du Sénégal en utilisant le fonds de la FERA.

D'autre part, pour le projet de nouvelle construction, l'AGEROUTE doit trouver des fonds d'un bailleur essentiellement.

## 2) Plan d'Action UA / NEPAD 2010-2015

Le Plan d'action africain UA / NEPAD (PAA) a été rédigé en mars 2008 et examiné et révisé pour la période 2010-2015 incluant soixante-dix (70) programmes prioritaires et projets. Ces projets émergents ou programmes ont été reconnus aussi important pour l'intégration régionale et continentale sur le moyen et long terme.

Les projets suivants sont répertoriés dans le PAA au Sénégal comme projets prioritaires du secteur des transports pour le développement régional.

**Tableau 3-1 Projets énumérés dans le PAA**

Projet	Coût	Remarque
Projet de route du Maghreb - Pont Rosso	63 millions USD	Il s'agit d'un tronçon du corridor du Caire à Dakar (8.636 km), qui implique une modernisation de l'ensemble du réseau routier dans le Maghreb, y compris un nouveau pont entre la Mauritanie et le Sénégal sur le fleuve Sénégal (Rosso: frontière du Sénégal).  Le financement pour la construction du pont de Rosso avait été évalué par la BAD mais le projet a été suspendu depuis longtemps.
Le corridor Trans Sahel (Dakar-N'Djamena-Djibouti)	0.6 million USD (les études seulement)	Ce projet implique la préparation d'une étude de faisabilité pour les tronçons manquants sur le corridor Trans Sahel de Dakar à Djibouti.
La route Trans Gambienne - Le pont sur le fleuve Gambie pont	75 million USD	Construction d'un nouveau pont sur le fleuve Gambie.  Le pont est une partie de la route Trans Gambienne, qui augmentera le commerce régional et l'intégration économique.  Le financement pour la construction du pont sur le fleuve Gambie a été évalué par la BAD.

Source: Rapport final « Examen du Plan d'action africain UA / NEPAD: Vue d'ensemble stratégique et Plan révisé, 2010-2015" (2010)

## 3) Plan d'Actions Prioritaires (PAP)

Selon l'approche des DPES, le Plan d'Actions Prioritaires (PAP) est instauré afin que toutes les actions s'alignent sur les priorités de la DPES sur la base d'un diagnostic socio-économique de tous les sous-secteurs.

Pour atteindre les objectifs du DPES, les projets suivants sont répertoriés dans le sous-secteur des transports dans le PAP :

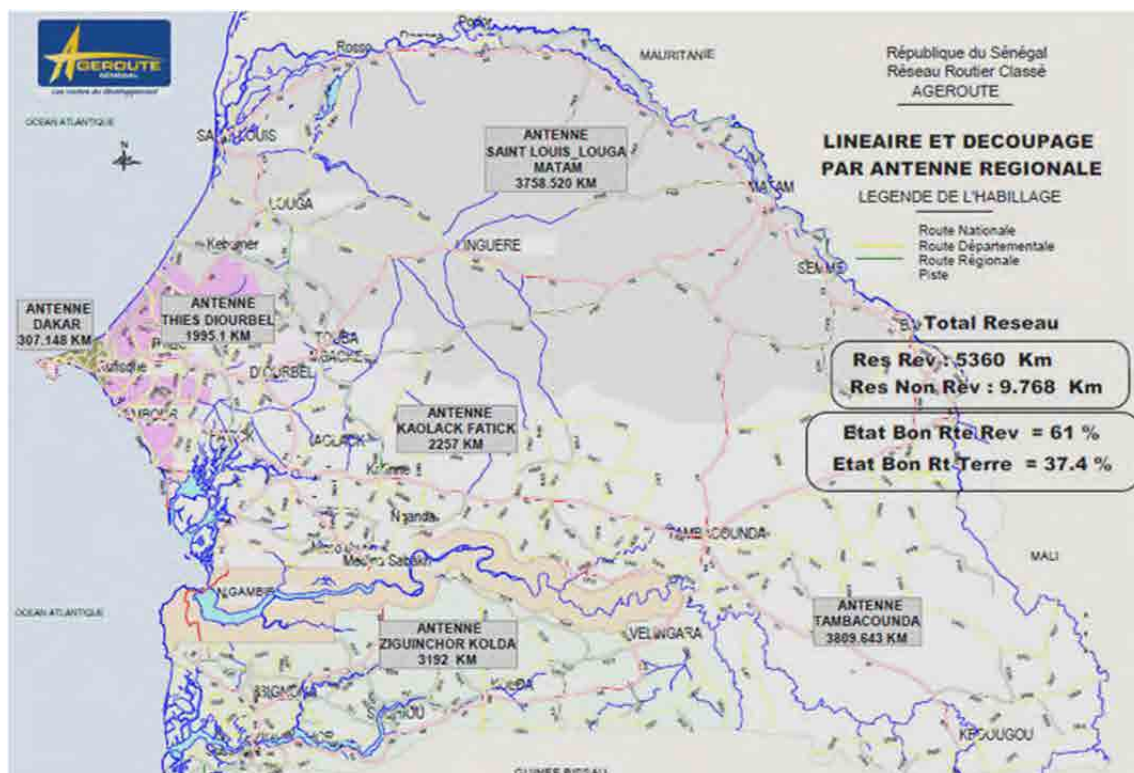
- i. L'expansion du réseau routier national et international comme i) le projet

- d'autoroute Dakar - Diamniadio, ii) la connexion d'autoroute entre RN-1 et l'autoroute, iii) l'extension de l'autoroute de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) - Mbour - Thiès et la construction de la route de connexion, iv) la construction et la réhabilitation de plusieurs projets de routes bitumées et de ponts, v) la construction d'un train navette entre Dakar et l'aéroport AIBD, vi) la revitalisation des chemins de fer dans le pays par la construction de nouvelles lignes ferroviaires, la réhabilitation du chemin de fer national et la construction de la gare Colobane-Dakar, vii) la construction de la route Saraya (frontière du Mali - Kédougou - Saraya), viii) la construction de la route Médina Goudass - frontière de la Guinée et ix) la modernisation du chemin de fer Dakar- Bamako;
- ii. Le renforcement de l'infrastructure portuaire par la modernisation du port de Dakar, la réhabilitation des ports de Kaolack et de Ziguinchor, le programme de modernisation des ports et d'accès à la Casamance;
  - iii. Le développement des services de l'aviation et des installations aéroportuaires par le programme d'investissement de l'aéroport AIBD, la réhabilitation et l'équipement des aéroports régionaux, la construction et le programme d'équipement pour l'aéroport international de Touba, la construction et l'équipement pour l'aéroport de Tobor, des projets régionaux de sécurité pour le transport aérien en Afrique de l'ouest et du centre, la construction d'aéroports et la modernisation d'aérodromes régionaux;
  - iv. Le développement des services de transport par le Projet de soutien des transports et de la mobilité urbaine (PATMUR), le projet de gestion du chemin de fer Dakar-Bamako (étude institutionnelle), le renouvellement de bus (Phase - II), le renforcement du Fonds de développement des transports urbains (FDTU), la modernisation des stations de bus et la construction d'une infrastructure ferroviaire, notamment la mise à niveau des infrastructures ferroviaires entre Dakar et Thiès.

### **3.1.2 Transport Routier**

#### **(1) Réseau Routier**

Selon les dernières données statistiques (2010) de l'AGERROUTE, le réseau routier du Sénégal a atteint environ 14.800 km de long, dont 5.300 km de routes bitumées.



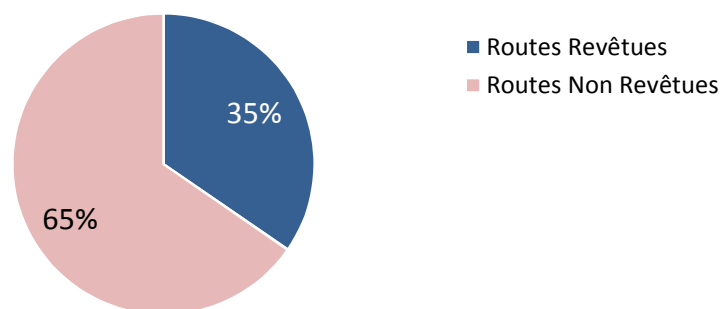
Source: AGEROUTE

Figure 3-1 Réseau routier

Tableau 3-2 Réseau routier courant par catégorie du Sénégal

Catégorie	Longueur totale (Km)	(%)	Route bitumée (Km)	(%)	Route non bitumée (Km)	(%)
Route Nationale	3.507	23,7	3.000	56,6	507	5,3
Route régionale	1.311	8,9	692	13,1	619	6,5
Route départementale	5.782	39,1	1.001	18,9	4.781	50,4
Route en gravier classée	4.297	29,1	191	3,6	4.106	43,3
Route de contournement	34	0,2	34	0,6	0	0
Route de ville	259	1,8	253	4,8	6	0,1
Nouvelle route (à classer)	131	0,9	131	2,5	0	0
<b>Total</b>	<b>14.785</b>	<b>100,0</b>	<b>5.305</b>	<b>100,0</b>	<b>9.479</b>	<b>100,0</b>

Source: AGEROUTE 2010

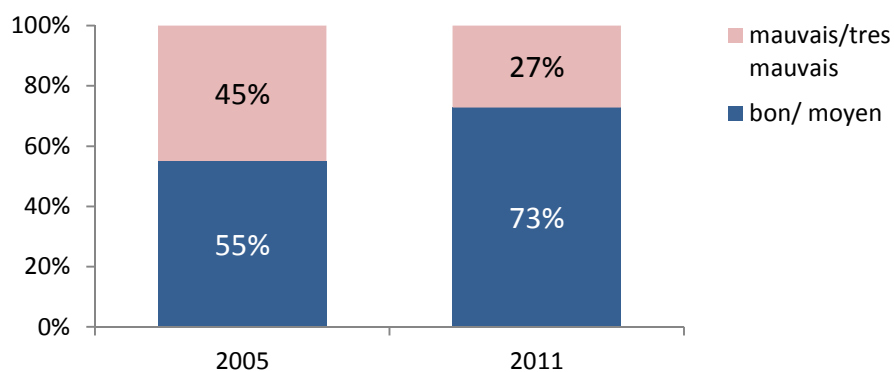


Source: AGEROUTE 2010

**Figure 3-2 Part de la classification routière au Sénégal**

Le taux cible d'amélioration de l'état du réseau routier prévu d'ici la fin de l'année 2011 s'établit comme suit:

- Pour le réseau de routes bitumées en bon ou état acceptable cible de 61% (2009) à 63,4% (2010) et 72,8% (2011);
- Pour le réseau routier non-bitumé (terre) en bon ou état acceptable cible de 37% (2009) à 37,2% (2010) et 38,6% (2011).



Source: AGEROUTE 2010

**Figure 3-3 Conditions des routes bitumées au Sénégal**

L'état du corridor international principal a pu être observé comme suit sur la base des commentaires de la Direction des Routes :

< Sénégal-Mali >

1. Daka – Thiès: Bonne
2. Fatick – Kaolack: totalement mauvaise
3. Kaolack – Tambacounda: 80% mauvaise

4. Tambacounda – Kidira: 50% bonne
5. Tmbacounda – Kdougou: 50% bonne
6. Kédougou – Saraya: bonne

< Sénégal -Gambia>

7. Kaolack – Nyoro: bonne
8. Nyoro – Ziguinchor: totalement mauvaise
9. Karang – Kaolack: 80% mauvaise

<Sénégal- Mauritanie>

10. Thiès – Louga: 50% bonne
11. Louga – Saint-Louis: 60% bonne
12. Saint Louis – Rosso: bonne (en construction)

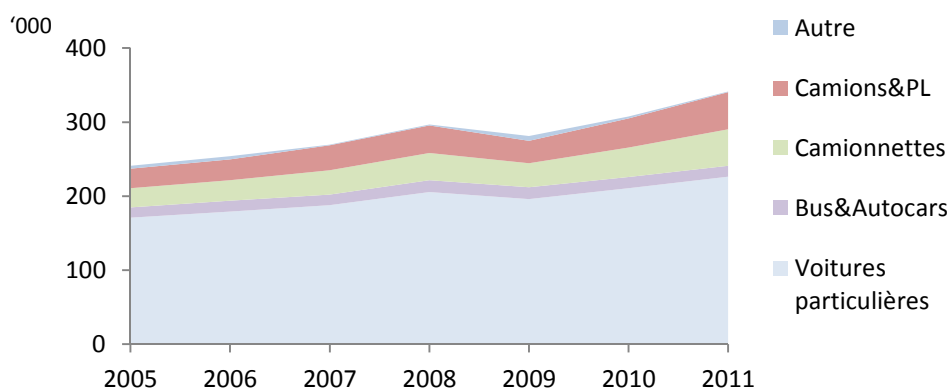
## (2) Équipements Routiers

Pour éviter la dégradation de l'état de la surface de la route, un système de contrôle du poids à l'essieu doit être installé par contrat de concession avec Afrique Pesage Groupe (filiale du groupe CAPTEL (production d'équipement de poids à l'essieu).

16 stations de contrôle du poids ont été installées au Sénégal et leur fonctionnement commencera à partir de juillet 2012. Aujourd'hui, un système de contrôle du poids à l'essieu est exploité en utilisant un équipement mobile depuis le début du contrôle du poids à l'essieu en 2011 au port de Dakar.

## (3) Parc Automobile

Le nombre de véhicules a augmenté depuis 2005.



Source: Direction des Transports Routiers (DTR)

**Figure 3-4 Evolution de parc Automobile au Sénégal (2005 - 2011)**

### 3.1.3 Transport Ferroviaire

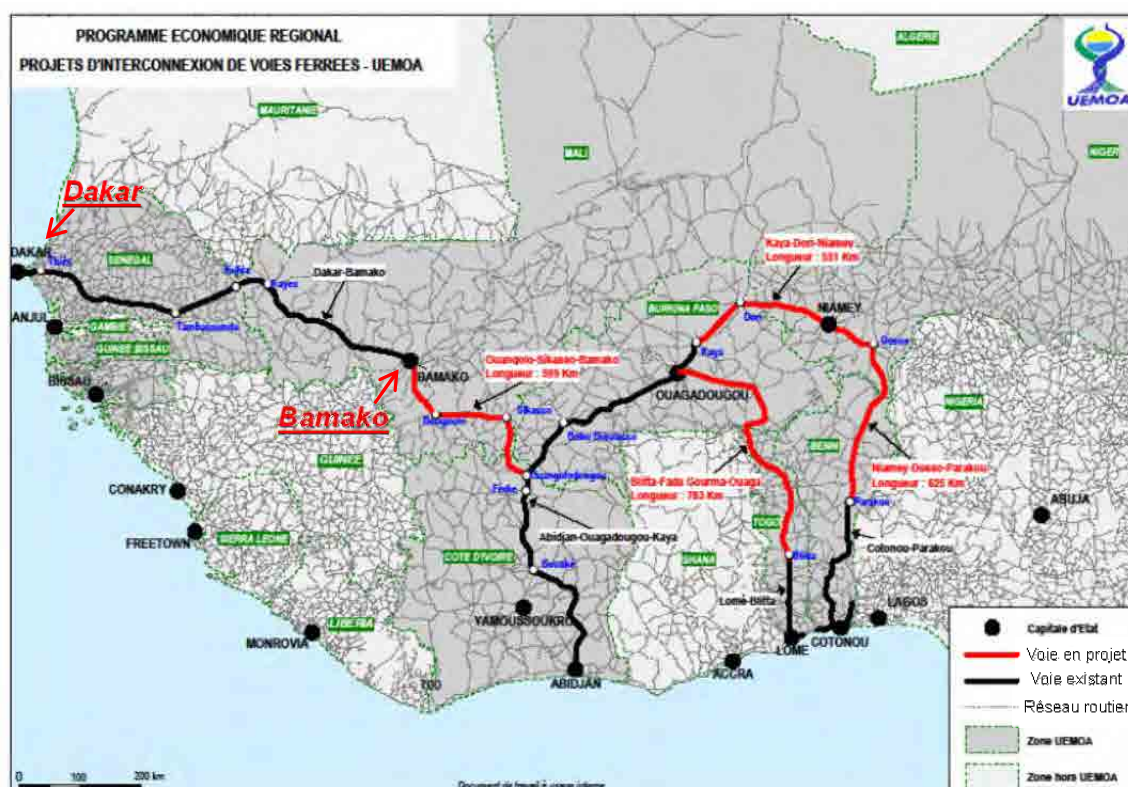
#### (1) Réseau Ferroviaire

Depuis sa fondation, le chemin de fer du Sénégal s'occupe du trafic domestique et international entre Dakar et Bamako. Les immobilisations de ces deux types de circulation se composent de 906 km de voies principales 111 km de voies secondaires et environ 15 locomotives et autres machines tractrices, 750 wagons de fret et de quelques wagons voyageurs.

Certains de ces wagons sont utilisés pour un service de transport ferroviaire de banlieue appelé «petit train bleu" (Petit train bleu). Aujourd'hui, le service est limité entre Dakar et Rufisque seulement.

Selon sa rentabilité financière et l'augmentation de la demande future, une étude est en cours pour l'étendre à d'autres villes.

L'exploitation de la ligne internationale Dakar-Bamako qui était auparavant sous le contrôle du gouvernement est maintenant transférée à une société privée, TRANSRAIL, à travers un contrat de concession et d'un accord entre le Sénégal et le Mali depuis 2003.



Source: UEMOA

Figure 3-5 Réseaux de chemin de fer (Dakar-Bamako)

## **(2) Services Actuels**

En ce qui concerne le corridor de fret entre Dakar et Bamako, 70% des marchandises ont été transportées par chemin de fer. Cependant, depuis l'ouverture de la route entre Kayes-Kidira, la part de marché actuelle n'est que de 20% en raison des problèmes de vieillissement des infrastructures et l'insuffisance de sa capacité de transport.

Par-dessus tout, le transport ferroviaire de Dakar à Bamako prend une semaine ou plus parfois et sa rotation de transit est très limitée, seulement 20 wagons par mois.

Les marchandises transportées se sont élevées à 249.537 tonnes (Exportations: 43.181 tonnes / Importations: 206.356 tonnes) en 2011 (EMAS: Rapport annuel 2011).

## **(3) Plans de Développement Futurs**

L'amélioration de la situation du chemin de fer dépend de la vision et de la volonté politique.

Après avoir fait face à de nombreuses difficultés, les deux sociétés de chemins de fer nationaux du Mali et du Sénégal ont été fusionnées et confiées à un opérateur privé par le biais d'une concession depuis 2003 sous la direction de la Banque mondiale. Toutefois, le financement des investissements n'a pas suivi afin d'améliorer la qualité des services de chemin de fer après 10 années d'études.

Aujourd'hui, TRANSRAIL est sous "transfusion financière» et confrontée à la faillite (en attente de la décision du Tribunal sur sa liquidation).

## **3.2 Mali**

### **3.2.1 Vue d'Ensemble du Secteur du Transport**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

##### **1) Ministère de Equipement et des Transports du Mali**

Le Ministère des Travaux Publics du Togo contrôle la totalité des travaux publics du pays, qui consistent principalement en travaux routiers, et il est responsable de la construction, de la gestion et de la maintenance du réseau routier.

Le Ministère des Transports contrôle les transports intérieurs (transports des passagers et des marchandises), les ports, les aéroports ainsi que les opérations en relation avec la météorologie. Le Ministère des Transports a également sous sa juridiction l'Autorité Portuaire du Port Autonome de Lomé ainsi que l'Association des expéditeurs, en tant qu'organismes connexes.

##### **2) Autorité Routière (AR)**

L'AR a pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier. A ce titre, elle assure le financement des travaux d'entretien du réseau routier, y compris les voies urbaines aménagées. Elle contribue également à l'amélioration de la gestion du réseau routier.



### 3) Cellule des Travaux d'Urgence (CETRU)

La CETRU est chargée de l'exécution des travaux d'aménagement sommaires nécessaires pour l'utilisation des sites de desserte d'urgence, la réparation des dommages causés aux routes et aux ouvrages d'art par les intempéries et les calamités, et l'exécution des travaux d'entretien routier dans toutes les zones géographiques où l'entretien du réseau routier n'est pas assuré par les entreprises privées.

### 4) Agence de Gestion des Travaux Routiers (AGEROUTE)

L'AGEROUTE a pour mission d'assurer la gestion des travaux d'entretien routier exécutés par les entreprises.

## (2) Schéma Directeur de Transport

La Direction nationale des transports terrestres, maritimes et fluviaux est prévue pour élaborer une stratégie nationale des transports au cours de l'année en coopération avec l'UE. Elle sera finalisée en 2012.

