

# **SECRETARIAT EXECUTIF DE L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS**

## **COMMUNICATION DE L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS**

### **REUNION REGIONALE AFRICAINE DE REVUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY 16-18 JUILLET 2013,ADDIS ABEBA (ETHIOPIE)**

#### **I. Présentation de l'OCAL**

Le corridor Abidjan-Lagos, long de 1022 km, constitue l'un des principaux axes économiques de l'Afrique de l'Ouest. Il draine plus de 65 % des activités économiques de l'espace CEDEAO et constitue le poumon économique de la sous-région. Il dessert une population résidente de 30 millions de personnes et connaît un trafic de près de 47 millions de personnes en transit par an.

Cet important corridor de l'Afrique de l'Ouest est cependant confronté à des barrières physiques (routes dégradées et de mauvaise qualité dues au manque d'entretiens courant et périodique, et au non-respect de la charge à l'essieu et aux surcharges des véhicules de

marchandises, à la multiplicité des postes de contrôle) et non tarifaires (non-respect de la réglementation en matière de transport routier) et à des prévalences élevées du VIH à ses frontières ce qui réduit de facto sa compétitivité.

En réponse à ces problèmes d'ordre multiples, l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL) communément appelée « Projet Corridor », a été créée sur initiative des cinq (5) Chefs d'Etat de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo, du Bénin et du Nigeria. La structure de l'OCAL a été mise en place avec l'appui technique de l'ONUSIDA et le soutien financier de la Banque Mondiale pour faciliter la libre circulation des personnes et des biens, et pour lutter contre le VIH le long du Corridor Abidjan-Lagos.

## **II. Expériences de l'OCAL**

### **II.-1 Observatoire des Pratiques Anormales**

Depuis 2005, l'OCAL a créé et anime un observatoire des pratiques anormales le long du corridor Abidjan-Lagos conformément à son mandat. Cet observatoire collecte des données, les traite, les analyse, les classe et produit des rapports périodiques sur les entraves à la libre circulation des personnes et des biens et sur différentes formes qu'elles prennent sur le terrain.

Les principaux indicateurs collectés sont :

- Le temps de traversée des frontières,
- Le nombre de barrages routiers,
- Les rackets,
- Les retards induits,
- Le temps de séjour des marchandises aux ports,
- L'évaluation de l'état de la route selon l'IRI.

## **II.-2 Etude sur les infrastructures routières (IRI)**

L'OCAL procède régulièrement à une inspection visuelle de l'état de la route depuis Abidjan jusqu'à Lagos.

En vue d'avoir une bonne connaissance de l'état de l'infrastructure routière le long de ce corridor, l'OCAL vient d'achever une étude sur l'évaluation de l'état de la route selon l'IRI<sup><6</sup>. Cette étude d'évaluation a également permis de faire un relevé des ouvrages d'art existants sur le corridor Abidjan-Lagos.

## **II.-3 Expériences avec la CEDEAO**

Fort de la grande expérience acquise sur le terrain, l'OCAL a été mandatée par la CEDEAO (Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest) pour faire le suivi de la mise en œuvre du MOU d'Accra de Septembre 2007 sur la facilitation du transport et du transit routiers sur le corridor Abidjan-Lagos.

A cet effet, l'OCAL produit périodiquement des rapports de suivi qui sont mis à la disposition de la CEDEAO et des Etats membres de l'OCAL pour motiver leurs avis et prise de décision.

#### **II.-4 Expériences avec la Banque Mondiale**

Toutes ces expériences accumulées ont permis à l'OCAL d'être choisie par la Banque Mondiale en 2007 dès la conception du Projet de Facilitation, du Commerce et du Transport sur le corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL). L'OCAL a ainsi bénéficié de ce fait d'un Fonds de Développement Institutionnel de la Banque Mondiale en vue du renforcement de ses capacités en matière de suivi des performances du corridor pour le commerce et le transport.

La Banque Mondiale a confié l'exécution de deux projets à l'OCAL qui les a menés dans le respect des délais et des coûts prévus :

- Le Projet commun de prévention et de prise en charge des IST/VIH/SIDA le long du corridor de migration Abidjan-Lagos exécuté de 2004 à 2007, à la satisfaction du bailleur ; et
- Le volet D du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le corridor Abidjan-Lagos, qui a démarré Août 2010 et s'achèvera en Juin 2018.

Le Projet de Facilitation, du Commerce et du Transport sur le corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL) est un projet régional dont l'objectif de développement est la réduction des

barrières au commerce et au transport dans les ports et sur les routes du corridor Abidjan-Lagos. L'OCAL est chargée de l'exécution du volet Suivi des performances du corridor et programme de lutte contre le sida.

