

**FONDS REGIONAL DE
DEVELOPPEMENT DE LA CEDEAO
(FRDC)**



**ECOWAS REGIONAL
DEVELOPMENT FUND
(ERDF)**

**COMMUNICATION SUR LA POLIQUE ET LE SYSTEME
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VIGUEUR
DANS L'ESPACE CEDEAO**

***SEMINAIRE ORGANISE PAR LE COMITE TECHNIQUE
C2-4 DE L'ASSOCIATION MONDIALE DES ROUTES
DU 13 AU 15 JUIN 2005 A OUAGADOUGOU
BURKINA FASO***

**Présentée par :
M. HAÏNIKOYE Amadou
Directeur des Opérations du FRDC**

I. RAPPEL SUR LA CEDEAO

1.1. Pays membres

Créée le 28 mai 1975 afin de promouvoir la coopération et l'intégration des pays de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comprend quinze (15) Etats membres qui sont les suivants : le Bénin, le Burkina Faso, le Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Léone et le Togo.

1.2. Objectifs de la CEDEAO

La CEDEAO a pour mission de promouvoir la coopération et le développement dans tous les domaines de l'activité économique, d'abolir, à cette fin, les restrictions au commerce, de supprimer les obstacles à la libre circulation des personnes, des services et des biens, d'harmoniser les politiques sectorielles régionales. L'objectif majeur reste la constitution d'un vaste marché commun Ouest-africain et la création d'une union monétaire.

1.3. Organisation

Les institutions de la CEDEAO sont :

- la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement,
- le Conseil des ministres,
- le Parlement,
- le Conseil économique et social (non encore mis en place),
- la Cours de justice,
- le Secrétariat exécutif,
- les Commissions spécialisées,
- les institutions spécialisées comprenant : la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) avec ses deux filiales (la Banque

régionale d'investissement de la CEDEAO (BRIC) et le Fonds régional de développement de la CEDEAO (FRDC) ;
l'Organisation ouest africaine de la santé (OOAS).

- Toutes autres institutions qui peuvent être créées par la Conférence.

La Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernement est l'instance suprême de décision de la Communauté. Elle se réunit une fois par an, mais peut aussi tenir des sommets extraordinaires. Sa présidence est assurée à tour de rôle par les Chefs d'Etats.

Le Conseil des ministres se compose de deux (2) ministre par Etat membre. Il est présidé par l'un des deux ministres de l'Etat qui assure la présidence de la Conférence. Il se réunit deux (2) fois par an, en session ordinaire, mais aussi tenir de sessions extraordinaires. Le Conseil des ministres est responsable du bon fonctionnement et du développement de la Communauté.

Le Parlement comprend cent vingt (120) membres à raison de cinq (5) sièges au minimum par Etat, les quarante (40) autres sièges étant repartis entre les Etats en fonction de leur population. Le Parlement peut se saisir de toute question intéressant la Communauté, notamment en matière de respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Il peut aussi être saisi à titre consultatif.

La Cour de justice est composée de sept (7) juges indépendants choisis par la Conférence. Elle est le principal organe judiciaire de la Communauté. Elle assure le respect du droit et des principes d'équité dans l'interprétation et l'application du Traité. Elle connaît en outre des différends qui peuvent surgir entre les Etats membres, ou les Etats membres et les institutions de la Communauté, les Etats membres pouvant également agir au nom de leurs ressortissants. Les arrêts de la Cour ont force obligatoire à l'égard des Etats membres, des institutions de la Communauté et des personnes physiques et morales.

Les commissions techniques spécialisées sont les suivantes :

- (i) Alimentation,
- (ii) Industrie, Science & Technologie et Energie,

- (iii) Environnement et ressources naturelles,
- (iv) Transport, Communication et Tourisme,
- (v) Commerce, Douane, Fiscalité, Statistique, Monnaie et Paiements,
- (vi) Affaires politiques, judiciaires & juridiques, Sécurité régionale et Immigration,
- (vii) Ressources humaines, Information, Affaires sociales et culturelles,
- (viii) Administration et Finances.