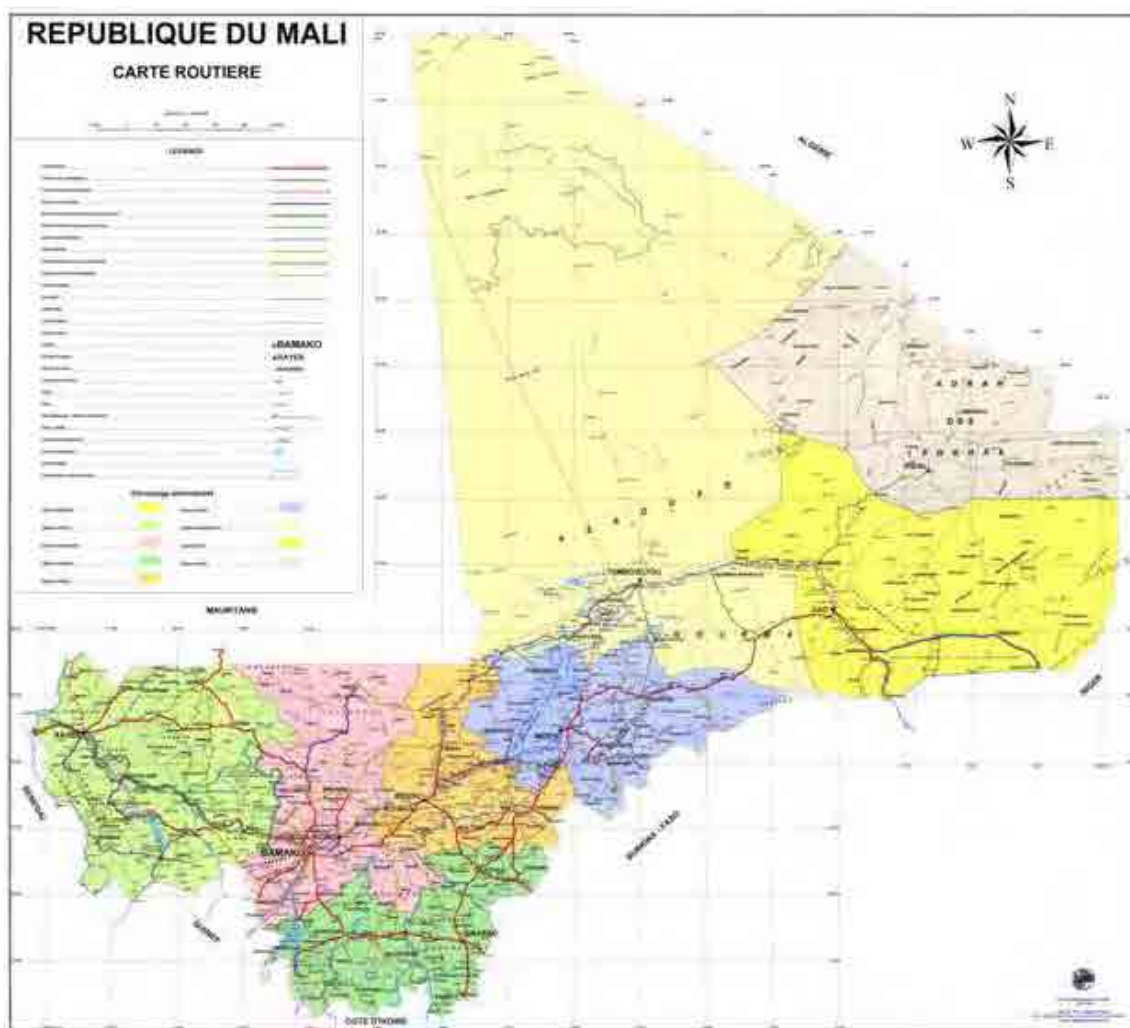
### 3.2.2 Transport Routier

Le Mali ne disposait que d'un réseau routier d'une longueur d'environ de 4.000 km, dont 370 km de routes bitumées et 3.630 km de pistes mal entretenues et difficilement praticables en toutes saisons, au moment de l'indépendance. Actuellement, le réseau routier aménagé prioritaire est de d'environ 20.262 km, dont 4.457 km de routes bitumées, 1.888 km de routes en terre, 9.890 km de pistes améliorées et 4.027 km de pistes saisonnières. La situation détaillée du réseau routier prioritaire aménagé est donnée dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 3-3 Réseau routier par catégorie au Mali (2010)**

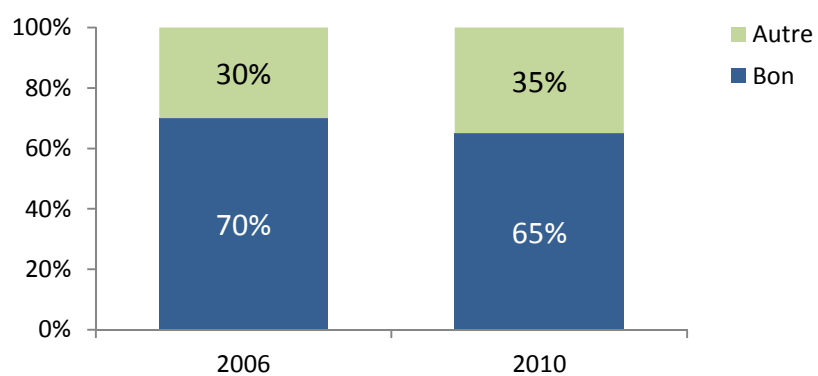
	Classe technique				Total (Km)
	Route bitumée (Km)	Route en Terre (Km)	Piste améliorée (Km)	Pistes naturelles (Km)	
Routes d'intérêt National	4.381	1.647	3.287	2.276	11.591
Routes d'intérêt Régional	15	223	1.963	1.461	3662
Routes d'intérêt local	9	18	958	200	1.185
Routes d'intérêt Communal	45	0	0	0	45
Pistes rurales	0	0	2.993	0	2.993
Routes non classées	7	0	689	90	786
<b>TOTAL</b>	<b>4.457</b>	<b>1.888</b>	<b>9.890</b>	<b>4.027</b>	<b>20.262</b>

Source: La direction nationale des routes du Mali



Source: La direction nationale des routes du Mali

**Figure 3-6 Réseau routier du Mali**



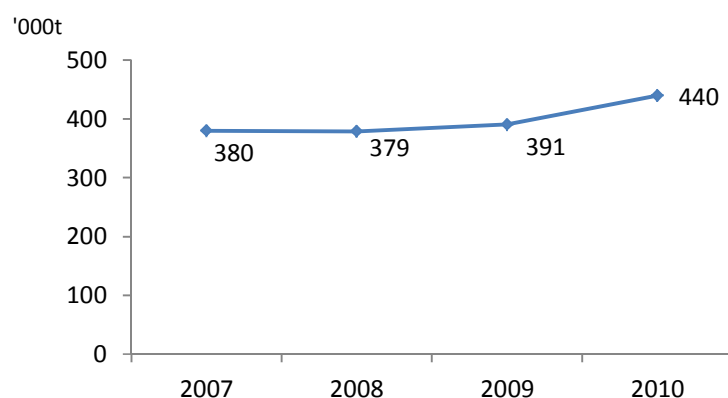
Source: La direction nationale des routes du Mali

**Figure 3-7 Conditions de route de route bitumée au Mali (2010)**

### 3.2.3 Transport Ferroviaire

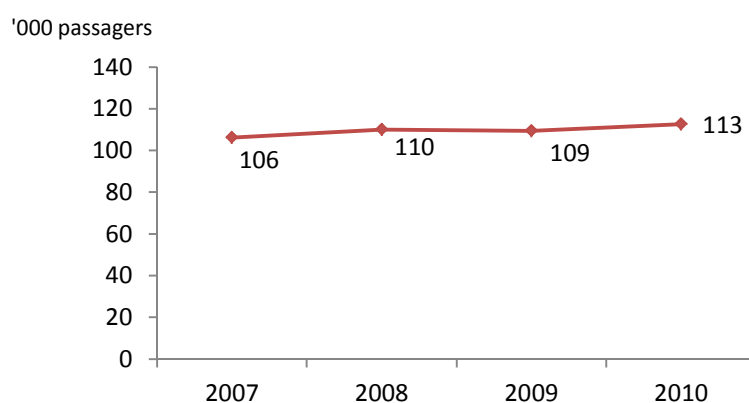
Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali par le tonnage transporté sur sa voie principale longue de 729 km. La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté. En 2010, Transrail SA a exploité en moyenne 20 locomotives avec un taux de disponibilité de 80%. Les wagons pour marchandises au nombre de 557 unités avaient un taux de disponibilité de 88%.

Le kilométrage mensuel parcouru par locomotive disponible était de 7.548 km et la rotation moyenne par wagon en trafic international de 17 jours. Le trafic voyageur était de 113 mille passagers en 2010 contre 109 mille passagers en 2009 et 110 mille passagers en 2008. Le trafic total marchandises a été de 440 mille tonnes en 2010 contre 391 mille tonnes en 2009 et 379 mille tonnes en 2008.



Source: Ministère de l'équipement et des transports du Mali

Figure 3-8 Evolution du trafic de fret ferroviaire au Mali



Source: Ministère de l'équipement et des transports du Mali

Figure 3-9 Evolution du trafic des passagers ferroviaire au Mali

### **3.3 Burkina Faso**

#### **3.3.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

##### **(1) Cadre Institutionnel**

###### **1) Ministère des Infrastructures et des Transports**

Le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID) et le Ministère des Transports (MT) assurent la mise en œuvre et le suivi de la politique gouvernementale, respectivement en matière d'infrastructures et de transports. Le MID est en charge de la réalisation et de l'entretien des infrastructures routières, y compris les ouvrages d'art. Quant au MT, il est en charge, d'une part, de la réalisation et de l'entretien des autres infrastructures des transports (aéroportuaires et ferroviaires) et, d'autre part, de la réglementation et de l'exploitation des infrastructures et des services de transports.

Pour assurer leurs missions, le MID et le MT entretiennent des rapports fonctionnels avec d'autres départements ministériels transversaux, dont le Ministère de l'Economie et des Finances.

###### **2) Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC)**

Le CBC est un établissement public à caractère professionnel, avec une représentation majoritaire du secteur privé dans les organes dirigeants (Conseil d'Administration et Assemblée Générale). Il est placé sous une double tutelle : une tutelle technique exercée par le Ministère des Transports et une tutelle financière exercée par le Ministère de l'Economie et des Finances.

Le CBC assure la gestion du fret au Burkina Faso avec pour objectif de : (i) veiller à un approvisionnement régulier du Burkina Faso dans les meilleures conditions de coût, de célérité et de sécurité, (ii) contribuer à la compétitivité des produits Burkinabés sur le marché international, (iii) assurer le suivi du trafic routier en temps réel et (iv) fournir les informations statistiques au profit des utilisateurs de la chaîne de transport.

Il a ainsi pour principales missions : (i) l'assistance aux chargeurs (représentation, trafic et fret), (ii) la formation des chargeurs, (iii) l'information des chargeurs (observatoire, prospection), (iv) la réalisation d'études à caractère stratégique ou sectoriel et (v) l'interface entre l'Etat et les chargeurs.

Depuis 2002, le Conseil n'a plus recours aux subventions de l'Etat, ce qui constitue une performance remarquable. Ses ressources proviennent des commissions maritimes, de la vente de prestations directes auprès des transporteurs, de la vente d'informations (rapports, études, etc.), des cotisations de ses membres, de la location et autres produits de vente.

Le CBC dispose de certains atouts : (i) autorité reconnue auprès des instances de régulation du trafic (police, gendarmerie, douane, port de transit, etc.), (ii) bonne connaissance du transport international (conventions, accords, procédures, transit routier inter états, etc.), (iii)

présence sur les maillons clés de la chaîne de transport international (ports, frontières, points de transit) et (iv) prise en charge des problèmes rencontrés par les chargeurs.

## **(2) Schéma Directeur de Transport**

### **1) Stratégie de transport (2011-2025)**

Le Burkina Faso a établi sa stratégie du secteur de transports pour la période allant de 2011 à 2025. Les principes directeurs ayant guidé le développement de la stratégie sont les suivants :

- Développer un réseau d'infrastructures en adéquation avec les besoins de l'économie et les secteurs productifs, en tenant particulièrement compte des caractéristiques des flux de transport générés,
- Mettre à niveau les services de transport en vue de répondre aux besoins de la population et de l'économie, avec une attention particulière aux demandes des zones rurales par le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT),
- Fluidifier le trafic international et améliorer les conditions de transit,
- Adapter les cadres institutionnels et réglementaire au nouveau contexte de développement,
- Assurer un développement respectueux de l'environnement naturel et humain,
- Soutenir l'intégration régionale.

Par sous-secteur et par thème transversal (réglementation, considérations environnementales et sociales, financement), les principaux axes stratégiques retenus sont les suivants:

#### Transport routier interurbain et international (5 axes)

En vue de pallier aux contraintes et aux difficultés observées par le sous-secteur des transports interurbains, les grandes orientations stratégiques retenues sont les suivantes :

Axe 1 : Développer et renforcer le réseau routier

Axe 2 : Améliorer les conditions de transit sur les corridors internationaux

Axe 3 : Renforcer la gestion du patrimoine routier

Axe 4 : Renforcer la compétitivité des services de transport

Axe 5 : Consolider l'intégration régionale

#### Transport ferroviaire (4 axes)

Face aux contraintes observées par le sous-secteur ferroviaire, trois grands objectifs devront être visés par la stratégie pour répondre à un système de transport ferroviaire Burkinabé efficace et compétitif : (i) consolider la capacité opérationnelle du système ferroviaire actuel, (ii) étendre le réseau ferroviaire à l'intérieur du pays et dans les pays de la sous-région, et (iii) renforcer la capacité des acteurs.

La stratégie porte dans ce cadre sur les quatre axes suivants :

Axe 1 : Améliorer les performances du système ferroviaire actuel

Axe 2 : Etendre le système ferroviaire dans le pays et les pays de la sous-région

Axe 3 : Renforcer les capacités

Axe 4 : Renforcer la formation dans le sous-secteur

### **3.3.2 Transport Routier**

Le réseau routier classe Burkinabè a subi au cours de la dernière décennie, plusieurs mutations résultant des investissements consentis et des réformes entreprises durant cette période. Il a en effet progressé aussi bien en étendue qu'en qualité. Son linéaire est passé de 9.500km au début de la décennie à 15.300km en 2010 et la longueur des routes bitumées a progressé de 50% au cours des dix dernières années.

Un certain nombre de réformes ont également été menées aboutissant en particulier à une nouvelle classification du réseau routier et un partage des compétences entre l'administration centrale et les régions. Cela concerne principalement le réseau des pistes rurales et le réseau routier classé relevant de la compétence de l'Etat. La restructuration du financement de l'entretien routier en un Fonds de première génération (FER-B) a également permis une meilleure mobilisation et gestion des ressources.

En dépit de ces avancées, l'infrastructure routière et les services de transport routier restent confrontés à un certain nombre de contraintes dont les principales sont les suivantes :

- Une faible couverture du réseau routier par rapport aux pays de la sous-région, ainsi que son faible taux de bitumage.
- Un enclavement extérieur qui a pesé lourd sur la compétitivité de l'économie. Les corridors internationaux Burkinabès observent un temps de transit au kilomètre, de 25% à 70% plus élevé que celui enregistré sur les corridors de l'Afrique de l'Est. Ces éléments montrent qu'il subsiste une marge appréciable de progression et d'amélioration des services offerts par les corridors.
- La forme actuelle du FER-B (fonds de première génération) ne lui confère pas l'autonomie nécessaire pour répondre à temps et d'une manière efficace aux besoins d'entretien. La longueur des procédures de passation des marchés et la lourdeur administrative compromettent également ses performances.
- Une prolifération du phénomène de surcharge (plus de 34% des poids lourds contrôlés sur le réseau classé sont en surcharge), venant amplifier la problématique de sauvegarde du patrimoine routier.
- Des services de transport marqués par une forte atomisation, un faible degré de professionnalisation et des flottes assez vétustes et souvent en mauvais état. Cette

situation est à l'origine d'une faible maîtrise des coûts et d'une exploitation peu rationnelle, qui se traduit dans les faits par de faibles taux de rentabilité, un faible investissement et une profession de plus en plus précaire se trouvant dans une logique de survie et non de développement et de croissance.

- Des quotas de répartition entre transporteurs Burkinabès et transporteurs des pays transit et un système de « tour de rôle », qui contribuent au maintien des opérateurs les moins efficaces, sont à l'origine d'une forte pression sur les prix et d'une dégradation de la rentabilité de l'activité.

### (1) Réseau Routier

Le réseau routier burkinabè est composé d'un réseau classé long de 15.296 km. Le réseau classé est à la charge du Ministère de des Infrastructures et du Désenclavement.

La densité du réseau classé Burkinabé est de 5,6 km/100 km<sup>2</sup> et 105 km/100 mille habitants.

L'essentiel des routes classées Burkinabés est en terre, seule une part de 20% est bitumée, ce qui est inférieure à la moyenne régionale (26%).

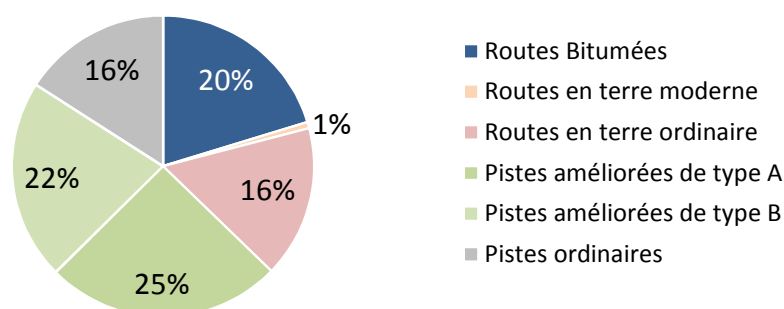
Le réseau classé Burkinabè est réparti en trois catégories : les routes nationales, les routes régionales et les routes départementales. Longues de 6.728 km, les routes nationales relient les chefs-lieux des régions et assurent le lien avec les réseaux routiers des pays limitrophes. 45% des routes nationales est bitumé, le reste étant principalement composé de routes en terre ordinaire. Les routes régionales prennent le relais dans la desserte des provinces et la liaison entre les chefs-lieux provinciaux. 1% est bitumé, les routes en terre ordinaire et en second lieu les pistes ordinaires (aménagement sommaire) constituant, en effet, la quasi-totalité du réseau routier régional, ce qui renvoie à des problématiques de pérennité de la circulation sur ces itinéraires.

**Tableau 3-4 Longueur des routes par classification au Burkina Faso**

Unité: km

	Routes bitumées	Routes en terre moderne	Routes en terre ordinaire	Pistes améliorées de type A	Pistes améliorées de type B	Pistes ordinaires	Total
Route nationale	3.059	102	2.233	475	264	595	6.728
Route régionale	28	0	161	1.720	490	1.145	3.544
Route départementale	13	0	103	1.677	2.537	694	5.024
<b>Total</b>	<b>3.100</b>	<b>102</b>	<b>2.496</b>	<b>3.872</b>	<b>3.291</b>	<b>2.433</b>	<b>15.296</b>

Source: Ministère des Infrastructures et du désenclavement du Burkina Faso

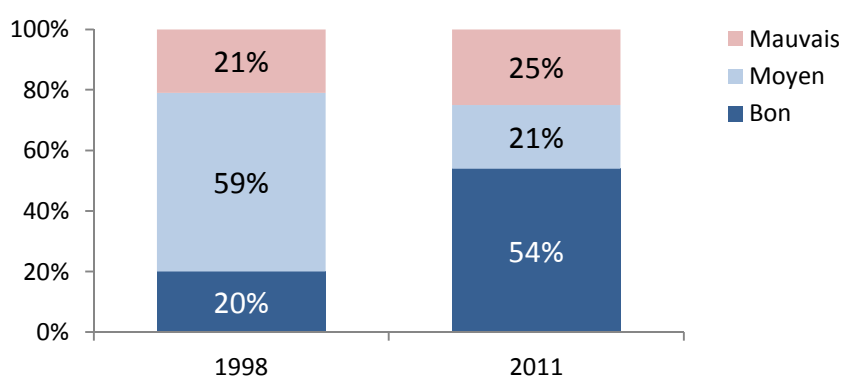


Source: Ministère des Infrastructures et du désenclavement Burkina Faso

**Figure 3-10 Classification des routes au Burkina Faso(2011)**

## (2) Etat du Réseau Routier Classé

Les résultats de l'inspection du réseau routier classé en Figure 3-11 illustrent qu'une part notable du linéaire est dans un état bon à moyen. 54% du réseau classé Burkinabé présente un bon état contre 21% dont l'état est jugé moyen et 25% en mauvais état, ce qui constitue une évolution nettement positive du niveau du système routier. Un certain nombre de projets de mise à niveau et de renforcement d'axes routiers sont toutefois en cours de réalisation, notamment dans les régions du Sahel, des cascades et le Sahel qui devraient consolider la part des routes en bon état.