Dans ce cadre, l'OCAL collecte, traite, analyse, classifie et dissémine des données sur les indicateurs de performance du projet :

- Guichet unique informatisé mis en place et opérationnel ;
- Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports ;
- Nombre de barrages routiers au 100 km ;
- Temps de passage aux frontières des camions chargés de marchandises,
- Pourcentage de route en bon état et en état acceptable (IRI<6) ;
- Nombre de kilomètre de routes réhabilité ;
- Pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH ;
- Pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatif, avec un partenaire occasionnel au cours du dernier rapport sexuel ;
- Nombre de bénéficiaires directs du projet (dont % femmes).

Des rapports d'avancement semestriels et annuels sont régulièrement produits par l'OCAL et disséminés aux différentes parties prenantes dont les Comités Nationaux de Facilitation (cf. annexe). Grâce aux plaidoyers et au suivi des performances du corridor par l'OCAL, il est

observé une amélioration notable d'un certain nombre d'indicateurs dont la réduction du nombre de postes de contrôle aux 100 km, la réduction du temps de traversée des frontières terrestres pour les camions chargés de marchandises, la réduction du temps de séjour des marchandises et conteneurs aux ports, et une amélioration de la qualité du réseau routier. Fort des résultats engrangés, et avec le soutien des pays et des partenaires au développement, l'OCAL s'inscrit dans la dynamique de devenir une Autorité de Corridor en Afrique de l'Ouest.

***A l'évaluation à mi-parcours du Projet, la mise en œuvre du volet D par l'OCAL a été jugée satisfaisante au regard des exigences de la CEDEAO et des attentes de la Banque Mondiale.***

## **II.-5 Expérience avec le SSATP**

L'OCAL collabore depuis 2005 avec le SSATP dans le domaine de la facilitation et du transport. Ce partenariat a permis à l'OCAL d'échanger ses expériences avec les autres acteurs de la facilitation du commerce et du transport en Afrique.

Cette collaboration s'est renforcée au cours des trois dernières années avec :

- La participation de l'OCAL à la mise en place de l'Observatoire virtuelle des transports et de la facilitation,
- Les appuis techniques donnés à l'OCAL par les consultants du SSATP ;

- L'organisation par l'OCAL, de la dernière réunion du Comité Technique des Transports des Communautés Economiques Régionales tenue en octobre 2012 à Cotonou.

## **II.-6 Expérience avec l'Union Africaine (UA) : Autoroutes transafricaines**

Depuis 2011, l'OCAL participe aux activités du PIDA dans le cadre de la Convention Intergouvernementale sur les Autoroutes Transafricaines. L'OCAL a contribué à la rédaction du Rapport d'Etudes Préliminaires et de la Convention à travers les ateliers préparatoires.

## **II.-7 Partenariat avec la BAD**

L'OCAL est pressentie par la BAD pour le suivi -évaluation du projet de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou et de Facilitation du Transport sur le corridor Abidjan-Lagos phase 1. Aussi, la BAD en collaboration avec l'UEMOA a exprimé le désir de voir l'OCAL répliquer sur l'axe Lomé-Ouagadougou, l'expérience réussie des unités d'information implantées par l'OCAL sur les 8 frontières du Corridor Abidjan-Lagos, qui fournissent des informations et guident les différents usagers lors de la traversée des frontières.

## **III-Bases de données**

Différentes bases de données ont été mises en place :

- ❑ depuis 2004, facilitation du commerce et du transport :
  - base de données sur le temps de traversée des frontières,
  - base de données sur le temps de séjour des marchandises aux ports,
  - base de données sur le nombre de postes de contrôle routiers,
  - base de données sur les rackets occasionnés par les passages des marchandises sur les routes du corridor,
  - base de données sur les retards induits liés aux contrôles routiers
  - base de données sur les natures de marchandises traversant les frontières terrestres,
  - base de données sur les procédures douanières aux 8 frontières terrestres du corridor Abidjan-Lagos,
  - base de données sur les procédures douanières dans 5 ports du corridor Abidjan-Lagos.