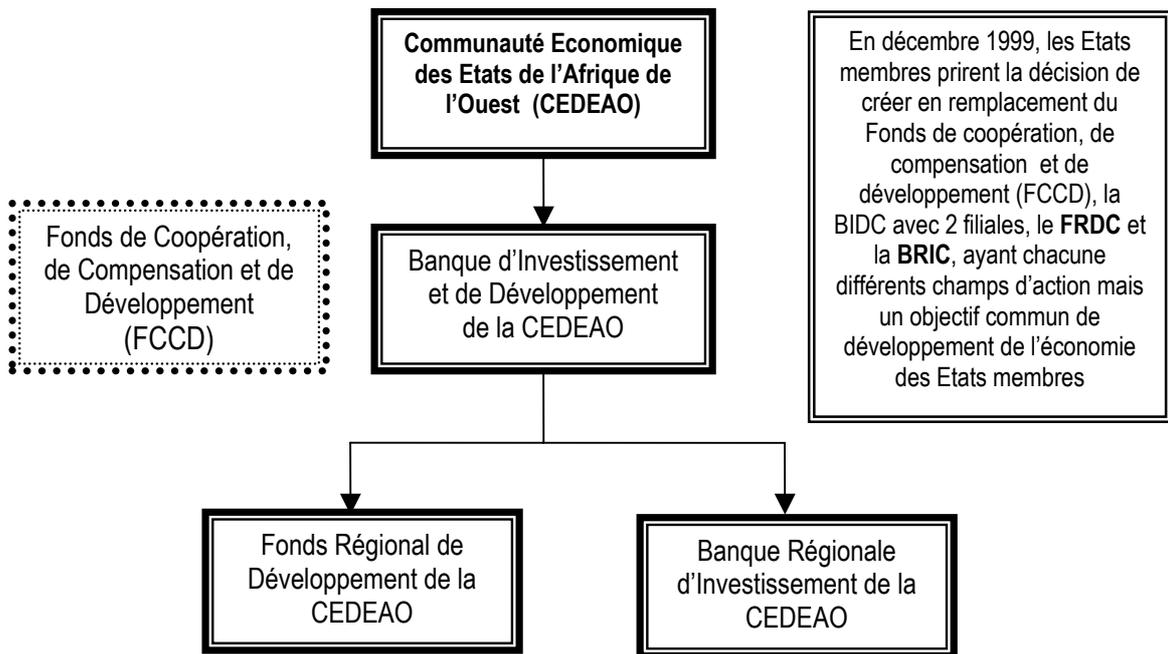
Dans son domaine de compétence, chaque commission a essentiellement pour mandat :

- de préparer des projets et programmes communautaires et de les soumettre à l'approbation du Conseil des ministres et
- d'assurer l'harmonisation et la coordination des projets et programmes communautaires.

Le Secrétariat exécutif est dirigé par un secrétaire exécutif nommé par la Conférence pour un mandat de quatre (4) ans renouvelable une seule fois, assisté de secrétaires exécutifs adjoints nommés par le Conseil des ministres pour la même durée. Le Secrétaire exécutif est le principal fonctionnaire exécutif de la Communauté. Il est chargé principalement de la préparation et de l'exécution des décisions de la Conférence et des règlements du Conseil.

Les institutions spécialisées sont compétentes dans leurs domaines respectifs. Les institutions financières, la BIDC et ses deux filiales à savoir la BRIC et le FRDC sont dotées chacune de la personnalité juridique et de l'autonomie financière.

Le graphique, ci-après, résume les liens de la CEDEAO avec le groupe de la BIDC.



1.4. INDICATEURS ECONOMIQUES DES PAYS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

Les principaux indicateurs du développement des pays d'Afrique de l'Ouest en 2002 établis par la Banque mondiale se présentent comme suit :