Source: Ministère des Infrastructures et du désenclavement Burkina Faso

**Figure 3-11 Conditions des routes bitumées au Burkina Faso**



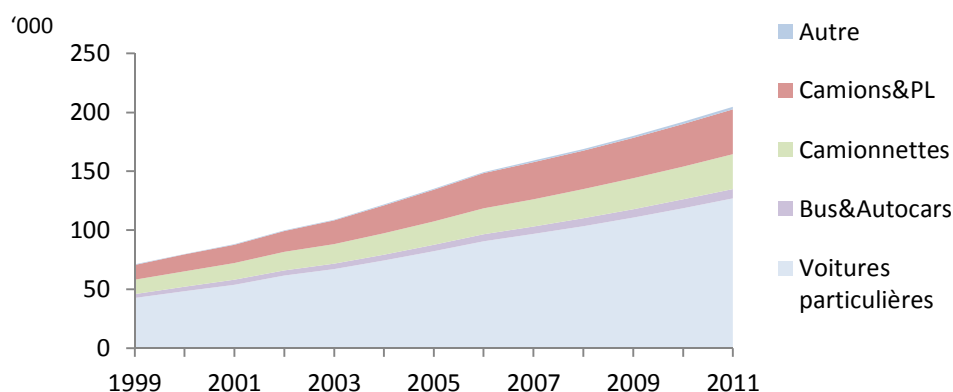
### (3) Parc Automobile

Le parc automobile Burkinabé a connu une importante croissance au cours de la période 1999-2011. Les véhicules ont progressé de 70% sur la période. Le parc automobile deviendra 3 fois plus grand environ tous les 12 ans.

La structure du parc véhicule est largement dominée par la catégorie « voitures légères » qui contribue à hauteur de 61% du parc total en 2011. Les camionnettes viennent en second lieu avec 15% du parc total. La part des Poids Lourds (PL) s'élève à 20%, dont 4% des bus, le reste étant des véhicules de marchandises : Camions (9%), semi-remorques (5%) et tracteurs routiers (5%).

Dans son ensemble, le parc automobile est caractérisé par un âge moyen assez élevé. Près de 55% des véhicules ont plus de 20 ans et 80% de l'ensemble des véhicules plus de 16 ans d'âge. Les véhicules de moins de 5 ans représentent à peine 5% du parc, part qui chute à 4% pour les voitures particulières.

La lenteur du renouvellement et le recours à l'achat de véhicules d'occasion constituent les principales causes de la vétusté du parc. Selon les opérateurs du secteur, le phénomène touche l'ensemble des catégories du parc. Les Taxis et les camions présentent les états les plus vétustes.



Source: Ministère des Transports du Burkina Faso

Figure 3-12 Evolution de parc Automobile au Burkina Faso (1999 - 2011)

#### 3.3.3 Transport Ferroviaire

Quoique le trafic fret ait observé une augmentation après la mise en concession de la ligne Ouagadougou Abidjan en 1995, l'insuffisance des matériels ferroviaires et l'état médiocre de la voie ont empêché une réelle croissance de ce segment.

Par ailleurs et malgré le fait que la concession porte sur l'exploitation technique et commerciale du service de transport voyageurs, l'opérateur privé a montré depuis le début une

réticence à exploiter ce segment, souhaitant se concentrer sur le transport marchandises, considéré comme le plus rentable. Ainsi, la réduction du nombre de trains, des arrêts et de la qualité du service, a contribué à l'aggravation de l'enclavement des villes et des villages situés dans la zone d'influence du chemin de fer et a nui à l'image de la mise en concession.

Sur le plan desserte du pays et connectivité du réseau ferroviaire avec les pays de la sous-région, la limitation du réseau ferroviaire à la seule ligne actuelle Ouagadougou - Abidjan est à l'origine de la perte d'opportunités, telles que le fait que le gisement de manganèse à Tambao, dont le volume prouvé est estimé à 19 millions de tonnes, ne soit pas entré en production, en partie en raison de l'absence de chemin de fer. Par ailleurs, la réduction de l'orientation verticale du réseau ferroviaire et la consolidation de la compétitivité de l'économie du Burkina Faso sont partiellement atteints, faute d'existence de liaisons ferroviaires avec les pays voisins.



Source: UEMOA

Figure 3-13 Réseau de chemin de fer (Ouagadougou-Abidjan)

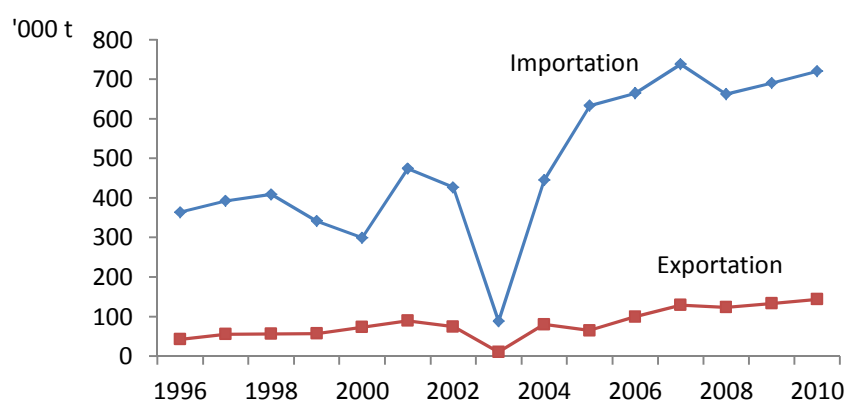
## (1) Demande de Transport Ferroviaire

### 1) Traffic Marchandise

Le segment « trafic international marchandises » a été de tout temps, la composante la plus importante du trafic ferroviaire Burkinabé, la part du trafic national n'ayant pas dépassé au meilleur des cas, 5% du trafic total (au cours de l'année 2001).

La progression du trafic marchandise après 1995 est justifiée par les efforts engagés par la SITARAIL en matière de transport ferroviaire de marchandises en agissant sur la fréquence des voyages et le coût du transport.

Cette croissance importante a été freinée par la Crise Ivoirienne en 2002, notamment pour sa composante « import ». En une année (2003), le trafic international marchandises a chuté à 130 mille tonnes, soit 4 fois moins par rapport à l'année précédente. Le rythme des échanges a néanmoins repris sa croissance rapidement, confirmant le retour à une situation normale et une stabilisation progressive de la crise en Côte d'Ivoire.



Source: Ministère des transports du Burkina Faso

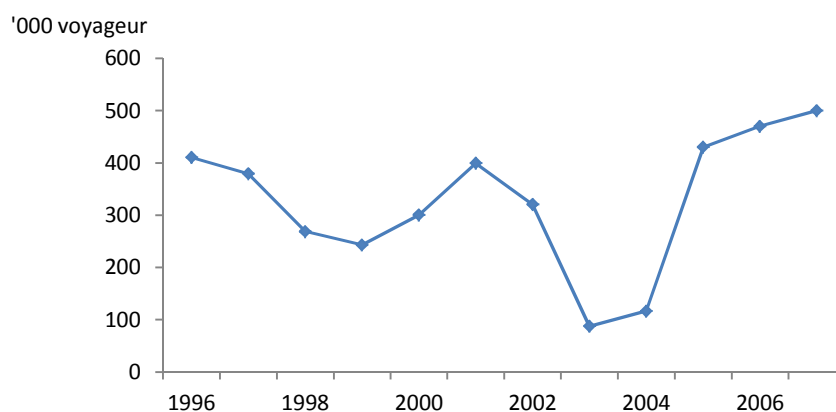
**Figure 3-14 Evolution du trafic de fret ferroviaire (Ouagadougou – Cote d'Ivoire)**

## 2) **Trafic Passagers**

Le trafic passager a été marqué par certaines irrégularités, avec une première baisse entre 1998 et 1999, suivie par une forte baisse en 2003 liée à la Crise Ivoirienne, où le trafic passagers a

été réduit d'environ les 3/4 par rapport à 2001 pour atteindre 100 mille au cours de cette année. D'autres facteurs expliquent cette chute :

- la forte concurrence routière qui offre une fréquence par bus de quatre aller - retour par jour sur la route Ouagadougou-Abidjan et une quarantaine de liaisons par jour entre Ouagadougou et Bobo Dioulasso,
- les tarifs ferroviaires élevés, segment considéré par la SITARAIL comme insuffisamment rentable,
- un niveau de service marqué par (i) des retards chroniques et (ii) des faiblesses en matière de capacité de planification et de gestion.



Source: Ministère des transports du Burkina Faso

**Figure 3-15 Evolution du trafic ferroviaire passagers (Ouagadougou - Côte d'Ivoire)**

## **3.4 Niger**

### **3.4.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transport**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

##### **1) Ministère des Transports**

Le Ministère des Transports assure l'administration du secteur de l'ensemble des transports au Niger. Il n'existe pas de directions générales au sein de ce ministère pour la partie transports. Le secrétariat général de ce ministère assure la supervision hiérarchique de 9 directions.

Les transports routiers sont du domaine de la Direction des transports terrestres maritimes et fluviaux (DTT/MF). La DTT/MF assure la conception et la mise en œuvre de la politique des transports, l'élaboration et la mise en application des lois et règlements dans son domaine, la programmation et la coordination en matière de sécurité routière, la coordination des modes de transports, la délivrance des divers documents et titres de transports.

##### **2) Ministère de l'Équipement**

Le Ministère de l'Équipement assure l'administration des routes. Il a parmi ses missions la conception et la mise en œuvre de la politique publique en matière d'infrastructures de transports.

Le Ministère de l'Équipement assure les missions de planification et de définition des politiques et stratégies. Et aussi, il est chargé sur le plan national de l'administration routière. Il établit la programmation des travaux selon la politique et les orientations définies par le gouvernement en matière d'infrastructures routières. Il coordonne, programme les travaux d'entretien courant et périodique des routes.

### **3) Ministère des Finances**

Le Ministère des Finances joue un rôle clé dans le secteur routier, car il dispense les crédits budgétaires à travers la Direction du Budget, aux départements ministériels. D'une manière générale, l'entretien routier n'apparaissait pas comme une priorité pour la Direction du budget. C'est précisément pour se défaire de cette tutelle qu'a été fondée la CAFER.

Or, les règles de la comptabilité publique comprennent celle de " l'unicité du budget " qui stipule que les recettes fiscales ne sont pas en droit affectées à un usage particulier mais doivent passer pour leur perception par le Trésor Public, qui est la caisse de l'État.

Il est toujours possible au Trésor Public, de reverser des sommes d'un montant précisé à un fonds quelconque, mais suivant la procédure habituelle, donc avec ordonnancement commandé par la Direction du budget. Dans la pratique, cette procédure peut annuler l'affectation théorique.

### **4) CAFER (Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier)**

Pour assurer plus de stabilité, de régularité et de transparence dans le financement de l'entretien des routes, une Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier (CAFER), gérée par le « Conseil des routes» a été créée en novembre 1999. Une étude diagnostique du mécanisme d'organisation et de financement de la CAFER menée en 2002 a révélé un certain nombre de défaillances qui ont été en partie résolues en juillet 2005 avec la révision du statut du Fonds Routier. Les recettes sont basées principalement sur une taxe spécifique sur le carburant, et sur une partie des péages routiers sur les routes bitumées.

L'objectif majeur de la CAFER est de financer l'entretien du réseau routier national, mais elle contribue également à entretenir les routes rurales (10% du budget annuel) et certaines routes urbaines (également 10% du budget annuel), et gère les routes à péage et les ponts bascules.

## **(2) Schéma Directeur des Transports**

### **1) Stratégie Nationale des Transports**

Le potentiel minier et pétrolier du Niger laisse envisager un développement important du secteur des transports. C'est pour anticiper les besoins futurs en infrastructures et moyens de transport qu'un Document de Stratégie Nationale des Transports a été commandité, avec l'appui de la Banque Mondiale. La Nouvelle Stratégie Nationale des Transports 2011-2025 qui remplace celle de 2004, fera le diagnostic de tous les sous-secteurs (routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime) et proposera un plan d'actions couvrant la période 2011-2025. Le document définitif a été déposé pour être validé et adopté par le gouvernement qui organisera une table ronde des bailleurs de fonds pour le financement du plan d'actions.

Les objectifs poursuivis avec les principes fondamentaux du régime des transports sont :

- Le désenclavement extérieur et interne du pays ;
- L'amélioration de la qualité des prestations et de la sécurité routière ;
- La maîtrise des coûts du transport.

### **3.4.2 Transport Routier**

Le transport routier est le plus important au Niger: il représente au moins 95% du marché des transports. Il est subdivisé en transport des personnes et en transport des marchandises. La crise économique que connaît le pays a fait apparaître plusieurs problèmes d'ordre structurel et organisationnel au nombre desquels on peut citer :

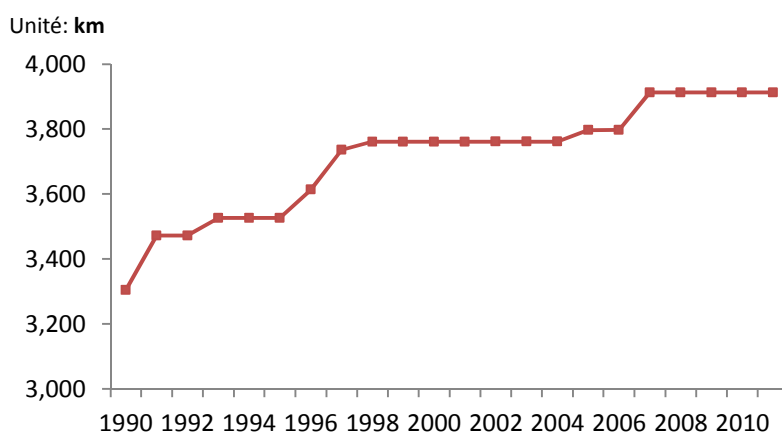
- la faible rentabilité des entreprises de transport
- la surcapacité de l'offre de transport
- la vétusté du parc
- l'insuffisance de l'encadrement et de structures de formation
- l'insécurité routière
- la faible qualification professionnelle des opérateurs

En 2007, la longueur totale du réseau routier est de 18.949 km toutes catégories confondues. Le linéaire classé est de 12.760 km dont des pistes. Seuls 10.430 km sont susceptibles d'être entretenus par la DGTP (comprenant 3.912 km de routes bitumées dont 10% sont en mauvais état et 6.518 km de routes en terre dont 31% en mauvais état).

#### **(1) Réseaux Routiers**

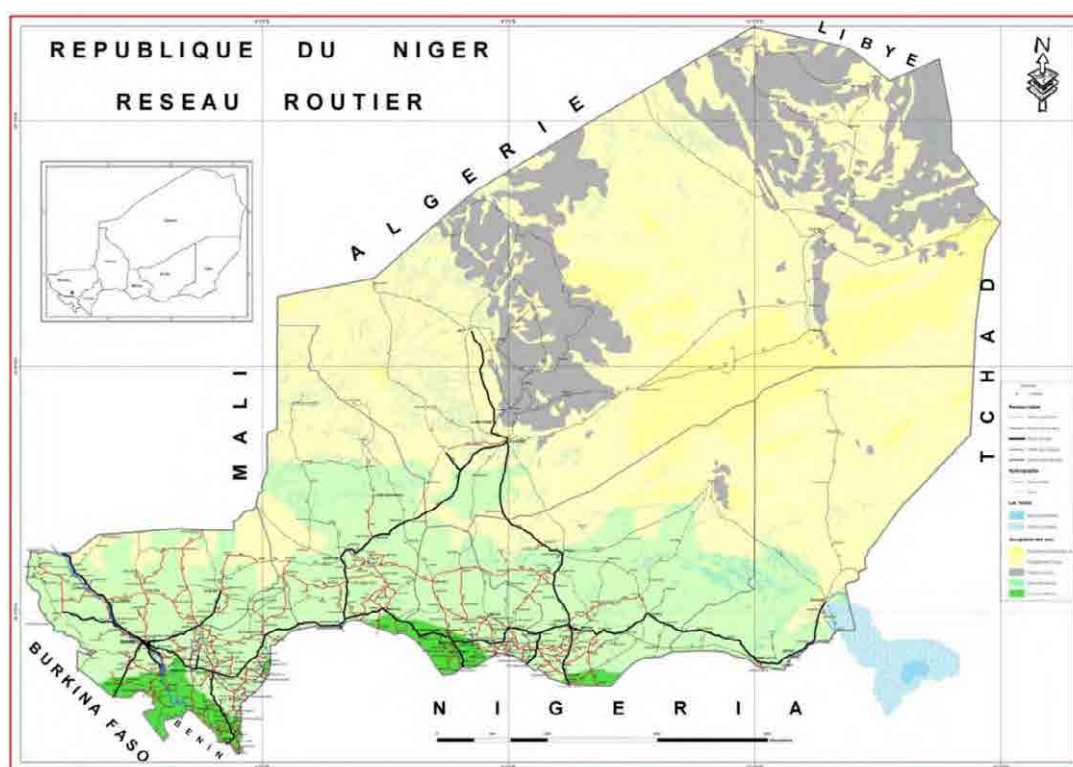
Suite aux données produites par le Ministère de l'Équipement et aux consultations d'archives, il a été possible de reconstituer et d'établir les courbes d'évolutions des différents linéaires routiers au Niger sur la période 1990 à 2011.

Le réseau revêtu au Niger suit une progression constante. Ce réseau, dont l'état s'améliore entre 2001 et 2011, est un réseau structurant important pour le transport national et international. Il ne faut pas non plus négliger l'évolution très importante du parc automobile de véhicules lourds, le problème récurrent de la surcharge à l'essieu, et donc des agressions plus importantes sur l'infrastructure, et sur la réduction de la durée de vie d'une route de ce type. Ces phénomènes d'impacts sur la route, joints à un accroissement du linéaire bitumé, entraîneront des conséquences financières très importantes pour le Niger sur une période proche dans l'entretien de son réseau, voire de sa réhabilitation.



Source: Ministère de l'Équipement du Niger

Figure 3-16 Evolution des routes revêtues au Niger

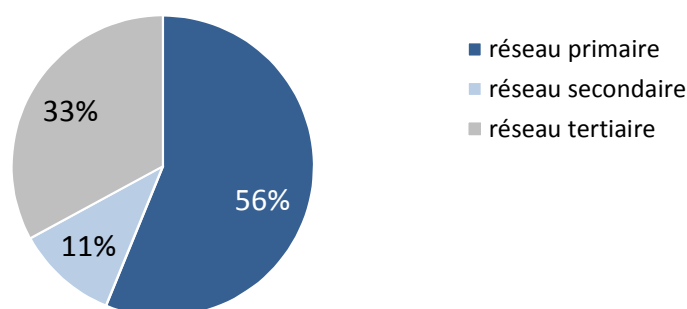


Source: Ministère de l'Équipement du Niger

Figure 3-17 Réseau routier du Niger

### 1) Réseau Routier Interurbain

La base de données routière (BDR) gérée par la Direction générale des travaux publics (DGTP) au sein du Ministère de l'Équipement fournit un inventaire du réseau routier interurbain sur la base de la classification technique des routes par type et selon le trafic.

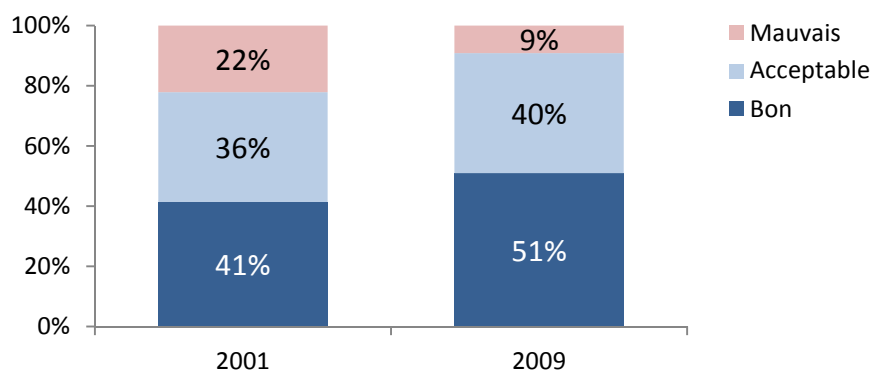


Source: Ministère de l'Équipement Niger

Figure 3-18 Classification des routes du Niger par type

## 2) Etat du Réseau Routier Revêtu au Niger

La Figure 3-19 montre une sensible amélioration de l'état du réseau entre 2001 et 2009 (+10% Bon Etat et -13% Etat mauvais ).



Source: Ministère de l'Équipement du Niger

Figure 3-19 Etat du réseau routier revêtu au Niger

## 3) Parc Automobile

La Figure 3-20 ci-dessous trace en chiffres l'évolution du parc automobile au Niger de 1990 à 2011 et du nombre de véhicules par typologie d'automobiles :

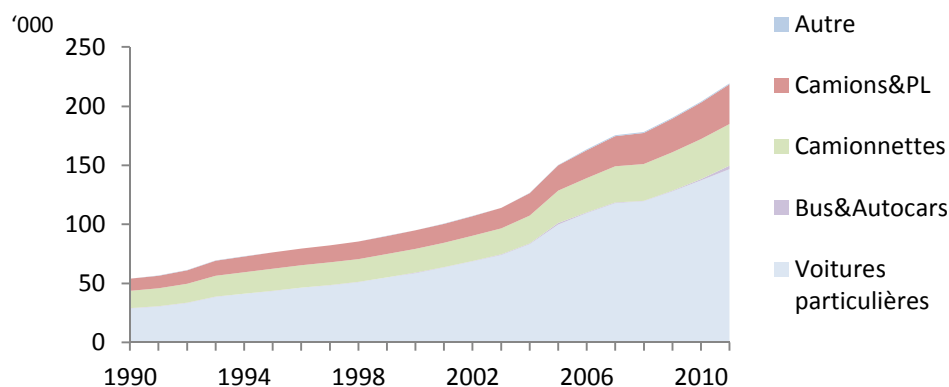
Ces données font apparaître que le parc automobile nigérien progresse très fortement dans la catégorie des véhicules lourds.