#### **IV-QUELQUES RESULTATS DU 1<sup>er</sup> JUILLET AU 31 DECEMBRE 2012**

##### **I- DANS LES PORTS**

##### **1-Guichet Unique aux Ports**

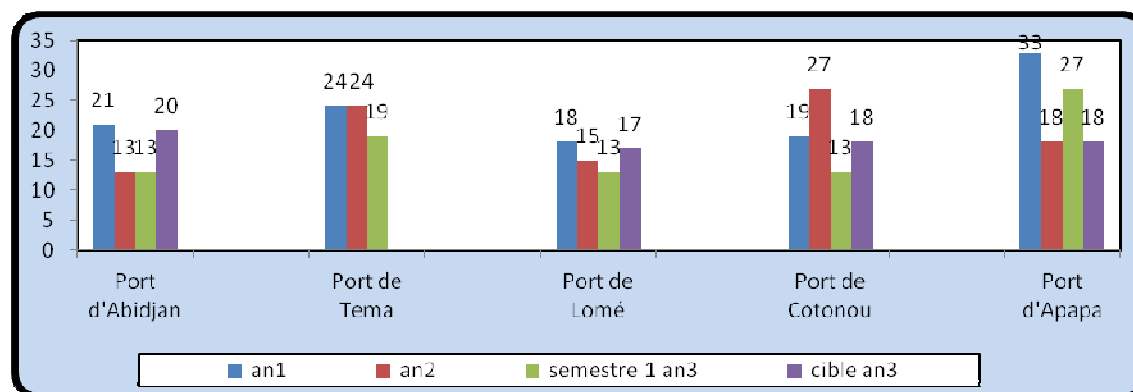


PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
TOGO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le choix du modèle de GUCE à mettre en place, préalable à la poursuite de la mission du consultant est à l'étude par les autorités en vue d'une décision</li> <li>• Un sous-comité a été mis en place pour faire une étude comparative des différents types et modes de Guichet unique. Ce sous-comité est composé du Port, de la Douane, du Conseil National des Chargeurs, du Coordonnateur du PFCTAL et du Directeur de Cabinet du Ministre du Commerce.</li> <li>• En somme le dossier n'a pas beaucoup évolué par rapport au semestre précédent.</li> </ul>
BENIN	<p>Confié à SOGET-BIVAC en novembre 2010 et démarré en mars 2011. L'opérationnalisation du GU a commencé en septembre 2011 par la phase Import. Les actions de développement des applications prévues se poursuivent. L'émission du Bordereau de Frais Unique (BFU) et les paiements dans deux Banques (ECOBANK et BOA) sont effectifs.</p>

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le traitement du roulier (vrac et véhicules d'occasion) est opérationnel. La phase export du GU est aussi opérationnelle. Ainsi la quasi-totalité de toutes les opérations portuaires à l'exception des hydrocarbures sont traitées par le GU du port de Cotonou.</li> </ul>
COTE D'IVOIRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'Etat a décidé d'installer un GU du commerce extérieur (GUCE) avec l'ajout d'autres interfaces au GUCE (routier, ferroviaire et aérien).</li> <li>• Un comité de pilotage et de suivi du projet a été créé par arrêté ministériel. Le Secrétariat Technique du comité examine le rapport de l'étude commanditée par le Ministère du Commerce et réalisée par le BNETD.</li> <li>• Le comité s'est déjà réuni et a procédé au choix du type de GU à mettre en œuvre.</li> </ul>

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
NIGERIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Le Gouvernement a recruté un autre consultant WESTBLUE CONSULTING qui, après étude, a procédé à la restitution de son rapport les 11 et 12 Décembre 2012 à Abuja. A cet atelier, des recommandations relatives aux structures de mise en œuvre ont été faites au gouvernement.</li> </ul>