	Population		Produit intérieur Brut		Indices de Développement Humaines	Indices de Pauvreté Humaines	Espérance de Vie	Taux d'analphabétisme des adultes (% de la Population)
	Millions	Km ²	Millions USD	Revenu par habitant				
Bénin	6	57	2262	380	157	74	53	61
Burkina Faso	11	41	2406	230	172	84	45	77
Cabo Verde	0.441	62	n/a	1330	105	37	69	26
Côte d'Ivoire	16	50	9319	660	154	72	46	54
Gambie	1.286	129	n/a	330	161	75	53	64
Ghana	19	84	5419	350	129	59	58	30
Guinée	7	30	3120	450	162	n/a	46	0
Guinée Bissau	1.207	43	n/a	180	169	78	44	62
Libéria	1.13	32	n/a	0	n/a	n/a	47	47
Mali	11	9	2345	240	165	81	43	60
Niger	11	9	1861	180	173	85	46	85
Nigeria	127	139	41248	260	151	62	47	37
Sénégal	10	49	4372	500	155	73	52	64
Sierra Léone	5	70	654	130	174	n/a	37	0
Togo	5	86	1281	300	145	63	49	44

Source : Banque Mondial

Les indicateurs macro-économiques de la région sont les suivants :

Indicateurs	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001
PIB-croissance (%)	4,3	5,9	3,9	3,6	2,5	3,2	4
Inflation (%)	13,3	12,6	9,1	6,8	7	4,2	8
Déficit du budget (% PIB)	-2,8	-1	-2,8	-6	6	-0,8	-2,4
Investissement brut (% du PIB)	17,2	16,3	16	18	16	18	18
Épargne brute (%)	22	18,8	15	14	14	14	15
Exportation brute-quantité (%)	10,5	15,2	3,3	0,1	-5	4,3	1,2
Balance commerciale (% du PIB)	9,2	9,2	6,7	0,5	0	9,2	4
Compte courant (% du PIB)	-0,9	0,9	-0,5	-6,6	-7,8	-0,5	-3,4
Variation des taux de change (% du PIB)	11,4	8,3	-0,9	-16	13	28	-4
Dettes extérieures (%)	98	96,8	93,6	91,8	90	89,1	87,1
Coût de la dette	22,4	19,5	17,1	19	16	13,5	0

Source : Secrétariat exécutif

II. DES DECENNIES DE TRANSPORTS DES NATIONS UNIES AU NOUVEAU PARTENARIAT POUR L'AFRIQUE (NEPAD)

Dans l'avant propos au programme de la 2^{ème} décennie des Nations Unies pour les transports et les communications, le Secrétaire général adjoint des Nations Unies et Secrétaire exécutif de la CEA, Adebayo Adedeji affirmait :

"Les processus d'intégration et un degré accru d'autosuffisance collective impliquent trois actions interdépendantes à savoir :

- (a) l'intégration des infrastructures physiques, institutionnelles et sociales ;
- (b) l'intégration des systèmes de production ;
- (c) l'intégration des marchés africains.

Reconnaissant l'importance de ces secteurs clés et l'impérieuse nécessité qu'il y avait à mobiliser les gouvernements africains et la communauté internationale pour leur développement, la conférence des ministres de la CEA a adopté en mai 1977, une résolution demandant à l'assemblée générale des Nations Unies de proclamer une décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique afin de polariser l'attention sur les besoins particuliers dans le domaine des transports et des communications en Afrique. Cette résolution a été entérinée par le Conseil économique et social à sa réunion tenue en juillet 1977 et l'Assemblée générale des Nations Unies a ensuite proclamé officiellement, en décembre 1977 la période 1978-1988, Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique".

On se souviendra que la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'organisation de l'unité africaine (OUA) a par la suite fait sienne cette résolution à Monrovia en juillet 1978 en demandant aux Etats membres d'adopter, entre autres, les stratégies suivantes pour la mise en œuvre de la décennie :

- (a) Promotion de l'intégration des infrastructures de transports et de communications dans le but d'accroître les échanges intra-africains ;

- (b) Coordination des différents systèmes de transports afin d'accroître leur efficacité ;
- (c) Harmonisation des réglementations, nationales et réduction au minimum des barrières matérielles et non matérielles en vue de faciliter le mouvement des personnes et des marchandises ;
- (d) Mobilisation au cours de la Décennie de moyens techniques et de ressources financières en vue de promouvoir le développement et la modernisation des infrastructures de transport et de communications en Afrique.