La progression des autres catégories de véhicules légers évolue fortement pour la catégorie des camionnettes, et de manière normale pour les véhicules privés.

Ces données statistiques sur le parc automobile au Niger doivent être corrélées avec les chiffres du trafic enregistré



En tout état de cause, la très forte progression des véhicules lourds implique des conséquences importantes sur le réseau bitumé, sur le réseau des routes en terre et sur l'état de dégradation du réseau. Le niveau de surcharge à l'essieu est un facteur complémentaire aggravant qui vient s'ajouter à la notion de trafic et d'augmentation importante du parc.



Source: Ministère des Transports du Niger

**Figure 3-20 Evolution du parc de véhicules au Niger**

### **3.4.3 Transport Ferroviaire**

Le Niger ne dispose pas de réseau de chemin de fer sur son territoire mais il exploite en copropriétaire avec le Bénin, le réseau ferroviaire qui est pour l'instant totalement en territoire Béninois. Ce chemin de fer est géré par l'OCBN. Cette société est en cours de mise en concession compte tenu des difficultés qu'elle rencontre. D'autres interconnexions ferroviaires sont prévues dans le cadre de la CEDEAO.

## **3.5 Côte d'Ivoire**

### **3.5.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

##### **1) Ministère des Infrastructures Economiques**

La MIE définit et conduit la politique nationale en matière d'infrastructures de transport. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité: de la maîtrise d'ouvrage, du suivi, de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, ainsi que de leur entretien, et de la réglementation de leur gestion.

La Direction Générale des Infrastructures Routières (DGIR) a été créée par le décret portant organisation du Ministère des Infrastructures Economiques, au terme de la réforme sur l'entretien routier.

Il apparaît que les compétences de la DGIR en matière de politique de gestion du patrimoine

peuvent chevaucher celles de l'AGEROUTE en matière de programmation pour la gestion du réseau. Pour effectuer ses missions. La DGIR peut s'appuyer sur trois Directions, mais aussi les directions déconcentrées (régionales et départementales) du Ministère des Infrastructures Economiques.

## **2) AGEROUTE**

L'AGEROUTE est une société d'Etat sous la tutelle du Ministère des Infrastructures Economiques.

Sa mission est d'apporter à l'Etat son assistance pour la réalisation des missions de gestion du réseau routier dont il a la charge. A cet effet, l'Agence est chargée de l'exécution des missions qui lui sont confiées par l'Etat, notamment la préparation et l'exécution des tâches de programmation, de passation des marchés, de suivi des travaux, de surveillance du réseau et de constitution et d'exploitation des banques de données routières.

Les statuts précisent également que l'Agence est chargée d'assurer le paiement des prestations relatives aux études, aux travaux d'entretien courant et d'entretien périodique. Les ressources de l'AGEROUTE proviennent essentiellement du FER, mais sont limitées : entre 2004 et 2010, les transferts de fonds à l'AGEROUTE ont été de 45 milliards FCFA.

## **3) Fonds d'Entretien Routier (FER)**

Le Fonds d'Entretien Routier est une société d'Etat sous la tutelle du MIE et du Ministère de l'Economie et des Finances. Il s'agit d'un fonds de seconde génération créé par une ordonnance de 2001. L'objet social du FER est d'assurer le financement des prestations « relatives à la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'ouvrage déléguée, l'assistance à la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre des études et la réalisation des travaux d'entretien routier et périodique du réseau routier ».

## **(2) Schéma Directeur des Transports**

### **1) Programme Présidentiel**

Le programme présidentiel «Vivre Ensemble» a été élaboré en 2008 en vue de la campagne de l'élection présidentielle initialement prévue cette année, dont le premier tour ne s'est tenu qu'en octobre 2010.

En ce qui concerne les routes, le programme mettait déjà l'accent sur la nécessité de sauvegarder le patrimoine en prévoyant la réhabilitation et le renforcement du réseau de routes revêtues, le rechargement des routes en terre et la reprise de l'entretien courant du réseau de routes. Nul doute que cette composante du programme est plus que jamais d'actualité alors que durant les trois ans écoulées depuis, le déficit d'entretien n'a fait qu'aggraver la situation.

Le programme prévoyait aussi le développement progressif du système des transports, notamment ;

- La reprise progressive de la construction de routes revêtues,
- Le prolongement progressif de l'autoroute du nord et la construction de la voie expresse Abidjan-Bassam,
- La poursuite de l'extension et la modernisation des ports d'Abidjan et de San Pedro avec l'amélioration de leurs liaisons terrestres avec leur arrière-pays, notamment par la construction d'un chemin de fer permettant l'exportation de produits miniers des régions Nord-Ouest du pays par le port de San Pedro, en fonction du programme de mise en valeur des ressources minières,
- La réhabilitation des aéroports de l'intérieur en vue d'une reprise des vols domestiques réguliers,
- L'encouragement au renouvellement de la flotte de transport public routier de passagers et marchandises,
- Le développement des transports urbains.

## **2) Ebauche de Cadre Stratégique**

En février 2009, le Ministère des Infrastructures Economiques avait préparé une ébauche de Stratégie de maintenance et développement des infrastructures de transport proposant une vision, des objectifs et une stratégie ainsi qu'un programme indicatif d'action. Cette ébauche peut être utilement mise à profit pour la présente étude.

## **3) Document de Stratégies de Réduction de la Pauvreté (DSRP)**

Une première version de ce document a été élaborée en 2002, puis reprise en 2008 et approuvée par le gouvernement de l'époque. Suite à cette approbation, un document spécifique relatif aux infrastructures et services de transport a été préparé en 2009 afin de présenter une proposition de plan d'actions selon quatre programmes :

- un programme commun d'appui institutionnel,
- un programme de développement des infrastructures routières,
- un programme de développement des infrastructures des autres modes,
- un programme de relance des services de transport.

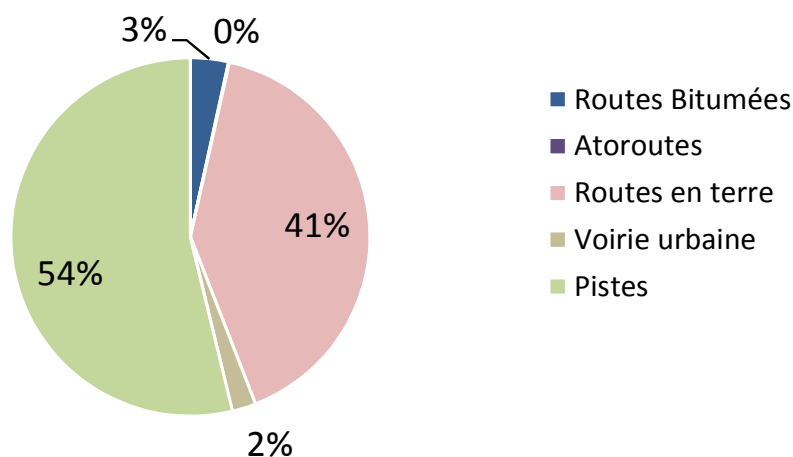
Certains éléments de ces programmes sont toujours d'actualité et peuvent servir pour alimenter la présente étude.

### **3.5.2 Transport Routier**

#### **(1) Réseau Routier**

Le réseau routier ivoirien a considérablement été développé depuis l'indépendance jusqu'en 1990, puis le rythme s'est ralenti jusqu'à un arrêt total de son développement entre 2000 et 2010, durant les années de conflits.

Le réseau routier est passé de 25.000 km en 1960 tous types de routes confondues à 80.000 km en 2000 : ainsi le réseau de routes en terre a été multiplié par trois sur la période et le réseau bitume par neuf. Les 6.500 km de routes bitumées comprennent notamment un tronçon autoroutier de 140 km de long allant d'Abidjan vers le centre du pays qui a vocation d'atteindre Yamoussoukro.



Source: Ministère des Infrastructures Economiques de Côte d'Ivoire

**Figure 3-21 Classification des routes de Côte d'Ivoire (2010)**



Source: AGEROUTE du Côte d'Ivoire

Figure 3-22 Réseau routier de Côte d'Ivoire (2011)

## (2) Etat des Routes

Le tableau ci-après présente la classification du réseau par niveau de qualité établie en 2002. L'état général des routes avait alors été classé en cinq niveaux allant de « très bon » à « très mauvais ».

On observait à l'époque que 50% du réseau revêtu était en bon ou très bon état, malgré son ancienneté, ce qui s'expliquait par une bonne qualité de construction à l'origine. Pourtant la situation a certainement évolué de façon défavorable ces dernières années en l'absence de travaux d'entretien et de renforcement ; en effet, seuls 100 km de route (route Abidjan - Adzope) ont fait l'objet de travaux de renforcement.

Ainsi, la proportion de réseau nécessitant une intervention urgente, qui était d'un tiers du réseau pour 1.700 km, a dû considérablement augmenter ces dernières années.

**Tableau 3-5 Etat des route revêtues en Côte d'Ivoire (2002)**

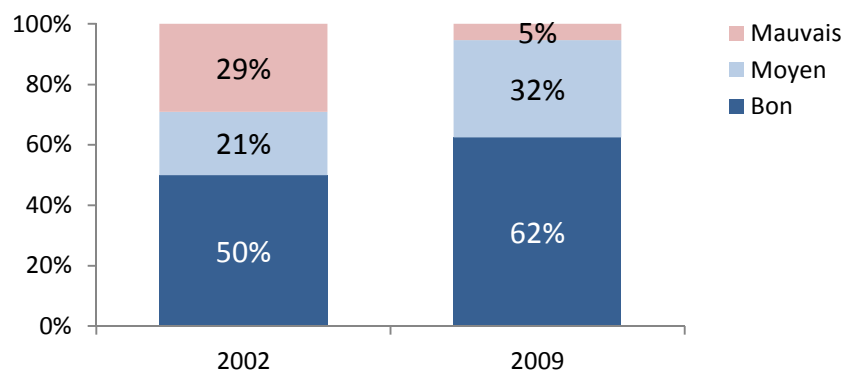
	Très bon good	Bon	Moyen	Mauvais	Très mauvais	Total
Longueur (km)	599	2.475	1.264	1.008	766	6.112
Pourcentage	10%	40%	21%	16%	13%	100%

Source: AGEROUTE du Côte d'Ivoire

**Tableau 3-6 Etat des routes revêtues en Côte d'Ivoire (2009)**

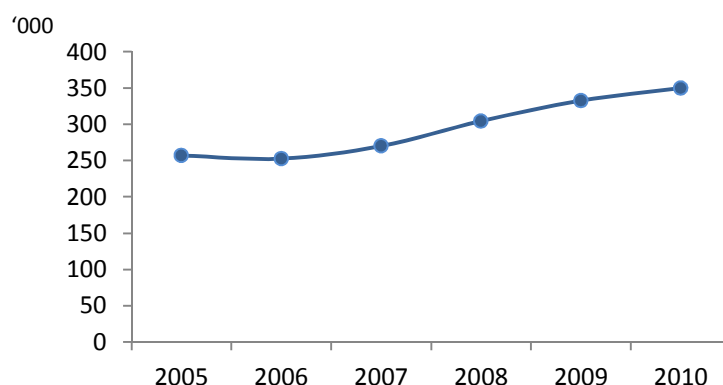
	0 à 10% de la longueur est dégradée	10 à 50% de la longueur est dégradée	Plus de 50% de la longueur est dégradée	Total
Longueur (km)	2.874	1.479	249	4.602
Pourcentage	62%	32%	5%	100%

Source: AGEROUTE du Côte d'Ivoire



Source: AGEROUTE du Côte d'Ivoire

**Figure 3-23 Etat des routes revêtues en Côte d'Ivoire**



Source: Ministère des Infrastructures Economiques

**Figure 3-24 Evolution de la flotte de véhicules en Côte d'Ivoire**

### **3.5.3 Transport Ferroviaire**

La Côte d'Ivoire dispose d'une seule ligne de chemin de fer à voie métrique construite entre 1.905 et 1.954 reliant Abidjan à Kaya au Burkina Faso en passant par Ouagadougou. Cette ligne longue de 1.260 km (1.155 km selon SITARAIL) dont 639 se trouvent en Côte d'Ivoire est généralement à une seule voie sauf 25 km de voie double. Le réseau ferré ivoirien comprend 35 gares et 18 haltes permettant en particulier la desserte de villes importantes du pays comme Agboville, Dimbokro, Bouake, Katiola et Ferkessédougou.

A cause du problème de l'équipement, la rapidité du service est limitée à 50 km / h pour les passagers et à 40 km / h pour le fret.

## **3.6 Ghana**

### **3.6.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

Le Ministère chargé des routes et des autoroutes (MRH) est chargé de l'élaboration des politiques, de la coordination et de la surveillance des infrastructures routières y compris le département des routes urbaines (DUR), le Département des routes de desserte (DFR), du Fond Routier du Ghana (GRF) et de l'Agence Routière du Ghana (GHA).

Le Ministère des transports (MOT) est chargé de l'élaboration de la politique, de la coordination et de la surveillance de l'aviation.

Pendant ces dernières années, les deux Ministères se sont joints pour développer la Politique nationale de transport, le Plan de développement du Secteur de Transport et leur plan de développement respectif à court terme. Après la mise en œuvre de la procédure de planification intégrée du secteur de transport, il y a eu une croissance dans le nombre de mécanismes légaux

favorisant la coordination et la collaboration entre les deux Ministères. Cependant, en l'absence d'un mandat bien défini pour la coordination et l'intégration entre les deux modes, comme cela fut le cas dans la formulation du Plan Intégré du Transport au Ghana 2011-2015, l'accès aux réunions officielles d'intégration est donc menacé par des questions sous sectorielles. Les priorités sont donc déterminées par les mandats légaux sous sectoriels.

## **(2) Schéma Directeur des Transports**

La politique du secteur de transport au Ghana est essentiellement avisée par les buts et objectifs nationaux de son Gouvernement. Dans la formulation de la politique nationale du secteur de transport, il a été prouvé que le secteur répond à toute une panoplie de demandes comme détaillée dans la liste suivante :

- Normes internationales, les accords sous régionaux
- Les buts et objectifs de développement national du Gouvernement
- Les politiques sectorielles, régionales et locales et les plans de développement du Ghana
- Les questions techniques, institutionnelles et régulatrices qui agissent sur l'efficacité du secteur
- Contraintes liées au réseau de transport actuel
- Demandes futur des usagers

Au fil des ans et graduellement, ces questions ont créé un environnement complexe de décision suscitant une réorientation d'une approche axée sur les projets à une approche axée sur les stratégies de planification des investissements du secteur. Cette réorientation fut caractérisée par l'introduction d'une Politique Nationale de Transport (NPT) en 2008, fixant les buts et objectifs prioritaires du secteur, comme réponse aux objectifs stratégiques du gouvernement pour la croissance et le développement.

La portée du changement actuel du cadre de la politique et de la planification est bien illustrée par la liste suivante des documents du gouvernement qui ont et continuent de fixer les objectifs stratégiques du secteur :

- Programme de Développement du Secteur Routier (PDSR) 2002-2008, 1,2 milliard USD d'un programme d'investissement dans les infrastructures routières, le renforcement réglementation, le développement institutionnel et des capacités. (*Road Sector Development Programme (RSDP) 2002-2008*).

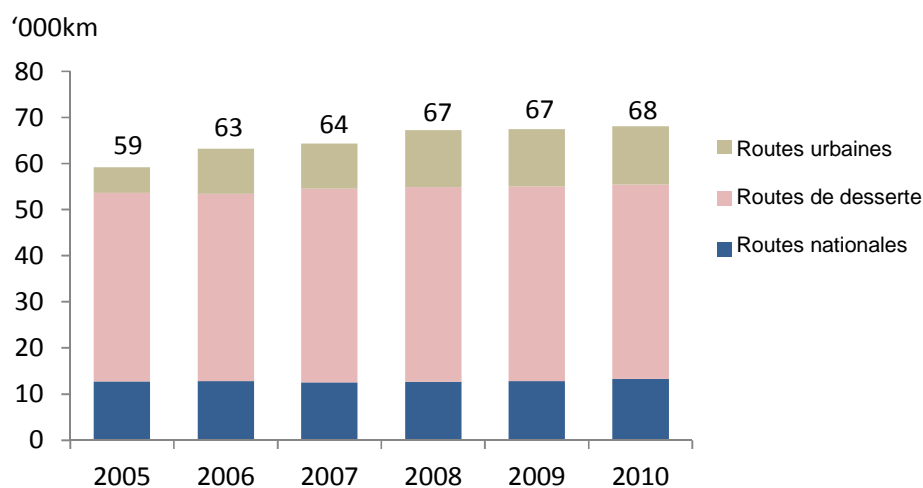


- Stratégie Ghanéenne de Réduction de la Pauvreté II (SGRP) 2005-2009, un programme de développement stratégique et coordonné au niveau national. (*Ghana Poverty Reduction Strategy II (GPRS II) 2005-2009.*)
  
- Politique National de Transport (PNT) 2008-2012, reflétant les objectifs de développement énoncés dans la Vision 2020 et GPRSII précédentes, reflétant également les normes internationales, les exigences et les contraintes du secteur dans le réseau de transport existant. (*National Transport Policy (NTP) 2008-2012*)
  
- Programme de Développement du Secteur des Transports (PDST) 2008-2012 et mise à jour 2009-2013, un programme intégré d'activités reflétant les objectifs du PNT avec un programme d'activités inscrites au budget de 4,8 milliards de dollars avec un écart de 2,4 milliards USD de financement. (*Transport Sector Development Programme (TSDP) 2008-2012 and updated 2009-2013*)
  
- À Moyen Terme Plan de Développement du Secteur (MTPDS) 2010-2013, adapté de TSDP, examinées en fonction NTP et de nouveaux objectifs de développement du gouvernement. (Se substitue à la TSDP mais héritant TSDP budget et le financement prévisions). (*Sector Medium Term Development Plan (SMTDP) 2010-2013*)
  
- Ghana Croissance Partagée et de l'Agenda pour le Développement (GCPAD) 2010-2013, étant compilées par le National Development Planning Commission (CNPD) de SMTDPs pro-fournis par les ministères sectoriels (remplaçant GPRSII en tant que gouvernement de plan stratégique de développement national). C'est nationale de développement à moyen terme Régime au Ghana. (*Ghana Shared Growth and Development Agenda (GSGDA) 2010-2013*).
  
- Plan de Transport Intégré pour le Ghana 2011-2015, proposant une gamme de projets d'infrastructure, les mesures institutionnelles et réglementaires visant à améliorer l'efficacité du système Ghana'stransport. Investissements dans les infrastructures ont été priori-amorti pour la période du plan et à des endroits ciblés pour surmonter les contraintes de capacité et où la viabilité économique a été prouvée. (*Integrated Transport Plan for Ghana 2011-2015*).

### 3.6.2 Transport Routier

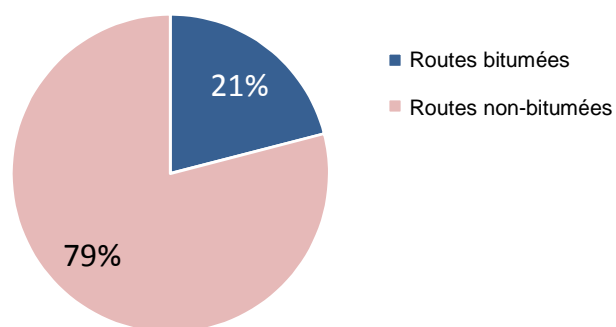
#### (1) Réseau Routier

Le réseau routier au Ghana à la fin de l'année 2010 s'étend sur une distance de 68,053 km. Ceci démontre une croissance de 0,9% par rapport à l'inventaire de 2009. Le réseau est réparti en catégories, soit 19% de routes nationales, 62% de routes de desserte et 19% de routes urbaines. L'extension du réseau découle de l'extension des routes nationales de 424km et des routes urbaines de 200km. Selon la GHA, les routes nationales s'étendraient à nouveau de 13,344 km en fin 2011. Sur tout le réseau, 21% de la route étaient bitumées en 2010 au lieu de 20% en 2009. 79% du réseau était resté non bitumée à la fin de 2010.