Malheureusement la période de la première décennie a connu une forte détérioration de la situation économique en Afrique qui a influé négativement sur la mise en œuvre du programme dont la réalisation a abouti à un résultat mitigé. La communauté a mis alors deux (2) ans pour préparer une deuxième décennie conçue pour la période 1991-2000 pour compléter les projets non achevés de la première Décennie, consolider et renforcer ses réalisations et poursuivre la modernisation du secteur. Pour ce faire, dix (10) objectifs ont été fixés à savoir :

- (a) **Objectif 1** : Exécution de programmes échelonnés et équilibrés pour la mise en place et la gestion des infrastructures des transports et des communications compte tenu en particulier des besoins et exigences des pays insulaires et enclavés ;
- (b) **Objectif 2** : Réfection, amélioration et maintenance des éléments essentiels des infrastructures et des équipements existants de manière à améliorer leur efficacité, leur capacité et leur utilisation et prolonger leur vie utile ;
- (c) **Objectif 3** : Amélioration de la planification, de la mise en œuvre et de l'utilisation des ressources humaines en vue d'améliorer la qualité et la disponibilité du personnel à tous les niveaux pour assurer

une gestion efficace et un bon fonctionnement des systèmes de transports et de communications;

- (d) **Objectif 4** : Amélioration de l'efficacité opérationnelle, de la qualité et de la disponibilité des services en matière de transports et de communications grâce à l'application de politiques et de mesures administrative appropriées qui accroîtront leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité, tout en assurant en même temps le développement social et économique ;
- (e) **Objectif 5** : Mise en place de systèmes d'information sur les transports et les communications pour servir de base d'analyse, améliorer la planification et la gestion des investissements ;
- (f) **Objectif 6** : Développement des industries de fabrication afin de s'adapter aux changements rapides sur le plan technique, aux conditions du marché du transport et des communications et réduire les coûts et les besoins en devises étrangères grâce à la fabrication locale de certaines pièces de rechange, de composantes et de matériels ;
- (g) **Objectif 7** : Amélioration de la sûreté et de la sécurité en matière de transports et renforcement des mesures de protection de l'environnement concernant les transports ;
- (h) **Objectif 8** : Amélioration des transports et des communications dans les zones rurales d'où vient la plus grande partie de la production économique et/ou vit la majorité de la population ;
- (i) **Objectif 9** : Amélioration du transport urbain afin de satisfaire les besoins de la population urbaine en croissance rapide ;
- (j) **Objectif 10** : Création et renforcement des liaisons inter-régionales dans le domaines des transports et des communications.

Au cours de la deuxième décennie, à la faveur du vent de la libéralisation qui a soufflé sur toutes les parties du monde, à la suite de la chute du mur de Berlin en 1989, l'Afrique à l'instar du monde entier est progressivement pénétrée des idées de la globalisation de l'économie de la planète. Cela s'est traduit par la privatisation des sociétés nationales et le désengagement de l'Etat dans les secteurs productifs de l'économie sous le regard "avisé" des institutions de Breton Wood. De sorte que, en réponse à cette donne internationale, l'Afrique a voulu réagir en adoptant au sommet de l'OUA à LUSAKA, le 11 juillet 2001 une nouvelle initiative africaine dénommée "Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)" issue de la fusion de deux (2) documents le "Millenium African Plan (MAP)" élaboré par les Président Thabo MBEKI d'Afrique de Sud, Olusegun OBASANJO du Nigeria et Abdel Aziz Bouteflika d'Algérie d'une part et d'autre part le plan OMEGA élaboré par le Président Abdoulaye WADE du Sénégal.

Le NEPAD (selon la délégation générale au NEPAD du Sénégal) se propose de "permettre à l'Afrique de bénéficier des conditions de développement similaires à celles en vigueur dans les pays développés, autrement dit résorber les gaps fondamentaux dans les secteurs prioritaires suivants :

- 1) Les infrastructures (routes, chemins de fer, ports, aéroports, barrages hydroélectriques etc..) ;
- 2) l'éducation ;
- 3) la santé ;
- 4) l'agriculture ;
- 5) les nouvelles technologies de l'information et de communication (NTIC) ;
- 6) l'énergie ;
- 7) l'environnement ;
- 8) l'accès de la production africaine aux marchés des pays développés. "

Comme on le voit, avec le NEPAD également, les transports sont classés priorité N° 1 pour l'Afrique dans le contexte actuel de mondialisation de l'économie.*

III. CONCLUSION

- Avec le NEPAD, l'Afrique ne veut plus se présenter à la communauté internationale comme une région assistée de la planète mais comme une entité déterminée à prendre sa destinée et qui fait appel au reste du monde pour compléter ses efforts.
- Elle accepte les idées de libéralisation et de compétitivité de l'économie ainsi que de bonne gouvernance qui impliquent la privatisation de secteurs fondamentaux tels que les transports, l'Etat s'occupant de la réglementation.
- L'étroitesse des marchés des Etats africains pour la plupart d'entre eux pris individuellement, commande à l'Afrique de penser son développement à travers l'intégration des économies de ces Etats. La création des différents regroupements sous régionaux économiques participe de cette logique et ces regroupements ont joué un rôle capital dans le processus africain d'intégration. Parmi ces regroupements citons :
 - l'Union du Maghreb Arabe (UMA) en Afrique du Nord
 - la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en Afrique de l'Ouest ;
 - L'Union économique et monétaire ouest africain (UEMOA) ;
 - la Communauté économique et monétaire des Etats de l'Afrique centrale (CEMAC) ;
 - le Marché commun de l'Afrique de l'Est et du Sud (COMESA) ;
 - la Communauté de développement de l'Afrique Australe (SADC).
- Les transports constituent un secteur fondamental pour l'intégration régionale et sous régionale. Ce qui suit synthétise l'expérience de la CEDEAO en la matière.

IV. LES TRANSPORTS SUPORTS PRIVILEGIES DE L'INTEGRATION

Tous les modes de transport classiques : routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial existent et sont utilisés dans l'espace CEDEAO.

Dès la création de la CEDEAO, les Etats membres ont identifié comme condition et facteur essentiels de l'intégration sous régionale le développement des infrastructures et des facilitations dans le domaine des transports. Ainsi le traité instituant la communauté dispose :

Article 40 : Politique Commune en Matière de Transports et de Communications

Les Etats membres s'engagent à élaborer progressivement une politique commune en matière de transports et de communications grâce à l'amélioration de leurs réseaux de transports et de communications existant et à l'établissement de nouveaux réseaux, afin de renforcer la cohésion entre eux et d'encourager les mouvements de personnes, de marchandises et de services au sein de la Communauté.

Article 41: Routes

La Commission des Transports, des Télécommunications et de l'Energie élabore des programmes en vue de l'établissement d'un vaste réseau de routes utilisables par tous les temps à l'intérieur de la Communauté, en vue de promouvoir des relations sociales et commerciales entre les Etats membres grâce à l'amélioration des routes existantes et à la construction de nouvelles routes qui soient conformes aux normes internationales. Dans l'élaboration de ces programmes, la Commission des Transports, des Télécommunications et de l'Energie donne la priorité au réseau des routes traversant les territoires des Etats membres.

Article 42 : Transports Ferroviaires

La Commission des Transports, des Télécommunications et de l'Energie élabore des plans visant à améliorer et à réorganiser les chemins de fer des Etats membres en vue de l'interconnexion des divers réseaux ferroviaires.

Article 40 : Transports Maritimes et Transports Fluviaux Internationaux

- i) La Commission des Transports, des Télécommunications et de l'Energie élabore des programmes pour l'harmonisation et la rationalisation des politiques relatives aux transports maritimes et fluviaux internationaux dans les Etats membres
- ii) Les Etats membres s'engagent à tout mettre en œuvre en vue de réaliser la création de compagnies multinationales de navigation maritime et fluviale.

Article 44 : Transports Aériens

Les Etats membres s'engagent à tout mettre en œuvre afin de réaliser la fusion de leurs compagnies aériennes nationales de façon à assurer l'efficacité et la rentabilité en matière de transport aérien des passagers et des marchandises à l'intérieur de la Communauté au moyen d'aéronefs appartenant aux gouvernements des Etats membres et/ou à leurs ressortissants. A cet effet, ils s'engagent à coordonner la formation de leurs ressortissants ainsi que leurs politiques en matière de transports aériens et à normaliser leur équipement.