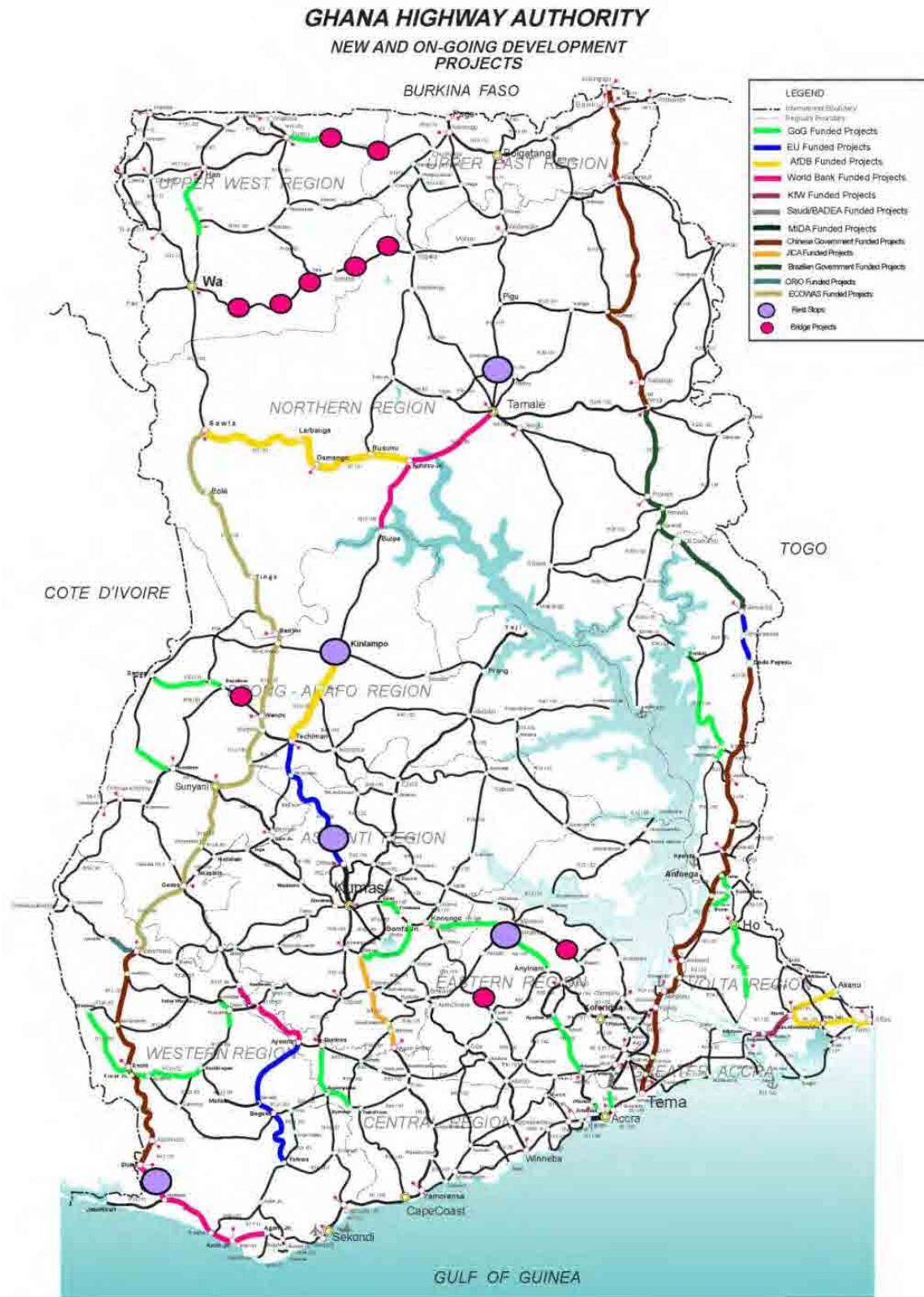
Source: Rapport statistique et analytique, Ghana, 2012

**Figure 3-25 Evolution du réseau routier en Ghana**



Source: Rapport statistique et analytique, Ghana, 2012

**Figure 3-26 Type de surface de route au Ghana**

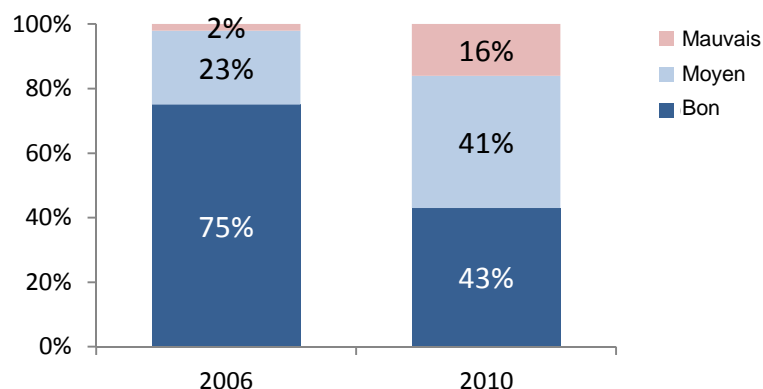


Source: Equipe d'étude JICA

Figure 3-27 Réseau routier du Ghana

### (1) Etat des Routes

L'état des routes nationales bitumées en bon état a connu une chute de 75% en 2006 à 43% en 2010. Les sections dans un état pauvre ou passable ont aussi chuté de 23% à 40% et de 2% à 17% respectivement en 2006 et en 2010. En 2010, sur tout le réseau des routes bitumées, 43% est en bon état, 41% dans un état acceptable et 16% dans un état pauvre.



Source: Ghana highway authority

Figure 3-28 Etat des routes nationales bitumées en Ghana

### 3.6.3 Transport Ferroviaire

La voie ferroviaire au Ghana est subdivisée en trois itinéraires :

- La ligne Ouest : Takoradi-Koumassi et les branches à Awaso et Prestea
- La ligne Centrale : vallée de Huni- Kotoku et la branche Kade ;
- La ligne Est : Accra-Koumassi et la branche de Tema

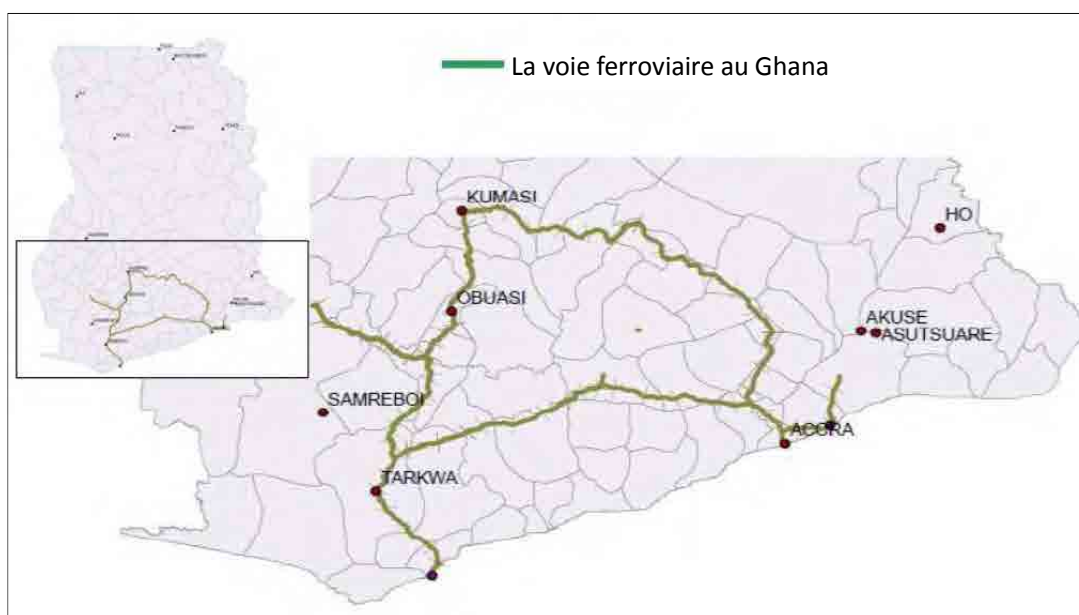
La ligne ferroviaire comprend 947 km de route, mais les 2/3 du système n'étaient pas opérationnels pendant plus de 12 ans donc exigeraient maintenant une reconstruction dans le but de reprendre les activités.

Seul 1/3 du système est fonctionnel et ceci à l'époque où :

- Le transit du trafic vers les pays de l'hinterland croissait ;
- Les principaux clients du fret offraient plus de trafic et d'assistance financière

\*GBC(Compagnie de Bauxite du Ghana ) / GMC(Compagnie de Manganèse du Ghana).

1/3 du système fonctionnel procure des services sur la ligne Ouest (dédiée aux transports des minéraux) au moment où la ligne d'Est est principalement basée sur le trafic des passagers à et hors de la capitale. La ligne Centrale est utilisée occasionnellement.



Source: Ministère des Finances et de la Planification Economique du Ghana

**Figure 3-29 Réseaux ferroviaire du Ghana**

## **3.7 Togo**

### **3.7.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

Le Ministère des Travaux Publics du Togo contrôle la totalité des travaux publics du pays, qui consistent principalement en travaux routiers, et il est responsable de la construction, de la gestion et de la maintenance du réseau routier.

Le Ministère des Transports contrôle les transports intérieurs (transports des passagers et des marchandises), les ports, les aéroports ainsi que les opérations en relation avec la météorologie. Le Ministère des Transports a également sous sa juridiction l'Autorité Portuaire du Port Autonome de Lomé (PAL) ainsi que l'Association des expéditeurs, en tant qu'organismes connexes.

#### **(2) Schéma Directeur de Transport**

##### **1) Stratégie Nationale de Transport**

Le Ministère des Transports doit élaborer une stratégie nationale des transports au cours de l'année avec la coopération de BAD.

##### **2) Nouvelles Orientations Stratégiques d'Organisation de l'Entretien Routier et Développement du Secteur Routier**

La définition d'une politique des transports routiers s'inscrit dans les objectifs de la politique

de redressement, de développement de l'économie, de réduction de la pauvreté et de la croissance économique et est soutenue par la stratégie des partenaires au développement dont l'Union Européenne.

Cette stratégie de développement du secteur est donc un acte volontaire concrétisant la priorité du Gouvernement pour le secteur des transports.

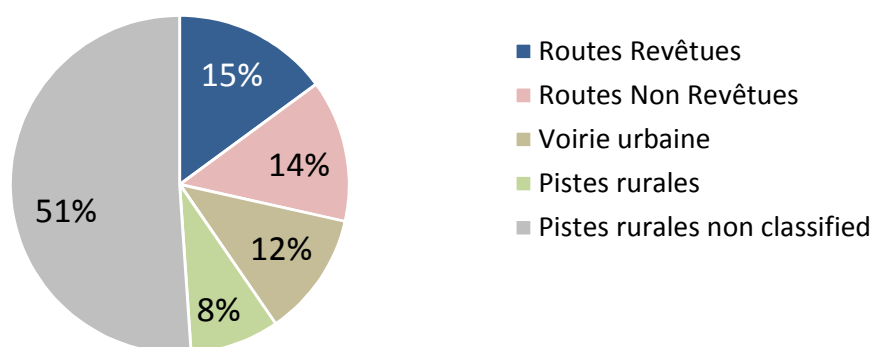
Les objectifs de la politique du Gouvernement pour le secteur sont :

- l'amélioration de la mobilité des biens et des personnes et la réduction de la pauvreté ;
- l'amélioration de la compétitivité des produits togolais sur les marchés intérieurs et extérieurs, à travers une réduction des coûts de transports et une meilleure qualité de service rendu;
- l'amélioration de l'efficacité du secteur pour soutenir l'économie du pays et contribuer à sa croissance ;
- le développement du potentiel agricole des zones encore enclavées ;
- la garantie de la compétitivité du corridor routier togolais partant du Port autonome de Lomé pour l'approvisionnement des pays de l'hinterland.
- la mise en œuvre d'un développement autonome et durable du secteur.
- 

### **3.7.2 Transport Routier**

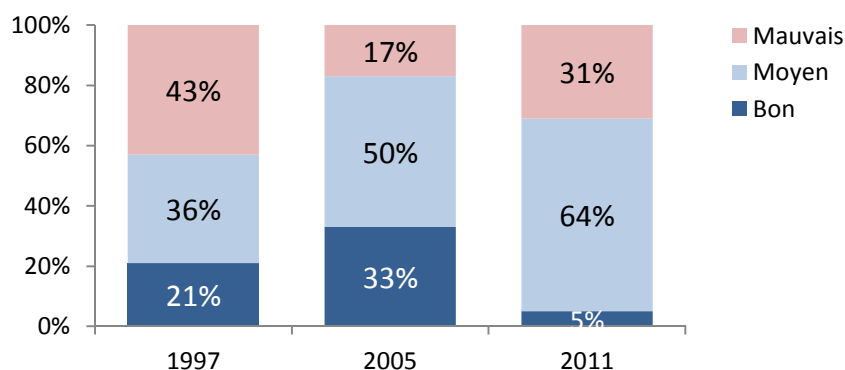
Le Togo a la forme d'un corridor d'une superficie de 56.600 km<sup>2</sup> avec une façade maritime de 53 km de longueur sur l'Océan Atlantique. Le pays a un réseau routier d'une longueur de près de 11.750 km. Cette couverture donne une densité de 20,75 km au km<sup>2</sup>.

Le réseau routier togolais est composé de routes nationales revêtues (1.750 km) et non revêtues (1.600 km), de voiries urbaines (1.400 km) et de pistes rurales classées (1.000 km) et non classées (6.000 km). La construction et l'entretien routiers ont subi les conséquences de la crise sociopolitique et de la suspension de l'aide extérieure qui a suivi. Le pourcentage du réseau routier en « bon état », qui était en 2005 de 33% pour les routes nationales revêtues, mais est tombé à 5% en 2012.



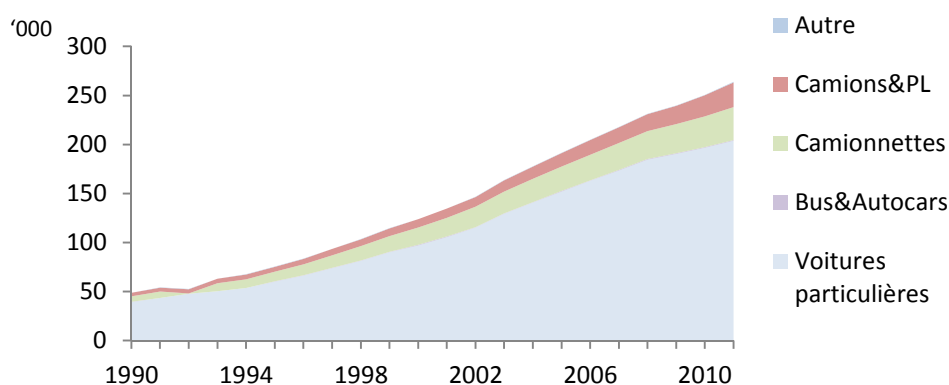
Source: Ministère des Travaux Publics du Togo

Figure 3-30 Classification des routes en Togo



Source: Ministère des Travaux Publics du Togo

Figure 3-31 Etat des routes revêtues au Togo



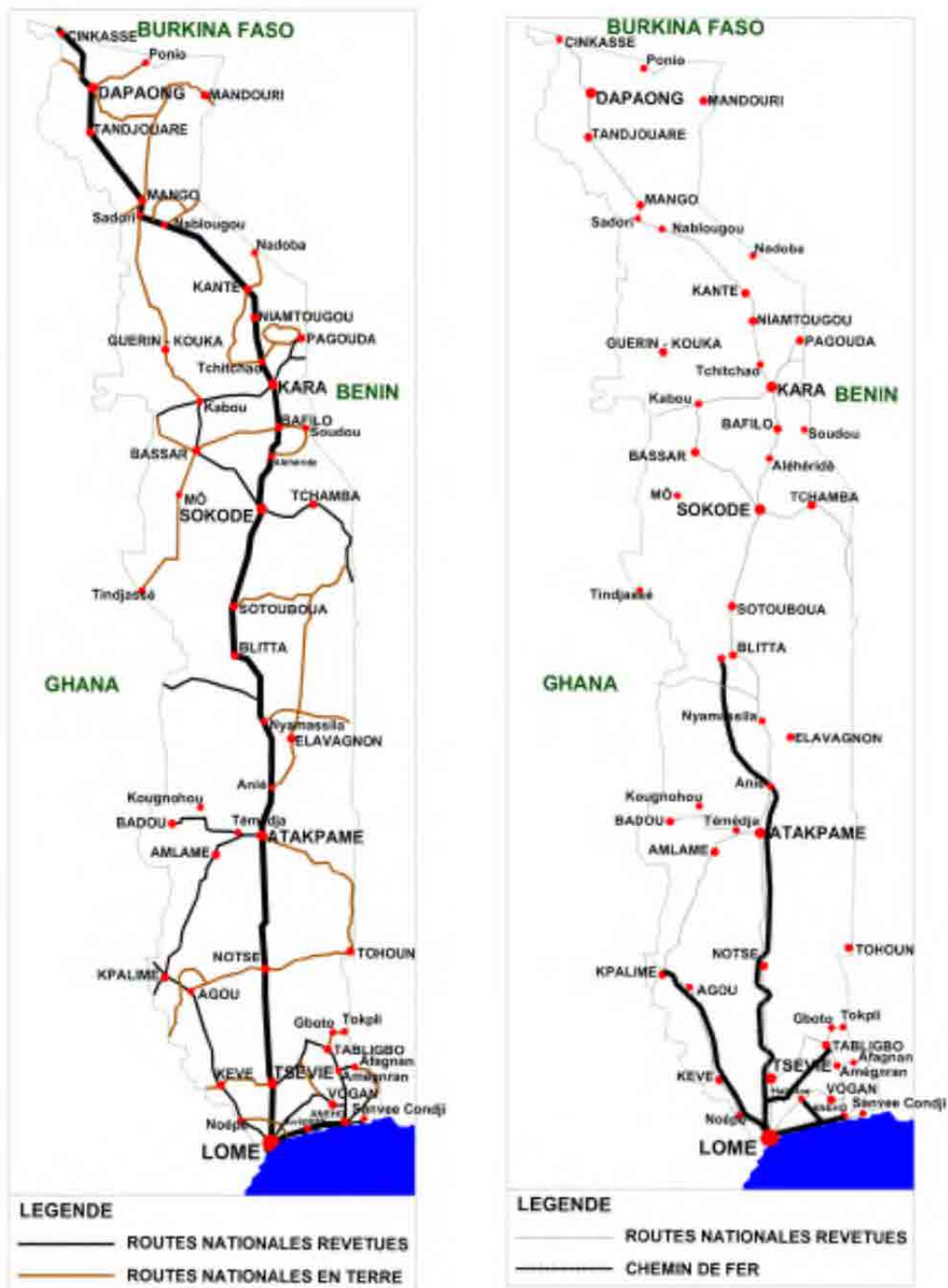
Source: Ministère des Transports du Togo

Figure 3-32 Evolution de la flotte de véhicules au Togo

### 3.7.3 Transport Ferroviaire

Le Togo compte actuellement 546 km de voies ferrées dont 329 km construites avant 1913 pendant la colonisation allemande, 113 km en 1933 pendant la colonisation française et 104 km après l'indépendance. Le réseau public comprend 4 sections, qui partent toutes de Lomé vers Blitta (au nord, 276 km), Tabligbo (à l'est, 58 km), Kpalimé (à l'ouest, 119 km) et Aného (sur la côte, 47 km). Les deux premières sections sont encore utilisées, la troisième est désaffectée, et la quatrième abandonnée. Une ligne privée de 46 km sert à transporter le minerai brut de phosphate des mines de Hahoté vers l'usine d'enrichissement et le quai d'exportation sis à Kpémé.

La ligne jusqu'à Blita fonctionne en tant que ligne de fret dédiée au transport du minerai de phosphate. Mais elle est actuellement hors service pour maintenance du chemin de fer.



Source: Ministère des Travaux publics du Togo

Figure 3-33 Réseaux routier et ferroviaire du Togo



## **3.8 Bénin**

### **3.8.1 Vue d'Ensemble du Secteur des Transports**

#### **(1) Cadre Institutionnel**

##### **1) Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT)**

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT) a juridiction sur tous les projets de travaux publics. Le MTPT est responsable des différentes activités, allant de la planification relative au secteur des transports jusqu'à l'entretien des infrastructures, travaux de construction y compris.

#### **(2) Schéma Directeur de Transport**

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports a élaboré la Stratégie sectorielle des transports actualisée (2007-2011) en décembre 2007 en tant que plan du secteur des transports. Un nouveau plan est en cours d'élaboration à l'heure actuelle. Les éléments suivants sont stipulés dans la Stratégie de 2007.

##### Vision

La vision du Gouvernement est de faire évoluer le Bénin, aujourd'hui pays de transit, vers une plateforme de services logistiques et d'exportation en le dotant entre autres d'un système intégré d'infrastructures et de services de transport performants.

##### Objectif global du secteur

L'objectif global du secteur des transports au regard des nouvelles orientations et développements récents se présente comme suit : Développer et gérer les infrastructures et services de transport pour soutenir la croissance économique et le bien-être social.

Cet objectif global couvre les objectifs convergents ci-après :

- Assurer la mobilité des personnes et des biens dans des conditions satisfaisantes de fiabilité, de sécurité, de confort, de coût et de préservation de l'environnement ;
- Soutenir les secteurs productifs et contribuer à la croissance économique ;
- Contribuer à la réduction de la pauvreté en milieux urbain et rural ;
- Améliorer l'efficacité et les performances techniques, organisationnelles et financières des industries et opérateurs du secteur ;
- Accroître la compétitivité internationale du système de transport béninois.

### **3.8.2 Transport Routier**

Les investissements dans l'aménagement des routes ont augmenté au Bénin depuis les années 70. Les deux routes vers les pays sans littoral qui sont chargées de l'intégration régionale, à savoir la route entre Cotonou et Niamey et celle entre Cotonou et Ouagadougou, ont en particulier bénéficié d'aménagements importants. Le goudronnage de l'axe est-ouest entre le

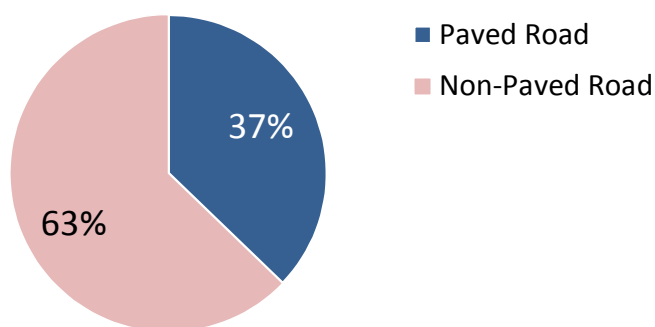
Togo, le Bénin et le Nigéria a été également promu.

La longueur totale du réseau routier national en 2011 est de 5.945 km. Les routes revêtues représentent 37% (2.212 km) de cette longueur. Dans le corridor vers les pays sans littoral, une partie des routes reste encore sans revêtement. Le goudronnage est en bon état pour 64% des routes et en mauvais pour 12%.

**Tableau 3-7 Etat des routes nationales au Bénin**

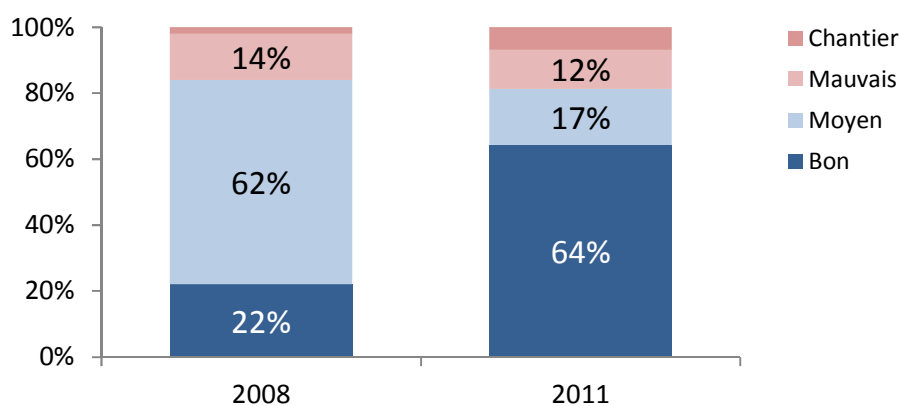
Route revêtue	Route non revêtue	Total
2,212km	3,733km	5,945km
37%	63%	100%

Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports du Bénin



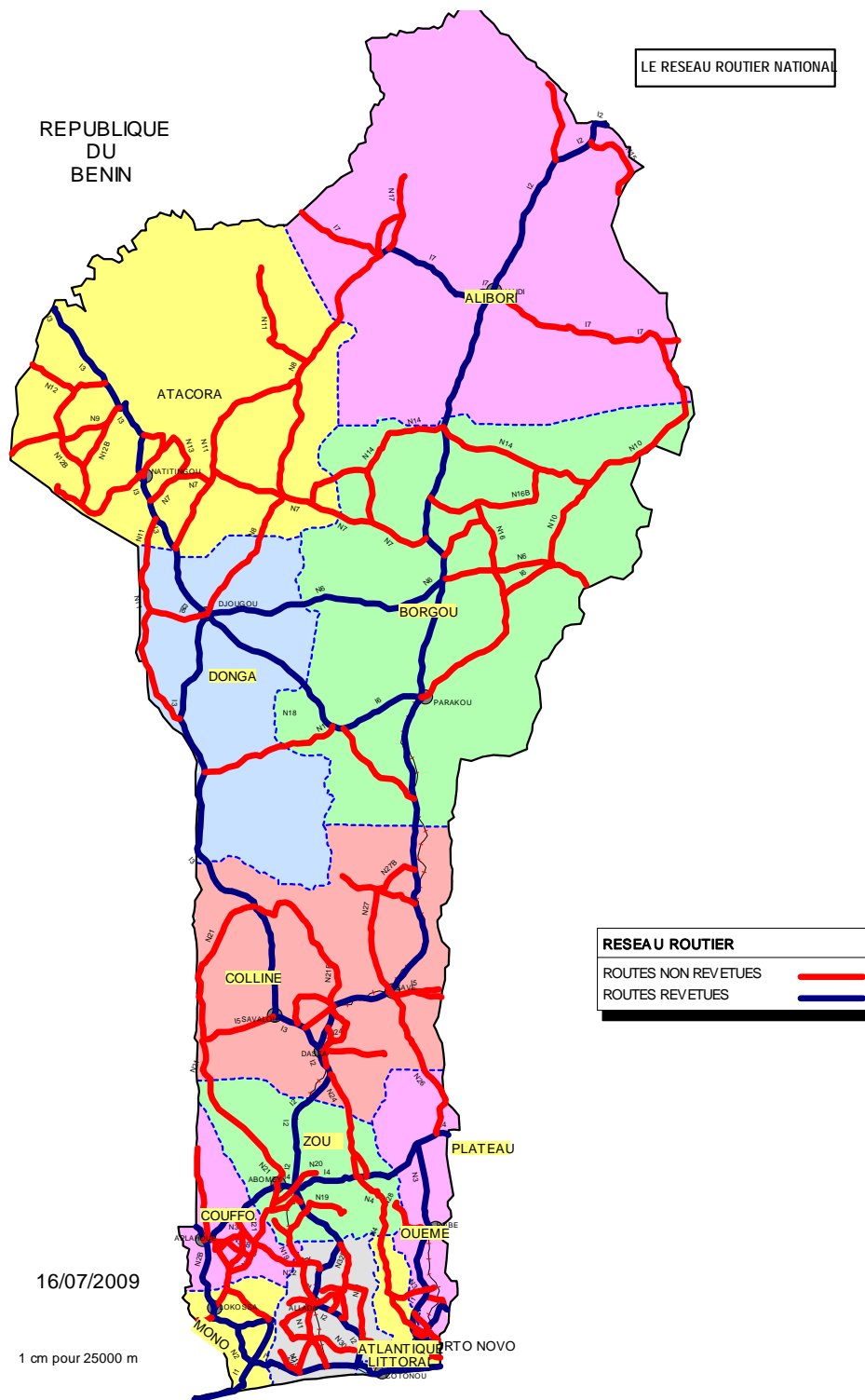
Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports du Bénin

**Figure 3-34 Classification de la répartition des routes nationales au Bénin**



Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports du Bénin

**Figure 3-35 Etat des routes revêtues au Bénin**



**Figure 3-36 Réseaux routier du Bénin**

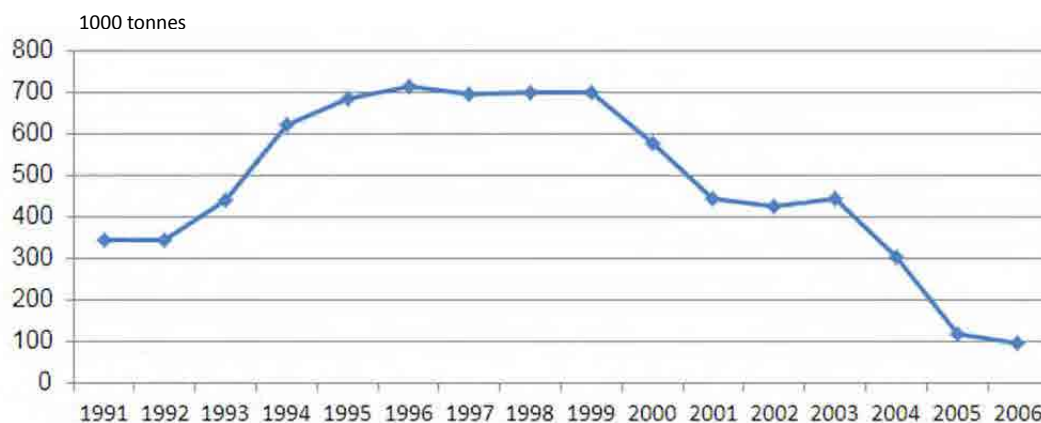
### 3.8.3 Transport Ferroviaire

Le transport ferroviaire béninois est assuré par une entreprise bi-étatique : l'OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de Fer et des Transports) qui dispose aujourd'hui en exploitation d'une seule ligne à écartement métrique d'une longueur de 438 km.

Les lignes ferroviaires Cotonou-Pobé et Cotonou-Sègbohoulé sont actuellement mises hors exploitation mais sont appelées à participer à la connexion Inter-Etats dans le cadre de la CEDEAO.

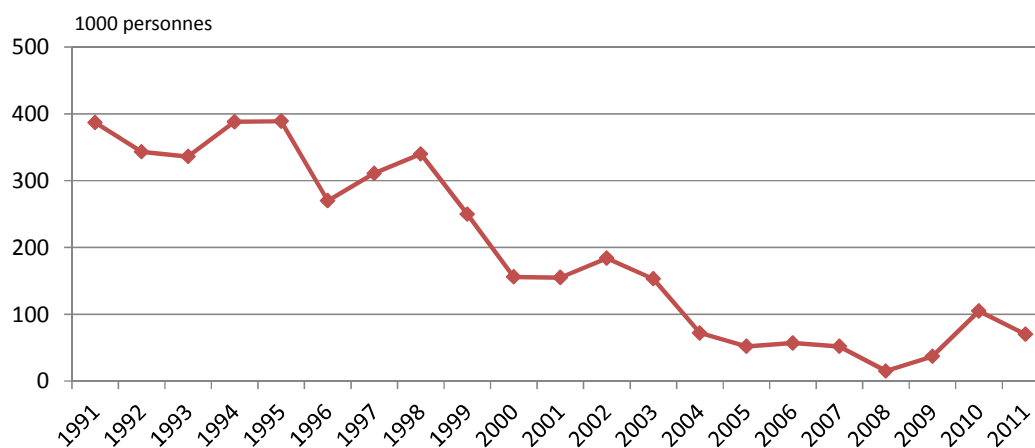
La vétusté et l'insuffisance des matériels de transport de l'entreprise ne lui permettent plus de satisfaire les besoins enregistrés, engendrant ainsi une inadéquation entre l'offre et la demande.

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



Source : OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger, Chemins de fer et Transports)

Figure 3-37 Trafic des passagers des chemins de fer au Bénin



Source : OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger, Chemins de fer et Transports)

Figure 3-38 Trafic de fret des chemins de fer au Bénin

### **3.9 Résumé du Chapitre**

Le présent chapitre a présenté la situation générale des infrastructures de transport, notamment pour ce qui est des routes, dans chacun des pays concernés. Les éléments suivants ont été relevés en résultat de cette étude.

- Les routes ont tendance à s'allonger d'année en année. Toutefois, le goudronnage n'a lieu que pour les routes dans les villes et pour les voies principales.
- Le goudronnage est insuffisant dans les banlieues et dans les régions. On remarque en outre des tronçons sans revêtement dans certains quartiers des villes et l'entretien n'est pas toujours suffisant.
- Le nombre de véhicules possédés augmente régulièrement parallèlement à la croissance démographique et économique. L'aménagement des infrastructures de base que sont les routes est nettement insuffisant par rapport aux progrès actuels de la motorisation.
- D'après les enquêtes par interview menées auprès des gouvernements de chaque pays, les significations suivantes ont été soulignées pour ce qui est de l'aménagement des routes intérieures à l'avenir.
  - Réponses à la motorisation (développement de l'aménagement des routes dans les villes et l'entretien régulier)
  - Perspective de répercussion du développement économique des villes, et notamment de la zone métropolitaine, dans les régions
  - Mise en place de transports fluides allant des régions productrices agricoles vers les régions où les denrées alimentaires sont insuffisantes.

## Chapitre 4 Situation Actuelle des Corridors Internationaux

### 4.1 Plan de Développement du Réseau Routier de l'UEMOA

#### 4.1.1 PACITR

En 2001, l'UEMOA a adopté un plan d'action, le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR) pour les infrastructures et le transport routier pour "l'harmonisation des stratégies liées au transport et au développement des infrastructures dans chaque pays à travers un programme intégré dans la communauté ". Les routes principales dans la zone UEMOA sont élaborées conformément à ce plan d'action.

Dans le PACITR, le réseau routier régional de l'UEMOA est défini comme suit:



Source: UEMOA

Figure 4-1 Réseau routier régional UEMOA

**Tableau 4-1 Liste des routes communautaires de l'UEMOA**

Code	Longueur (km)	Route
CU1	1.897	Dakar – Bissau – Abidjan – Lomé – Cotonou – Porto Novo – Igolo – F. Nigériane
CU2 a	4.158	Dakar – Tambacounda – Kidira – Kayes – Nicoro – Bamako – Sikasso – Ouagadougou – Niamey – Zinder – N'guiguimi – F. Tchadienne
CU2 b	788	Tambacounda – Kedougou – Saraya – Kenieba – Kita – Bamako
CU3 a	975	F. Algérienne – Assamaka – Agadez – Zinder – Magaria – F. Nigeria
CU3b	605	F. Algérienne – Tin Zaouten – Kidal – Gao
CU4	65	F. Mauritanienne – Niore of Sahel
CU5	1.754	F. Guinéenne – Bamako – Ségou – Mopti – Gao – Tillabéry – Niamey
CU6	991	Boubouni – Odienné – Man – San Pédro
CU7a	760	Abdjan – Bouaké – Ferké – Ouangolodougou – Zegoua – Sikasso (CU2a)
CU7b	205	Ouangolodougou – Bobo Dioulasso
CU8	140	F. Ghana – Pô – Ouagadougou
CU9	800	Lomé – Atakpamé – Kara – Sinkansé – Tenkodougou – Koupéla
CU10	709	Cotonou – Dassa – Save – Parakou – N'Dali – Malanville – Gaya – Dosso
CU11	296	F. Tamabounda Guinéé – Kandika – Bafata – Bambadinka
CU12	355	Bobo Dioulasso – Dédougou – Tougan – Ouahigouya
CU13	473	Ouagadougou – Ouahigouya – Koro – Mopti (CU5)
CU14	550	Ouagadougou – Dori – Téra – Farié – Namaro – Niamey
CU15	342	Kantchiari (CU2a) – Diapaga – Ganikoara – Kandi – Segbana – Nigeria
CU16	829	Niamey – Filingué – Tahoua – Agadez
CU17	116	Tahoua – Dabnou – Tsernaoua (CU2a)
CU18	993	F. Guinéenne (Sirana) – Odienné – Ferké – Tehini – Bouna – F. Ghana (Bouna) – Kara – Ouaké – Djougou – Affon – Dali – Tchicandou – Nigeria
CU19a	200	Guessabo – Yamoussoukro
CU19b	306	Bouaké – N'Bahiakro – Daoukro – Agnibilékrou – F. Ghana
CU19c	216	F. Ghana – Atakpame – Doumé – Tchetti – Savalou – Logozohe – Glazoué
CU19d	60	CU10 – Save – Oke Owo – F. Nigériane
CU20	486	Parakou – Djougou – Natitingou – Porga – Tindangou – Fada Ngourma
CU21	277	(CU18) – Boundiali – Tengrea – Kolondieba – Zantiébougou (CU2a)
CU22	324	Pâ (CU2a) – Dano – F. Côte d'Ivoire – Doropo – Bouna
CU23	82	CU9 – Dapaong – Korbongou – Ponio – Komienga – Tindangou (CU20)
CU24	328	F. Ghana – Palimé – Nosté – Kétou – Illara – Frontière nigériane
CU25	380	Sakonisé (CU2a) – Koudougou – Dédougou – Noua – Djibasso – Bénéna – San (CU5)
CU26	180	Ouagadougou – Léo – Frontière du Ghana
CU27	293	Bobo Dioulasso – Fô – Koutiala – Bla (CU5)

\*F. : Frontière

Source:UEMOA

**Tableau 4-2 Plans de développement des routes**

	<b>Plan de base</b>	<b>Cibles</b>	<b>Contenus</b>
1	Développement d'infrastructure routière internationale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normalisation du programme d'entretien périodique pour le réseau routier des membres</li> <li>• Standardisation des niveaux de routes goudronnées</li> <li>• Développement des tronçons manquants dans les états membres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Priorité 1</u> : le goudronnage des routes reliant les capitales des états membres, le développement des tronçons manquants, l'amélioration des services routiers</li> <li>○ <u>Priorité 2</u> : L'entretien périodique et l'amélioration des routes reliant les villes intra-communautaires y compris les routes alternatives reliant les capitales.</li> <li>○ <u>Priorité 3</u> : L'interconnexion des routes dans les pays de la CEDEAO et l'extension des réseaux routiers dans les états membres.</li> </ul>
2	L'amélioration des routes secondaires proches des frontières et des branches.	Développement du réseau routier pour contribuer à la réduction de la pauvreté dans les villages locaux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réaliser des projets pilotes dans cinq zones frontalières qui doivent être financé par le fonds d'aide à l'intégration régionale (FAIR1. Les critères de sélection des projets sont basés sur (1) les facteurs socioéconomiques, (2) la participation des résidents, (3) la protection de l'environnement et (4) l'intégration régionale.</li> </ul>
3	Développer un système d'information pour les routes, le transport et la sécurité routière et les indicateurs de performance.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement de systèmes d'information dans chaque pays pour répondre à la demande.</li> <li>• Transmission des informations à exécuter par le Secrétariat de l'UEMOA et chaque pays.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Renforcer les systèmes de collecte, de traitement et de gestion des informations sur le réseau routier dans chaque pays.</li> <li>○ Construire des systèmes techniques et financiers pour le suivi et l'évaluation des travaux d'entretien.</li> <li>○ Mettre à jour les systèmes juridiques concernant le transport routier et les infrastructures.</li> <li>○ La gestion du système doit être effectuée par le secrétariat de l'UEMOA, les liens insérés dans la page d'accueil de l'UEMOA. Les informations couvertes par 3 éléments d'infrastructure routière, les conditions de transport routier et la sécurité routière sur la page d'accueil de l'UEMOA</li> </ul>
4	Facilitation des transports et du transit routiers internationaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la compétitivité de l'économie en zone UEMOA par un commerce fluide et l'élimination des barrières non tarifaires.</li> <li>• Réduction des coûts de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suppression des autorisations spéciales et des points de contrôle (s'abstenir de fixer 2 points de contrôles ou plus dans chaque couloir à l'avenir).</li> <li>○ Inciter chaque pays à mettre des standards pour les véhicules dans le but d'utiliser des véhicules standard pour le transport international.</li> <li>○ Obliger les véhicules transportant des produits de porter un sceau douanier</li> <li>○ Promouvoir la liberté du transport international et de transit dans chaque pays.</li> </ul>



*La Collecte des Données Relatives au Trafic des Ports Internationaux  
et des Corridors Transfrontaliers en Afrique de l'Ouest*

4			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prendre des dispositions pour un transport et une inspection sans heurt et une escorte jusqu'à la frontière. L'escorte sera supprimée dans le futur.</li> </ul>
5	Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normalisation des systèmes de transports / circulation.</li> <li>• Promouvoir les mesures de sécurité routière dans les pays membres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Préparer des cartes routières communes et promouvoir des politiques de sécurité routière dans chaque pays.</li> <li>○ Sur la base de la réponse de chaque pays, fournir un plan d'action de l'UEMOA. Collecter des statistiques des accidents de la circulation, mettre en œuvre des programmes de formations en sécurité routière, etc.</li> </ul>

Source: UEMOA

### (1) Progrès de la Mise en Œuvre

En 2010, l'évaluation de la mise en œuvre du PACITR a été achevée. Jusqu'en 2001, il a été prévu d'améliorer une longueur totale de routes de 12.817 km. Jusqu'en 2010, seulement 52% de cette cible ou une longueur totale de routes de 6.721 km a été améliorée. Une répartition de la mise en œuvre du Plan 1 (Plan de Développement Routier) a montré 62% pour la priorité 1, 49% pour la priorité 2 et 58% pour la priorité 3.