V. POLITIQUE ET SYSTEME DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'ESPACE CEDEAO

Pour promouvoir les transports dans son espace, l'action de la CEDEAO s'est développée et s'articule autour des points suivants :

- (i) l'identification et la définition des infrastructures de base existantes ; la réhabilitation, la consolidation et/ou la modernisation, l'extension et/ou la construction d'un réseau communautaire pour servir de supports physiques au transport des biens et des personnes ;
- (ii) l'harmonisation des normes de construction ;
- (iii) l'établissement au sein de la communauté de cadre institutionnel en vue des dispositions de facilitations et de réglementation entre les Etats membres ;
- (iv) le financement des programmes de la communauté dans le secteur.

Pour atteindre cet objectif il y a une répartition des rôles au sein des institutions de la CEDEAO : Le Secrétariat exécutif ayant la responsabilité de la politique sectorielle de la Communauté s'occupe des trois (3) points ci-dessus énumérés tandis que le Fonds de Compensation, de Coopération et de Développement (FCCD) de la CEDEAO transformé par la suite en Banque de développement et d'investissement (BIDC) est chargé de la promotion du financement des programmes de la Communauté.

4.1. Les infrastructures de transports au sein de la CEDEAO

a) Les routes

Le réseau communautaire comprend :

- la trans-côtière Lagos-Nouakchott 4560 km réalisée à 83% ;
- la transahélienne Dakar-N'Djamena 4460 km réalisée à 89% ;
- les routes d'interconnexion 11 500 km réalisées à 67%

b) Les chemins de fer

Le réseau ferroviaire de la sous région a une longueur totale de 10 188 km réparties en 3 écartements différents 1 435 mm (1 179 km), 1 067 mm (4 536 km), 1 000 mm (4 473 km). Ce réseau comprend 12 réseaux nationaux : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana, la Guinée, le Libéria, le Mali, la Mauritanie, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Léone et le Togo.

De ces réseaux, seulement six (6) ont une vocation sous régionale (le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Nigeria et le Sénégal). Avec le projet Africa rail, le Togo rejoint ce lot de pays.

c) Les ports maritimes et réseaux fluviaux

La sous région de l'Afrique de l'Ouest compte une vingtaine de ports maritimes dont six principaux qui jouent un rôle sous régional en servant de ports de transit des pays enclavés : il s'agit des ports de Lagos, Cotonou, Lomé, Accra, Abidjan et Dakar.

Le réseau fluvial est composé de trois (3) fleuves principaux : la Gambie, le Niger et le Sénégal. Cependant, du fait des variations des niveaux d'eau et de la présence de seuils sableux et rocheux, le transport fluvial est très peu développé dans la sous région et reste un mode localisé et saisonnier.

d) Les aéroports

Tous les pays de la CEDEAO sont dotés chacun d'au moins un aéroport international situé dans leur capitale. Cependant, les longueurs de pistes sont variables, (de 1 200 m à 3 900 m) et les équipements d'aide à la navigation nécessitent encore beaucoup d'efforts de modernisation.

4.2. Transport de marchandises dans la sous région

Le transport du fret par voies aérienne et fluviale reste faible dans la sous région. L'on peut cependant noter que le transport aérien du fret est très important pour certaines marchandises spécifiques tandis que le transport fluvial même saisonnier reste stratégique pour certains pays comme le Mali et la Sierra Léone. Les transports maritime et terrestre (par routes et chemins de fer) constituent la chaîne la plus importante pour les échanges intra- communautaires et les échanges de la sous région avec le reste du monde. Dès lors, le transport multimodal est celui qui a retenu le plus l'attention de la sous région en ce qui concerne la circulation du fret. La CEDEAO s'est donc investie à créer l'environnement propice à son développement. L'objectif consiste à :

- créer un cadre institutionnel adéquat (au niveau national et de la sous région) ;
- adopter et mettre en œuvre une réglementation pour le transport multimodal ;
- promouvoir la facilitation du commerce ;
- mettre en place des technologies de transport multimodal (ports secs) ;
- promouvoir la mise en valeur des ressources.