**Tableau 4-3 Progrès du développement routier sous le PACITR (2010)**

	Plan jusqu'en 2001			Mise en œuvre par d'autres projets	Total (Km)
	Plan (km)	Fait (km)	Taux actuel		
Entretien des routes goudronnées	2.640	952	36%	409	1.361
Entretien routier	4.843	2.743	57%	652	3.395
Goudronnage	4.811	3.026	63%	708	3.734
Programme spécial pour la Guinée Bissau	523	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>12.817</b>	<b>6.721</b>	<b>52%</b>	<b>1.769</b>	<b>8.490</b>

Source: UEMOA

L'amélioration des routes secondaires près des frontières et des bretelles dans le Plan 2 n'a pas progressé de manière satisfaisante en raison d'un manque de fonds et de la difficulté à choisir les routes visées. Le développement d'un système d'information dans le Plan 3 est actuellement en cours, le travail n'a commencé qu'en 2007. En ce qui concerne la politique de la surcharge, le Sommet UEMOA a adopté en 2005 un texte concernant les normes régissant la taille, le poids et la charge à l'essieu et les procédures de gestion pour les gros camions dans la zone UEMOA. Ce texte est entré en vigueur en 2007. Toutefois, cette disposition n'a pas été bien appliquée jusqu'à maintenant. En ce qui concerne le transport routier international et la facilitation du transit dans le Plan 4, le comité pour la facilitation des transports dans chaque pays, le Comité de surveillance des anomalies (surcharge, etc.) sur les routes et le Comité de

suivi de l'élimination des obstacles non tarifaires ont été mis en place et la construction d'un poste de contrôle juxtaposé a été achevée. Toutefois, l'élimination des barrières non tarifaires, la facilitation du transport international et du transit et la réduction coûts du transport n'ont pas été atteints et restent des questions d'actualité. S'agissant des mesures de sécurité routière dans le Plan 5, une disposition de l'UEMOA a été adoptée en 2009. Elle n'a pas été rendue effective et appliquée jusqu'en 2011.

En outre, la Commission de l'UEMOA a réalisé une enquête pour le développement d'un réseau routier intra-communautaire de chaque pays membre, profitant du Fonds régionaux d'aide à l'intégration (FAIR). En 2009, une enquête a été menée après une réhabilitation équivalant à 2.210 km de route avec d'un budget de 6,3 milliards de FCFA.

Il était prévu que le PACITR serait mis en œuvre entre 2001 et 2011. L'extension du plan jusqu'en 2016 en raison de son faible taux d'exécution est actuellement à l'étude.

## (2) Projets Prioritaires

L'UEMOA a eu des discussions avec la Banque africaine de développement sur le PACITR et a sélectionné quatre corridors qui ont été définis comme des projets prioritaires en 2004.

**Tableau 4-4 Projets prioritaires de l'UEMOA (2004)**

	Nom du corridor	Budget du projet /prêteur	Progrès de la construction (Jusqu'en oct. 2010)
1	Programme Routier 1 (PR 1) Tema-corridor Ouagadougou- Bamako (Ghana - Burkina Faso - Mali) CU2a-CU8	147 milliards de FCFA (en 2003) BAD, la BOAD, l'UE, IDA, la DANIDA, et les gouvernements du Ghana, du Burkina Faso et du Mali	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bitumage de 1.050 km</li> <li>○ Construction de 2 OSBPs</li> <li>○ Sensibiliser les résidents locaux sur les questions environnementales, aux mesures de lutte contre le SIDA et la sécurité routière.</li> </ul>
2	Programme Routier 2 (PR 2) Bamako = Dakar (Mali/Sénégal) route du sud (Kita-Saraya-Kedougou) CU2b	156 milliards de FCFA de la BAD, la BOAD, BID, la JICA et les gouvernements du Mali et du Sénégal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bitumage de Kati-Kita 162 km, l'entretien de Kita-Falémé 259 km et Falémé-Saraya 51 km, construction de trois ponts</li> <li>○ Mise en œuvre de la sensibilisation sur le SIDA</li> </ul>
3	Programme Routier 3 Ouagadougou=Dori =Téra=Niamey (Burkina Faso / Niger)CU14	24,9 milliards de FCFA ( jusqu'en 2006) de la BAD et des gouvernements du Burkina Faso et du Niger	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 91 km construits entre Dori et Tera, 60 km de route bitumée (connectée au corridor)</li> </ul>
4	Programme Routier 4 Dakar=Conakry (Labé-Medina-Gounass-Seriba) (Guinée/Sénégal) CU11	114 milliards de FCFA(jusqu'en 2007)BAD, ARAB 2, BOAD, FSD, FKDEA 3, OPEP, BADEA, BID, UEMOA et les gouvernements de Guinée et du Sénégal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bitumage de 385 km (Labé – Medina – Gounass)</li> <li>○ Entretien de 89 km</li> <li>○ Medina – Gounass – Tambacounda</li> <li>○ Bitumage de routes locales connectées au corridor (190 km)</li> </ul>

Source: UEMOA

## (3) Corridors de l'UEMOA

L'UEMOA a sélectionné 11 itinéraires comme corridors de l'UEMOA lors du Sommet UEMOA en 2009 (Décision N ° 39/2009/CM/UEMOA). Par la suite, le Corridor 7 a été divisée en deux voies. Un autre corridor a ensuite été ajouté pour connecter le port de Tema aux pays sans littoral. Les corridors de l'UEMOA qui sont des corridors internationaux ont été priorisés

dans les plans routiers de l'UEMOA en vertu du PACITR.

**Tableau 4-5 Liste des corridors de l'UEMOA**

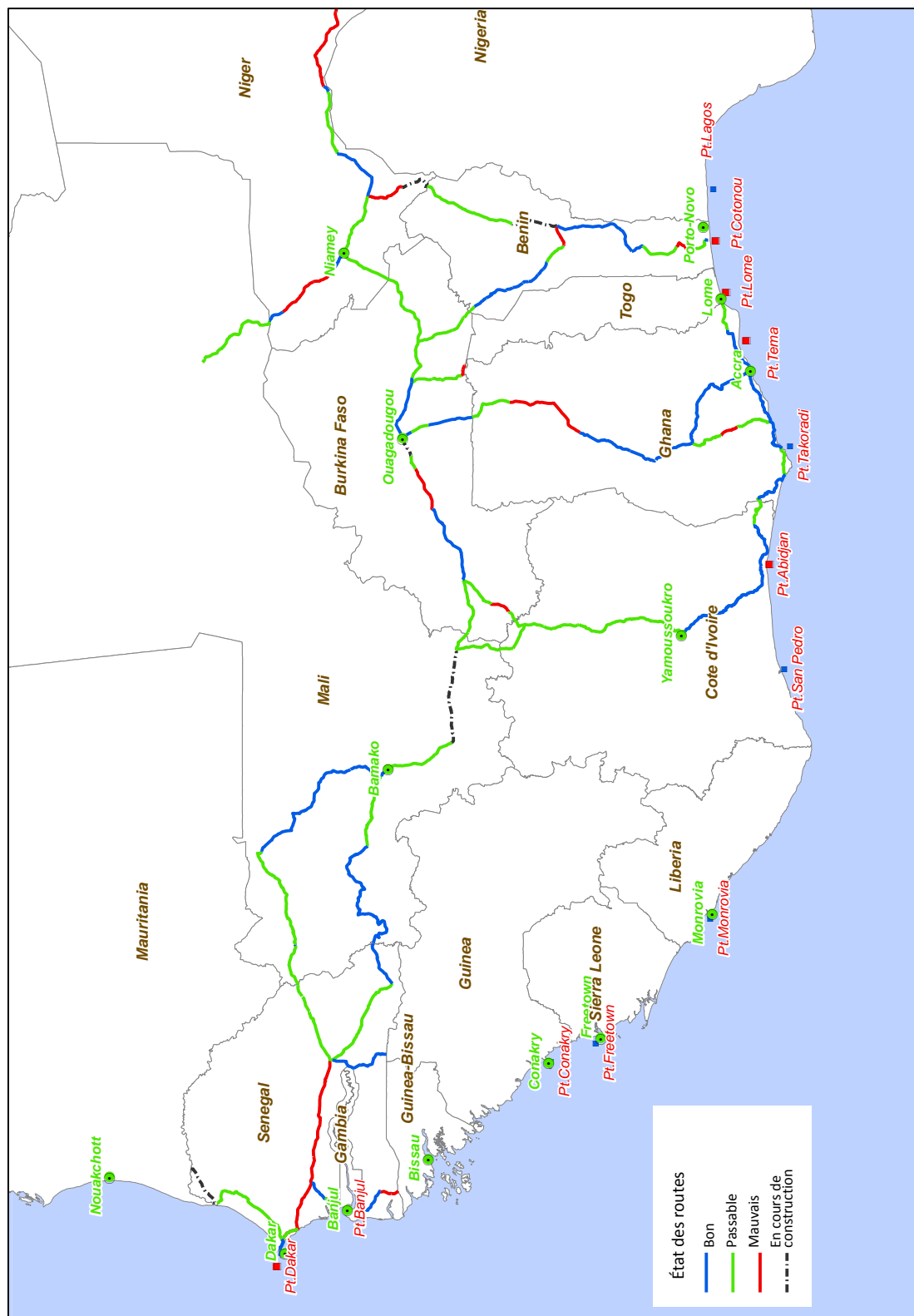
Corridor 1	Abidjan - Yamoussoukro - Ferkessedougou - La Léraba - Ouagadougou - Kantchari - Makalondi - Niamey
Corridor 2	Abidjan - Yamoussoukuro - Ferkessedougou - Zegoua - Sikasso - Bougouni - Bamako
Corridor 3	Cotonou - Malanville - Niamey - Gao
Corridor 4	Cotonou - Tindangou - Ouagadougou - Hérémanono - Bamako
Corridor 5	Lomé - Cinkansé - Koupéla - Kantchari - Makalondi - Niamey - Gao
Corridor 6	Lomé - Cinkansé - Ouagadougou - Hérémanono - Bamako
Corridor 7-1	Dakar - Kaolack - Tambacounda - Dibouli - Kayes - Bamako - Hérémanono - Ouagadougou - Katchari - Makalondji - Niamey
Corridor 7-2	Dakar - Kaolack - Tambacounda - Kédougou - Kita - Kati - Bamako - Hérémanono - Ouagadougou - Katchari - Makalondji - Niamey
Corridor 8	Dakar - M'Pack - Bissau
Corridor 9	Bissau - Pirada - Tambacounda - Kédougou - Kita - Bamako
Corridor 10	San Pedro - Odienné - Bougouni - Bamako
Corridor 11	Abidjan - Bouna - Gaoua - Pa - Ouagadougou - Niamey
Corridor 12	Téma - Kumasi - Tamale - Navrongo - Pô - Ouagadougou - Bobo Dioulasso - Sikasso - Bopugouni - Bamako

Source: Equipe d'étude JICA



Source: UEMOA

**Figure 4-2 Carte des corridors de l'UEMOA (2009)**



Source: équipe d'étude JICA basée sur l'enquête de collecte de données dans chaque pays

Figure 4-3 État des routes sur corridors de l'UEMOA (2011)

## 4.2 Situation Actuelle des Corridors de l'UEMOA

Dans cette section, nous avons résumé les grandes lignes du tronçon et l'état actuel des corridors de l'UEMOA dans les domaines visés par la présente enquête. Chaque corridor dans cette section est présenté comme reliant des villes principales.

**Tableau 4-6 Liste des routes entre les grandes villes**

	<b>Corridor</b>	<b>Origine destination</b>	<b>Longueur de la route</b>
<b>1</b>	Dakar - Tambacounda - Kayes - Bamako (Nord) (UC7)	Dakar Bamako	1.540 km
<b>2</b>	Dakar - Tambacounda - Kita -Kati - Bamako(Sud) (UC9)	Dakar Bamako	1.300 km
<b>3</b>	Route Bamako - Sikasso - Bobo-Dioulasso - Ouagadougou (UC1,2,4,6,7,11)	Bamako Ouagadougou	971 km
<b>4</b>	Ouagadougou - Niamey (UC1,5,7,11)	Ouagadougou Niamey	420 km
<b>5</b>	Niamey - Gao (UC3,5)	Niamey Gao	234 km
<b>6</b>	Bamako -San Pedro (UC10)	Bamako San Pedro/Port	985 km
<b>7</b>	Ouagadougou - Bobo Dioulasso - Abidjan (UC1,2)	Ouagadougou Abidjan /Port	1.148 km
<b>8</b>	Ouagadougou -Abidjan(Route de l'est) (UC11)	Ouagadougou Abidjan /Port	1.030 km
<b>9</b>	Ouagadougou - Accra (UC12)	Ouagadougou Accra Tema Port	1.040 km
<b>10</b>	Ouagadougou - Lomé (UC5)	Ouagadougou Lomé /Port	948 km
<b>11</b>	Ouagadougou - Cotonou (UC4)	Ouagadougou Cotonou /Port	1.060 km
<b>12</b>	Niamey - Cotonou (UC3)	Niamey Cotonou /Port	1.050 km

\*UC : Code de Corridor de l'UEMOA

Source: Equipe d'étude JICA

### (1) Dakar - Tambacounda - Kayes - Bamako (Nord)

Cet axe Dakar-Bamako fait partie du corridor international le plus important reliant les capitales du Mali, du Burkina Faso, du Niger, du Tchad et du Nigeria selon le programme du NEPAD. Cette route n'est pas seulement utilisée pour les échanges entre le Sénégal et le Mali, il est également important comme voie de transport à partir du port de Dakar vers le Mali.

Ce corridor a la forme d'un réseau de bretelles qui vont du nord au sud en direction de Bamako à Tambacounda. Le transport routier Dakar-Bamako a débuté en 2001 après la

construction de la route entre Kayes et Bamako.

La section Kaolack-Tambacounda-Kidira a été construite avec le soutien de l'UE en 2007 et la section Fatick-Kaolack a été réhabilitée avec l'appui de la BAD en 2009.

Plusieurs projets sont mis en œuvre pour résoudre les problèmes actuels qui existent entre Dakar et Bamako, tels que le trafic intense, un grand nombre de points de contrôle et des charges à l'essieu qui entraînent une détérioration rapide de la surface des routes. Il s'agit notamment des projets suivants:

- La création de ponts bascules;
- La construction d'une autoroute Dakar-Diamniadio (financée par la BAD);
- La réduction des points de contrôle (par exemple "BORDERLESS" <http://www.borderlesswa.com/>), etc.

Du point de vue institutionnel et juridique, il existe d'autres problèmes qui sont liés au fait que les conventions sur le transport routier inter-états et de transit, comme la CEDEAO et le TRIE (Transit Routier Inter Etats), qui ont été signés par tous les états de l'UEMOA, n'ont pas encore été mis en œuvre.

## **(2) Dakar - Tambacounda - Kita - Kati - Bamako (Sud)**

Le projet de construction de la route Kédougou-Saraya-Kita fait partie du programme de développement du corridor Dakar-Bamako sud. Ce projet comprend la réfection de la route goudronnée entre Kédougou et Saraya et la construction d'une nouvelle route entre Saraya et Kita (Mali). La longueur totale est d'environ 371 km, dont 112 km au Sénégal sont soutenus par un groupe de bailleurs de fonds, notamment la BID (Banque islamique de développement), la BAD, la BOAD (Banque Ouest Africaine de Développement) et la JICA.

Le projet avec les composantes suivantes a été achevé en 2009:

- Réhabiliter la route entre Kédougou et Saraya, 61 km (en partie financée par la JICA);
- Construire une nouvelle route entre Saraya et Musala (frontière), 51 km;
- Construire le pont de Falémé (projet de la JICA aide non remboursable).

Il est à noter que le corridor sud a l'avantage d'être plus court de 200 km que celui du nord. Les travaux de construction ont été achevés en 2012 mais le service douanier n'a pas commencé car le corridor ne fonctionne pas.

## **(3) Route Bamako - Sikasso - Bobo-Dioulasso - Ouagadougou**

Cette route est une artère reliant la capitale du Mali et Bobo-Dioulasso, la deuxième ville du Burkina Faso et la capitale du Burkina Faso. Il s'agit d'une route reliant UC1, 2, 4, 6, 7 et 11 des corridors de l'UEMOA. Sikasso au Mali et Bobo-Dioulasso, une ville qui est un centre commercial dans le côté du Burkina Faso, sont des points de circulation importants pour le

commerce avec la Côte d' Ivoire.

Toutes les routes sont bitumées mais la chaussée dans certaines sections est gravement endommagé et nécessite un entretien périodique.

- Bougouni – Kouale (57 km): en réhabilitation (BOAD 6 milliards) par (un CGC chinois)
- Kouale – Pont Bagoé – Sikasso (151 km) : en réhabilitation (BAD 14.9 milliards)
- Bobo Dioulasso – Orodara – Frontière du Mali (130 km) : envisage un financement pour la réhabilitation (35 milliards), étude faite avec des fonds IDA (2006, 2009)



Ouagadougou



Près de Boromo



Bobo-Dioulasso



Près de Houndé

Source: Equipe d'étude JICA (le 29 mai/2012)

**Photo 4-1 Etat des routes Bamako - Sikasso - Bobo-Dioulasso - Ouagadougou**



Source : Ministère des infrastructures et du désenclavement du Burkina Faso

**Photo 4-2 État des routes Bobo Dioulasso - Orodara -Frontière du Mali**

#### **(4) Ouagadougou – Niamey**

Cette route est une artère reliant la capitale du Burkina Faso à la capitale du Niger. Elle relie les corridors de l'UEMOA UC1, 4, 5, 7 et 11. Elle fonctionne comme route d'accès à Ouagadougou et Niamey pour les pays côtiers et les ports maritimes.

Toutes les routes sont des routes à deux voies bitumées mais le revêtement est endommagé dans certaines sections et il a besoin d'entretien périodique.

Les douanes aux frontières sont à Kantchari au Burkina Faso et à Torodi qui est à environ 50 km dans la direction de Niamey à partir de la frontière du Niger.



Source: Equipe d'étude JICA (le 7 Mai 2012)

**Photo 4-3 État de la route Ouagadougou –Niamey**



**(5) Niamey – Gao**

La capitale du Niger, Niamey et Gao, une ville dans le nord du Mali, sont reliées par cette route qui connecte les corridors de l'UEMOA UC3, 5 et 11.

L'état de la chaussée est bon sur environ 50 km à partir de Niamey, mais le trottoir entre Gotheye et Ayorou (140 km) est en mauvais état et fait l'objet d'une réhabilitation.

**(6) Bamako -San Pedro**

Du nord au sud, dans la partie ouest de la Côte d'Ivoire, ce corridor relie Bamako, et le port de San Pedro et le corridor de l'UEMOA UC 10.

Le revêtement en asphalte a été complété entre San Pedro et Odiénné (676 km), mais on signale qu'il est gravement endommagé. Une enquête est envisagée pour préparer sa réhabilitation. Cependant, il y a eu un développement d'Odiénné à la frontière du Mali, et aucun F / S n'a été pris en compte. On pense que cette voie est de faible priorité.

**(7) Ouagadougou – Bobo Dioulasso – Abidjan**

D'une longueur de 1.148 km, le corridor Ouagadougou - Bobo Dioulasso - Abidjan relie les deux principales villes du Burkina Faso vers le port ivoirien d'Abidjan. Il offre l'avantage d'un mode de transport alternatif: route et rail. Il se connecte aux corridors UC1, 2 et 11 de l'UEMOA.

Les routes sont bitumées d'un bout à l'autre, et leur état est jugé moyen dans l'ensemble. Mais certaines sections sont sévèrement dégradées, en particulier la section ivoirienne.

**1) Etat des Routes au Burkina Faso**

La section de Bobo Dioulasso-Banfora-Niangoloko (ville frontière) est bitumée, mais il y a des nids de poule dans certaines parties et le bon fonctionnement et l'entretien sont des problèmes. La largeur de la route n'est pas suffisante pour les gros camions se dépassant. En se dépassant, ils doivent passer sur les abords, ce qui contribue à accélérer la dégradation de la route.

Par ailleurs, l'état des routes de la section entre Ouagadougou et Bobo Dioulasso est comme décrit dans le rapport sur le trajet Bamako-Ouagadougou.

**2) Etat des Routes en Côte d'Ivoire**

Toutes les sections sont bitumées, mais la réhabilitation et l'entretien appropriés sont nécessaires. La section entre Abidjan et Pakobo est développée en autoroute (l'Autoroute du Nord) et le prolongement de la section vers Yamoussoukro, la capitale, est en cours de réalisation.

- Yamoussoukro - Bouaké - Ouangolodougou (383 km): Réhabilitation terminée, F / S

(fonds de l'UEMOA), la construction (financement indécié).

- Yamoussoukro - Bouaké (96 km): Plan d'extension de l'autoroute, F/S (fonds de l'UEMOA)

Nonobstant les conventions régionales, le trafic sur les routes souffre de goulots d'étranglement liés aux multiples charges, aux points de contrôle multiples et la pratique de la corruption. Les enquêtes sur le corridor montre que le nombre de points de contrôle reste élevé, jusqu'à un (01) poste de contrôle tous les trente (30) km. Il y a environ 40 postes de contrôle le long de l'itinéraire.

L'état de délabrement du chemin de fer conduit à une vitesse de fonctionnement limitée et des ralentissements importants. L'opération est gérée par une société privée, SITARAIL, en vertu d'un contrat de concession avec les deux états du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire.



Autoroute du Nord de l'Abidjan



Autoroute du Nord aux environs de l'Abidjan

Source: équipe d'étude JICA (le 24 Avr 2012)

**Photo 4-4 Autoroute du Nord (Abidjan)**



Nid-de-poule apparu



Véhicule en panne

Source: Equipe d'étude JICA (le 29 mai/2012)

**Photo 4-5 Etat de la route de Banfora - Niangoloko**



Gare de Bobo Dioulasso



Chemin de fer près de Banfora

Source: Equipe d'étude JICA (le 29 mai/2012)

**Photo 4-6 condition du chemin de fer (Gare de Bobo Dioulasso, près de Banfora)**

**(8) Ouagadougou - Abidjan (Route de l'est)**

Cette route va du nord au sud dans la partie orientale de la Côte d'Ivoire. Elle est prévue pour être la connexion la plus rapide entre Ouagadougou et Abidjan. Elle se connecte à UC11 des corridors de l'UEMOA.