De la chaîne de transport multimodal, le transport par route est de loin le plus important pour les pays de la sous région surtout pour les pays de l'hinterland que sont le Niger, le Burkina et le Mali. De ce fait, la CEDEAO a concentré beaucoup de ses textes réglementaires sur le transport routier.

Le transport multimodal a été organisé dans la sous région suivant des corridors :

(i) Corridors du Burkina Faso

Ils sont au nombre de trois (3) :

- Le chemin de fer Abidjan-Bobo Dioulasso-Ouagadougou-Kaya
- La route Abidjan-Bobo-Dioulasso-Ouagadougou
- La route Lomé-Ouagadougou.

- (ii) Corridors du Mali
 - Le chemin de fer Dakar-Bamako
 - La route Abidjan-Bamako
 - La chemin de fer Abidjan-Bamako-Bobo ou Ouagadougou puis route Bobo-Bamako ou Ouagadou-Bamako.

- (iii) Corridors du Niger
 - La liaison combinée rail-route : Cotonou-Parakou-Niamey
 - La liaison Lagos-Niamey par route de bout en bout soit par combinaison rail-route..

- (iv) Les routes transafricaines
 - La transcôtère Lagos-Nouakchott
 - La transahélienne Dakar-N'Djaména

4.3. Facilitation des transports routiers de marchandises au sein de la CEDEAO

Les textes réglementaires adoptés par la Communauté sont nombreux dans ce domaine. Nous citons ci-après les décisions, protocoles et conventions importants par rapport à l'application desquels le progrès de la sous région doit être mesuré :

	<u>Titre</u>	<u>Référence</u>
(i)	Décision A/DEC.2/5/81 relative à l'harmonisation des législations Routières dans la Communauté	Journal officiel Volume 3 - 1981
(ii)	Protocole A/P1/5/82 relative à la Carte Brune CEDEAO Assurance responsabilité civile Automobile au tiers	Journal officiel Volume 4 - 1982

- | | | |
|--------|--|--|
| (iii) | Convention A/P2/5/82 relative à la réglementation des transports routiers inters Etats de la CEDEAO (TIE) | Journal officiel
Volume 4 - 1982 |
| (iv) | Convention A/P5/5/82 relative au transit routier inter Etats des marchandises (TRIE) | Journal officiel
Volume 4 - 1982 |
| (v) | Décision C/DEC.2/5/83 relative à la mise en application de la Carte Brune d'assurance système de la CEDEAO | Journal officiel
Volume 5 - 1984 |
| (vi) | Carnet TRIE CEDEAO à la Convention A/P4/5/82 Transit routier inter Etats des marchandises | Journal officiel
Volume 6
Suppléments 1985 |
| (vii) | Décision C/DEC.8/12/88 relative à La deuxième phase des projets routiers de la CEDEAO sur les routes d'interconnexion pour le désenclavement des pays sans littoral. | Journal officiel
Volume 14 - 1988 |
| (viii) | Résolution C/RES.4/5/90 relative à la Réduction des postes de contrôles routiers dans les Etats membres de la CEDEAO | Journal officiel
Volume 17 - 1990 |
| (ix) | Résolution C/RES.5/5/90 relative à la Charge à l'essieu | Journal officiel
Volume 17 – 1990 |

- | | | |
|-------|--|--------------------------------------|
| (x) | Résolution C/RES.6/5/90 relative à la Réalisation des tronçons restants du réseau routier d'interconnexion pour le désenclavement des pays sans littoral. | Journal officiel
Volume 17 - 1990 |
| (xi) | Convention additionnelle A/SP.1/5/90 relative à l'institution au sein de la Communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter Etats des marchandises | Journal officiel
Volume 17 - 1990 |
| (xii) | Décision C/DEC.7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routière et des véhicules de transports routiers | Journal officiel
Volume 19 - 1991 |

Les principales institutions de la CEDEAO chargées de la mise en œuvre et du suivi de ces accords sont :

- le Secrétariat exécutif ;
- le Comité supérieur des transports terrestres (CSTT) ;
- l'Union des transporteurs routiers de l'Afrique de l'Ouest (UTRAO) ;
- le Conseil des bureaux de la carte brune CEDEAO ;

V. FINANCEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS PAR LA BIDC

Comme il a été dit au chapitre I, la BIDC succédant au FCCD est le bras financier de la CEDEAO. Elle intervient dans le financement des programmes de la CEDEAO à travers ses deux filiales (FRDC et BRIC).