En Côte d'Ivoire, la chaussée a été réalisée entre Abidjan et Bouna, mais son fonctionnement et son entretien sont un problème. Pris en charge par des fonds BOAD, un F / S a été réalisé sur la section comprise entre Bouna et la frontière avec le Burkina Faso. Depuis novembre 2011, ils sont à la recherche de prêts.

La construction du côté Burkinabè est lente et il est prévu qu'une quantité considérable de temps sera nécessaire avant l'ouverture de la voie.

**(9) Ouagadougou - Accra (Port de Tema)**

S'étendant sur un réseau 1.040km, cette route relie la capitale Ouagadougou au port de Tema au Ghana. Elle sert de route principale du Burkina Faso au Ghana et du port de Tema pour les marchandises en transit. La route est bitumée de bout en bout et son état varie de moyen à sévère dégradation en fonction de la section. Elle se connecte à UC1, 4, 5, 7 et 11 des corridors de l'UEMOA.

**(10) Ouagadougou – Lomé (Port de Lomé)**

Cette route s'étend sur un réseau 948 km, reliant la capitale Ouagadougou au port de Lomé. La route est bitumée de bout en bout et de son état varie de moyenne à sévère dégradation en fonction de la section. Par exemple, sa situation entre Bittou et Cinkansé est très dégradée. Les conditions de circulation le long de l'ensemble du corridor sont réputées moyenne en général. Il s'agit d'une route reliant UC5 et 11 des corridors de l'UEMOA.

C'est une route principale pour les marchandises en transit au Burkina Faso, et une réhabilitation est attendue comme un F / S et de la construction ont été achevées avec des fonds de l'UEMOA et de la BAD.

À la ville frontalière de CINKANSE, un poste frontière juxtaposé a été mis en place pour la première fois dans la région de l'UEMOA en octobre 2011. Toutefois, il ne fonctionne pas comme prévu en raison de problèmes d'organisation et il y a des problèmes avec l'intégration des systèmes d'information.

### 1) État des Routes au Burkina Faso

- Koupéla – Bittou – Cinkansé (150 km): réhabilitation avec des fonds de la BAD (don de 125.7 millions de \$, prêt de 32 millions de \$)

### 2) État des Routes au Togo

- Cinkansé- Tandjouare (81 km): Réhabilitation et construction (EXIM Bank de la Chine)
- Blitta-Sokodé- Kara (155 km): F / S terminé (UEMOA)
- Aledjo - détours par Défalé: en construction (EXIM Bank de la Chine)
- Aouda - Blitta (48 km): Réhabilitation et construction (BAD)
- Blitta - Atakpamé (102 km): Réhabilitation. F / S terminée (UEMOA), construction (BAD)
- Les sections nationales du Togo: F / S pour les quatre voies (UEMOA)



Détérioration des chaussées due aux besoins excessifs en camions lourds

Source: équipe d'étude JICA (le 18 Juin 2012)

**Photo 4-7 Près de l'entrée du terminal du Sahel et de la banlieue de Lomé**

### (11) Ouagadougou - Cotonou

Ce parcours commence à partir de Fada-N' gourma au Burkina Faso, traverse Parakou du Bénin et atteint le port de Cotonou. Toutes les sections sont bitumées mais l'état de la chaussée d'une section de 70 km au nord de Parakou est très mauvais. Cette route est principalement

utilisée pour le transport de carburant. Elle se connecte à UC4 et 11 des corridors de l'UEMOA.

## **(12) Niamey – Cotonou**

Cette route relie Niamey, capitale du Niger au port de Cotonou. Elle se connecte à UC3 et 11 des corridors de l'UEMOA.

Etant le plus court chemin entre Niamey et le port de Cotonou, elle est devenue le corridor international le plus important pour le Niger. De nombreux camions de marchandises se rendent dans le nord du Nigeria à partir de Cotonou et en passant par le Niger. Il s'agit d'un corridor indispensable pour le commerce dans la région.

Au Bénin, elle s'allonge du nord au sud et est une route dorsale du territoire national.

### **1) État des Routes au Bénin**

Les routes du Bénin n'ont pas de problèmes graves. Elles sont relativement plats. Des chaussées endommagées existent entre Allada et de Dassa (150 km) au sud du Bénin. On dit qu'elles sont en cours de réhabilitation.

### **2) État des Routes au Niger**

Les sections entre Niamey et Dosso sont en bon état. La section entre Dosso et Bella (83 km) est bitumée, mais la largeur n'est pas suffisante en cas de croisement de gros camions. Il y a beaucoup de nids de poule et les zones sans revêtement nécessitent une réfection. Un F / S (2013) a été mené et pris en charge par les fonds de l'Union Européenne.

Dans la section de 72 km de Bella à la ville frontière Béninoise de Gaya, les travaux de réhabilitation sont en cours avec l'appui de fonds de la BAD et de la BOAD. Actuellement, le revêtement de bitume a été complètement enlevé et la conduite sur une route non goudronnée est inévitable. Le volume du trafic de camions est grand dans les sections de Gaya où le dédouanement à la frontière est nécessaire pour le transit et la route est étroite et fortement dégradée.

Les dommages causés aux véhicules et au fret sont inévitable dans de telles conditions routières. Les camions de marchandises sont vieux et tombent en panne fréquemment. L'équipe d'enquête a vu au moins 30 véhicules en réparation sur la route au moment de l'étude sur le terrain.

#### Section 1: la section Dosso-Bella

Longueur: environ 87 km / Statut: largeur étroite, nids de poule, chaussée de décapage

Etude / Construction: Enquête et plan complété par UE (2012). Le bailleur est indéterminé.

#### Section 2: Section Bella-Gaya (frontière du Bénin)

Longueur: environ 70 km / Statut: non bitumée

Etude / Construction: Procédure de construction en co-financement par la BAD et la BOAD.

La construction de certaines sections de pont a commencé.

La contribution du fonds n'a pas atteint 100%.

Dans une enquête menée auprès du Ministère des Transports, la construction des sections

mentionnées ci-dessus a été mentionnée comme une priorité absolue dans la construction des routes au Niger.



Véhicule en panne



Largeur de la chaussée inadéquate

Source: Equipe d'étude JICA (le 8 Mai 2012)

**Photo 4-8 Condition de la route section Dosso-Gaya**



En cours de construction dans le projet de réhabilitation

Source: Equipe d'étude JICA (le 8 Mai 2012)

**Photo 4-9 Condition de la route section Bella-Gaya**



Détérioration des chaussées due aux besoins excessifs en camions lourds



Existence d'un grand nombre de vieux camions

Source: Equipe d'étude JICA (le 8 Mai 2012)

**Photo 4-10 Conditions de la route à Gaya**

### 4.3 Organisations de gestion des corridors

La gestion du corridor est régie par de multiples accords bilatéraux qui englobent les modes de transport et les processus sur le corridor. Il s'agit notamment de: (i) un accord de route, (ii) un accord de port, (iii) un accord de chemin de fer, (iv) un accord maritime et (v) un accord de transit.

En plus de ces accords, un certain nombre de conventions sous régionales sont établies en vertu d'un cadre réglementaire communautaire. Cela inclut la Convention de transit routier inter-état (TRIE) de la CEDEAO qui administre les procédures douanières communes internationales dans 16 pays et la Convention de transport routier inter-Etats (TIE), qui régit l'accès au réseau routier inter-Etats par les opérateurs de transport professionnels.

L'UEMOA a sélectionné des corridors et les organisations de gestion sont établies comme indiqué ci-dessous.

**Tableau 4-7 Organisations de gestion des corridors**

	<b>Tâches</b>	<b>Composition/Fonds</b>
Conseil d'orientation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoption des programmes du comité de pilotage et l'approbation des rapports d'activités.</li> <li>- Rapport d'activité soumis au gouvernement concerné une fois par an.</li> <li>- Décision sur l'origine des fonds et l'adoption des budgets du comité de pilotage du corridor</li> </ul>	Ministres des transports des pays du corridor
Comités de Gestion *Subordonné Conseil d'Orientation et les activités sont suivies par l'UEMOA.	<p>Mise en œuvre du PACTIR, PRFTTAO4 et d'autres programmes intercommunautaires dans chaque corridor. Les tâches sont détaillées ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyser les entraves à la circulation fluide et prendre les mesures nécessaires</li> <li>- Assurer le suivi des directives liées à la fluidité du transport et du transit sur le corridor</li> <li>- Mettre en œuvre des études d'impacts pour faciliter le transport dans les corridors</li> <li>- Collecte et communication d'informations pour améliorer le trafic/ transit</li> <li>- Instruction et sensibilisation des utilisateurs sur les décisions se rapportant aux corridors</li> <li>- Mesure d'application (les utilisateurs) des règles liées à la fluidité du trafic sur le corridor.</li> </ul>	<p>-Huit représentants de chaque pays corridor (quatre du gouvernement et quatre du secteur privé).</p> <p>- les fonds sont recherchés dans les contributions de chaque pays du corridor, du secteur privé en tant que membre du comité, les sociétés privées liées aux corridors et le financement des bailleurs.</p>

Source: Equipe d'étude JICA basé sur des informations de l'UEMOA

## **4.4 Statut des Chemins de Fer**

Dans la zone de l'UEMOA, il y a plus de 3.000 km de chemin de fer. Vu la dégradation notable de ses installations, il ne peut pas déployer une capacité de transport suffisante. On présente ci-dessous, la situation actuelle de ce chemin de fer et ses principaux problèmes sur le plan de la capacité de transport, identifiés à partir des résultats de l'enquête verbale faite auprès des autorités locales et d'une entreprise ferroviaire.

### **4.4.1 Situation actuelle du chemin de fer**

#### **(1) L'exploitation du chemin de fer est limitée au réseau bilatéral entre deux pays**

Actuellement, les chemins de fer servant de corridors internationaux se limitent au TRANSRAIL (Dakar – Bamako) et au SITARAIL (Abidjan- Ouagadougou). Le Togo, le Bénin et le Ghana ont aussi chacun un chemin de fer, mais qui se limite au transport interne, et ne sert pas à la distribution internationale.

#### **(2) Dégradation des rails et du système**

Les rails sont fragiles et divers. Ils ont de 50 à 90 ans, ayant été posés dans les années 1920 à 1970. La dégradation des éléments structurels est aussi frappante, et ces rails ne sont adaptés pour supporter les besoins de transport.

La capacité de transport est fragilisée par la dégradation des voitures et les capacités insuffisantes des wagons. La fourniture de pièces de rechange en cas de panne est difficile, ce qui provoque aussi la baisse du taux de fonctionnement. Les locomotives et les wagons sont variés, ce qui rend la normalisation difficile, et conduit à l'inefficacité. Par manque de wagons, il est difficile de répondre à la demande de transport, ainsi des marchandises sont en attente de transport ferroviaire aux ports de Dakar et d'Abidjan.

#### **(3) Fonctionnement à petite vitesse et nombreux déraillements**

À cause de la dégradation des rails, etc., le niveau du service est très bas : une vitesse suffisante ne peut pas être obtenue et les déraillements sont nombreux.

Entre Dakar et Bamako, la vitesse moyenne est inférieure à 20 km/h. Dans certaines sections à ponts dégradés, elle est limitée à 10 km/h. Entre Abidjan et Ouagadougou, la vitesse moyenne est supérieure à 30 km/h, un peu plus rapide que pour Dakar-Bamako. Mais comme la voie est unique, il y a des temps d'attente, etc. ce qui fait problème. Plus de 100 déraillements ont aussi lieu par an entre Dakar et Bamako, ce qui montre également un problème de sécurité.



**Tableau 4-8 Principales lignes de chemin de fer en fonctionnement**

Section	Longueur	Opérateur	État de fonctionnement
Dakar - Bamako (Senegal-Mali)	1.286 km(Total) -644 km(SG) -642 km(ML)	TRANSRAIL	(marchandises) 1 train/jour *Objectif : 2 trains/jour (voyageurs) 3 trains/semaine
Abidjan-Ouagadougou-Kaya (Côte d'Ivoire-BurkinaFaso)	1.260 km(Total) -638 km(CI) -622 km(BF)	SITARAIL	((marchandises) 1 train/jour * Objectif : 4 trains/jour (voyageurs) 3 trains/semaine *Pas de service entre Ouagadougou et Kaya
Takoradi-Awaso (Ghana)	237km	GRC (Ghana Railway company)	(Freight) 3-4trains/week
Accra-Nsawam/ Accra-Tema (Ghana)	59km		(Passenger)3-4trains/day (no service on sunday)
Lomé – Blitta (Togo)	276 km (seulement à l'intérieur du Togo)	Togo Rail (marchandises seulement)	Ligne réservée au transport du phosphate
Cotonou – Parakou (Benin)	438 km (seulement à l'intérieur du Bénin)	OCBN (marchandises seulement)	3 trains/semaine
Total	3.260 km		

Source : Stratégie ferroviaire de l'UEMOA, Résultats de l'enquête verbale sur le terrain

#### 4.4.2 Plan d'aménagement futur

L'UEMOA a établi une Étude pour l'élaboration d'une stratégie de développement du transport ferroviaire dans l'espace UEMOA pour consolider le fonctionnement du chemin de fer. Dans son étude stratégique, elle souligne la nécessité des nouvelles lignes présentées dans le Tableau ci-dessous. Les plans futurs plaident pour un réseau reliant les capitales de chaque pays. La construction de chemins de fer grâce à des fonds privés est recherchée, mais y parvenir à court terme est considéré comme difficile en raison du manque de rentabilité.

**Tableau 4-9 Plan directeur du transport ferroviaire**

	Section	Route	Longueur
1	Mali-Côte d'Ivoire	Bamako-Sikasso-Ouangolo	599km
2	Burkina Faso-Niger	Kaya-Dori-Niamey	551km
3	Togo -Burkina Faso	Blitta – Fada Ngourina-Ougadougou	783km
4	Niger-Benin	Niamey –Dosso-Parakou	625km
5	Mali- Burkina Faso	Sikasso-Orodara-Bobo Dioulasso	164km
6	Côte d'Ivoire-Mali	San Pedro-Man-Odiénné-Bamako	900km
Total			3.622 km

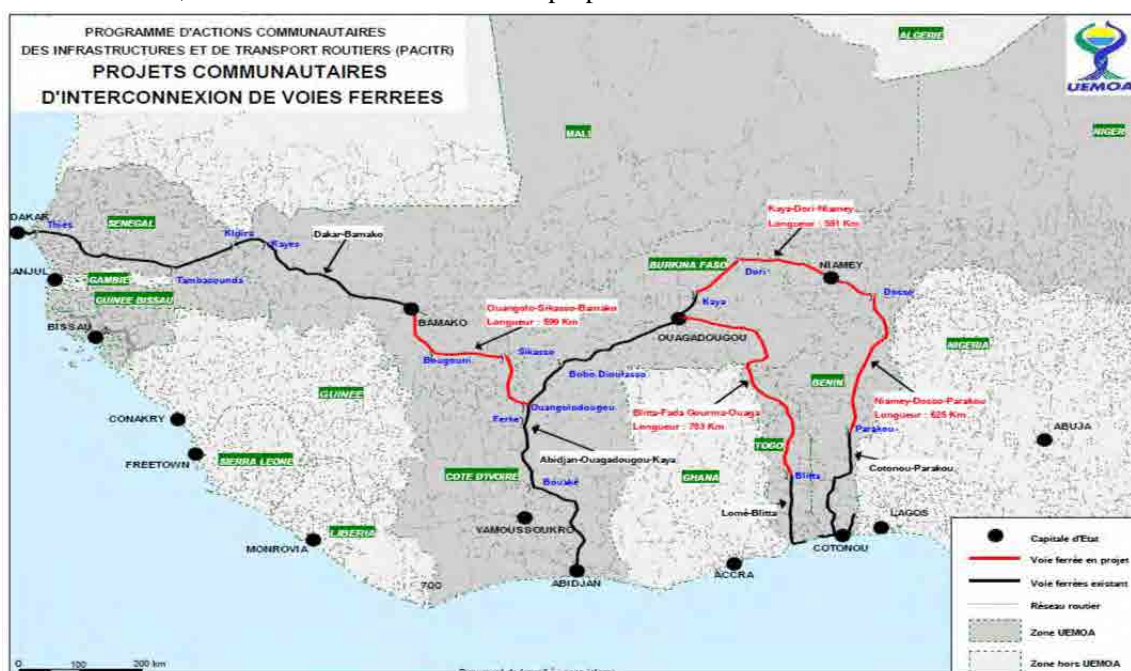
Source : Stratégie ferroviaire de l'UEMOA

Comme indiqué dans les rubriques 1 à 4 du Tableau 4-9 de ce document, on suggère la mise en place des nouvelles lignes prioritaires de la longueur de 2.500 km. Le coût du projet incluant l'aménagement du système, est estimé à un montant de 2,37 billions de FCFA (env. 380

milliards de yens). Par ailleurs, avant la mise en place de nouvelles lignes, les lignes existantes (3. 300 km) devront être réhabilitées, le coût de ce projet étant estimé à 1,08 billions de FCFA (env. 170 milliards de yens).

Pour la mise en place et la réhabilitation de ces lignes, la promotion du développement dans le cadre d'une approche PPP (Partenariat Public-Privé) en recourant aux secteurs privés est prévue comme pour le cas pour SITARAIL. Toutefois compte tenu des besoins en transport et des résultats réels des projets de réhabilitation réalisés jusqu'ici, il faudra beaucoup d'efforts pour réaliser la mise en place de nouvelles lignes.

Les principaux donateurs intervenant à l'aménagement des corridors sont l'UEMOA, la BAD, la BOAD, etc. Dans l'étude de faisabilité (F/S) qui fait l'objet de l'examen au sein du siège de l'UEMOA, les 3 itinéraires ci-dessous sont proposés.



Source : Stratégie de développement du transport ferroviaire dans l'espace UEMOA

**Figure 4-4 Réseau ferroviaire dans l'espace d'UEMOA**

**Tableau 4-10 F/S pour le développement des chemins de fer par l'UEMOA**

Route	Investigateur
Dakar – Bamako Ouagadougou	Investigation en cours. Dakar –frontière du Burkina Faso: Agence américaine de développement et de commerce : commission de l'UEMOA
Parakou – Niamey	Parakou-Dosso: Niger-Benin conduisent l'étude. Dosso–Niamey: la commission de l'UEMOA attend l'exécution d'un contrat.
Abidjan -Niamey	L'UE a signé un contrat de mise en œuvre mais l'étude est temporairement arrêtée à cause des problèmes de sécurité en côte d'Ivoire.

Source: Equipe d'étude JICA basée sur l'information de l'UEMOA

## **4.5 Résumé du Chapitre**

### **(1) Réseau routier**

Les voies autres que les corridors Bamako-San Pedro et Abidjan-Ouaga (Ouest) sont des réseaux de routes bitumées servant de corridors internationaux. Bien que la route elle-même a déjà été ouverte, le corridor Dakar-Bamako (sud) ne fonctionne pas actuellement comme un corridor international, car un service de dédouanement n'y est pas été établi.

### **(2) Conditions des routes**

Bien que toutes les sections des corridors qui fonctionnent actuellement soient bitumées, certaines sections sont endommagées et nécessitent une réhabilitation, surtout la section du corridor Bamako - Ouagadougou avant et après la frontière, et la section frontalière Niamey - Cotonou.

Tandis qu'une réhabilitation à grande échelle est nécessaire pour la section frontalière Niamey-Bénin, cela occasionnera un goulot d'étranglement temporaire obligeant à une conduite lente et dangereuse. Un entretien adéquat est requis

Certaines sections ne sont pas en conformité avec les normes de l'UEMOA (Caractéristiques de la construction et d'aménagement des routes communautaires), à savoir une largeur de 7,00 m et un trottoir de 1,50 m ne sont pas garantis.

Il y a plusieurs routes permettant l'accès des pays enclavés aux ports. Les principales voies d'accès de chaque pays vers les ports sont les suivantes:

La dégradation des routes est principalement due aux causes suivantes:

- i. Problème d'érosion;
- ii. Manque de contrôle du poids;
- iii. Matériaux de construction de faible qualité;
- iv. Travaux de construction inadéquats;
- v. Manque d'entretien préventif.

### **(3) Chemin de fer**

Un service ferroviaire est disponible entre le Mali et Dakar (TRANSRAIL) et entre Ouagadougou et Abidjan (SITARAIL). Cependant, la capacité de transport est insuffisante pour répondre à la demande en raison d'installations obsolètes et du manque d'équipements.

Les plans futurs plaident pour un réseau reliant les capitales de chaque pays. La construction de chemins de fer grâce à des fonds privés est recherchée, mais y parvenir à court terme est considéré comme difficile en raison du manque de rentabilité.