Compte tenu de ses moyens limités, la stratégie de la BIDC consiste à servir de catalyseur pour drainer les ressources et les investisseurs de la communauté et non régionaux, de manière à former une synergie en vue du financement de ces programmes. A cet effet, elle a eu à organiser plusieurs réunions de coordination des bailleurs de fonds et des investisseurs en collaborations avec le Secrétariat Exécutif de la CEDEAO autour de ces programmes et elle agit dans le financement des projets autant que faire se peut en cofinancement.

La BIDC est intervenue surtout dans le financement des routes par prêts directs. Elle est également intervenue dans le financement d'infrastructures additionnelles au port autonome de Dakar par octroi de garantie et par prêt direct à l'Aéroport de Praia au Cabo Verde.

Les routes concernées sont :

- PONTS MONO & SAZUE	BENIN
- Route DASSA-PARAKOU (215 km)	BENIN
- Route PARAKOU-DJOUGOU (134 km)	BENIN
- Route SAVALOU-DJOUGOU (228 km)	BENIN
- Route DJOUGOU-NDALI (122 km)	BENIN
- Route FADA-PAMA (157 km)	BURKINA
- Route OUAGA-LEO-Frontière Ghana (178 km)	BURKINA
- Route KAYA-DORI (168 km)	BURKINA
- Route ABIDJAN-ADZOPE (112 km)	BURKINA
- AEROPORT DE PRAIA	CAP VERT
- Route AKATSI-AFLAO (47 km)	GHANA
- MONROVIA-FREETOWN HIGHWAY (72 km)	LIBERIA
- Route DIALOKOTO-KEDOUGOU (158 km)	SENEGAL
- Route AKATSI-DZODZE-NOEPE (31 km)	TOGO

La BIDC est intervenue au total dans le financement de 1 622 km de route appartenant au réseau communautaire.

Les engagements de la BIDC au 31 mai 2005 s'élèvent à 61.150.379 UC pour l'ensemble de ces projets soit 47.979.190.000 FCFA.

Ce niveau d'intervention relativement faible est à la mesure des ressources dont dispose l'institution. C'est pourquoi elle attache actuellement à une mobilisation tous azimuts et c'est entre autres ce qui explique la transformation du FCCD en BIDC avec l'ouverture du capital aux non régionaux.

VI. PERSPECTIVES/CHANTIERS EN COURS DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE FACILITATIONS DE LA CEDEAO DANS LES COULOIRS DE TRANSPORT

- 1) Sur financement (subvention) du Japon (1 million \$) les études suivantes sont en cours :
 - Programme de mise en œuvre du contrôle de la charge à l'essieu dans les couloirs régionaux,
 - Etablissement d'interfaces entre les services douaniers des pays impliqués dans les couloirs régionaux,
 - Harmonisation des contrôles techniques,
 - Système de suivi informatisé des déplacements des véhicules de transport routier inter Etats,
 - Interconnexion des systèmes informatiques douaniers,

- Elaboration de guide d'évaluation économique, sociale et environnementale du réseau et montage de postes de contrôles juxtaposés,
 - Audit des conditions de sécurité dans les cinq (5) ports du corridor Lagos-Abidjan.
- 2) Sur financement de l'Union européenne, 65 millions d'euros sont mis à la disposition de la Communauté en vue de la mise en œuvre du programme de facilitation du volet CEDEAO du "Sub Saharian African Transport program" (SSATP) piloté par la banque mondiale.
- 3) Sur financement BAD, les études suivantes sont en cours :
- Réforme du système de garantie des opérations de transit routier inter Etats (TRIE) ;
 - Faisabilité du module routier du système d'information anticipée sur la marchandise.
- 4) Sur financement du Secrétariat du NEPAD : étude sur le statut juridique des postes de contrôle juxtaposés et la gestion des corridors.