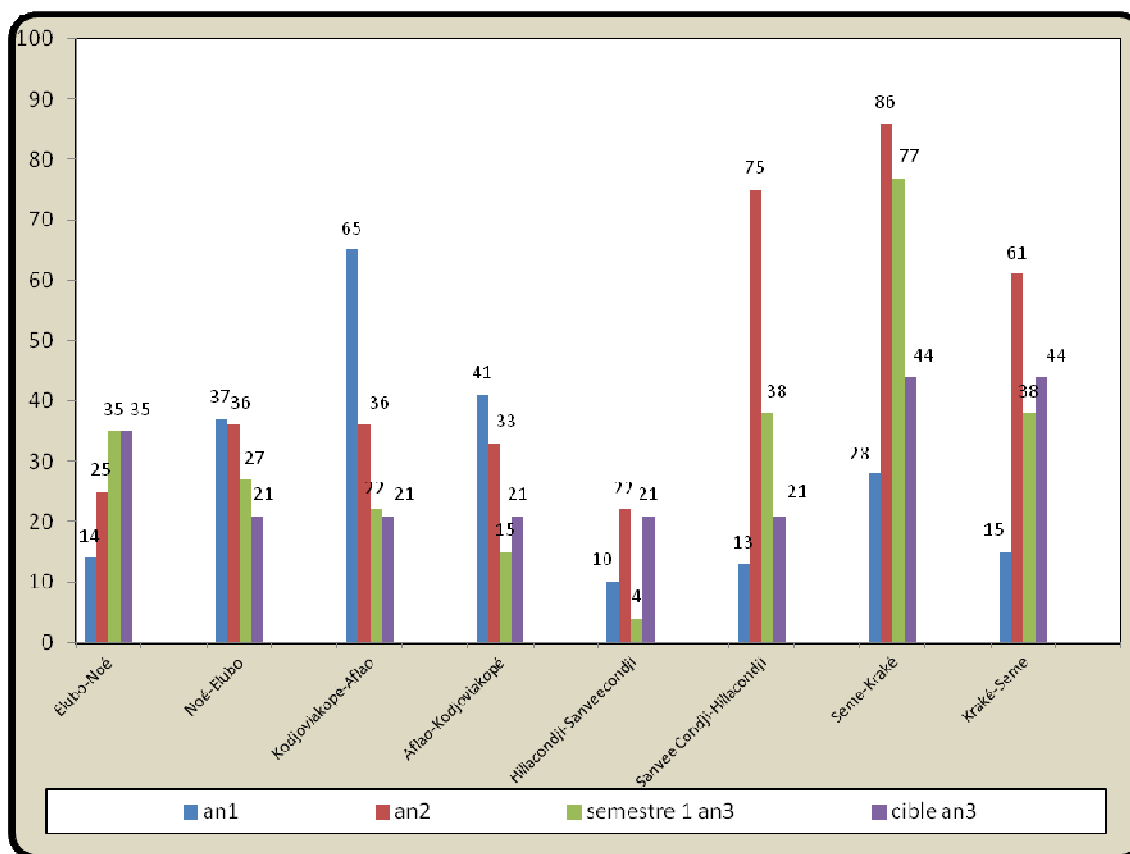
## 2-Temps de séjour des marchandises au Port (en jours)



Source : Base de données OCAL

## II-AUX FRONTIERES

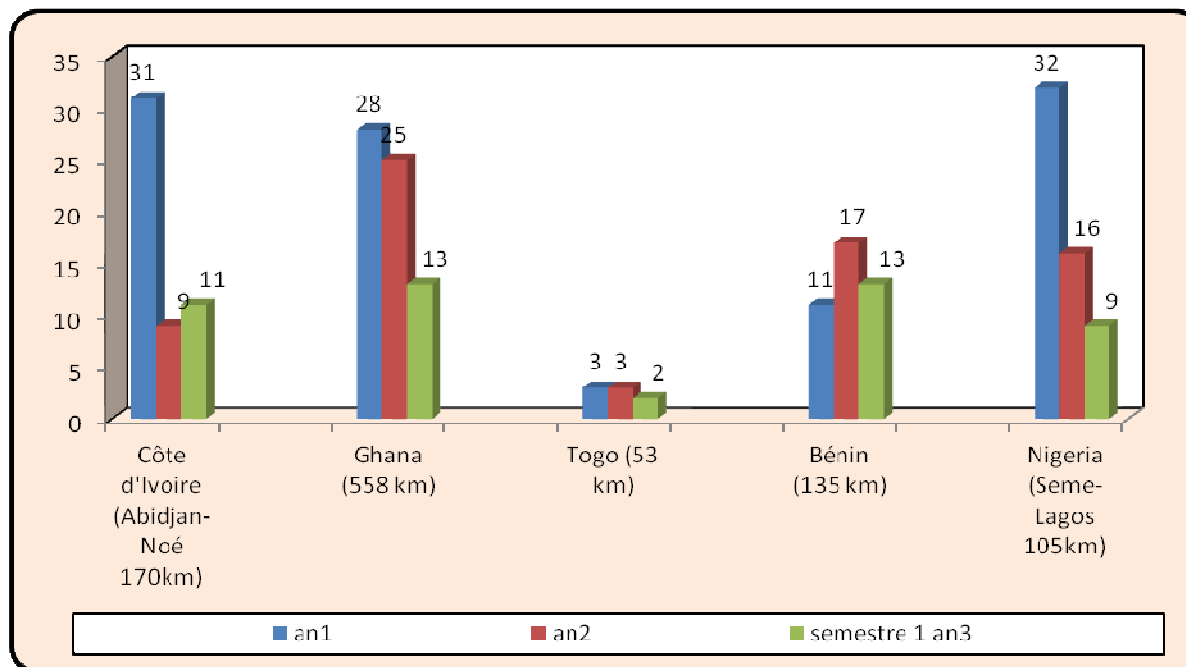
### 3-Temps de traversée des frontières (en heure)



Source : Base de données OCAL

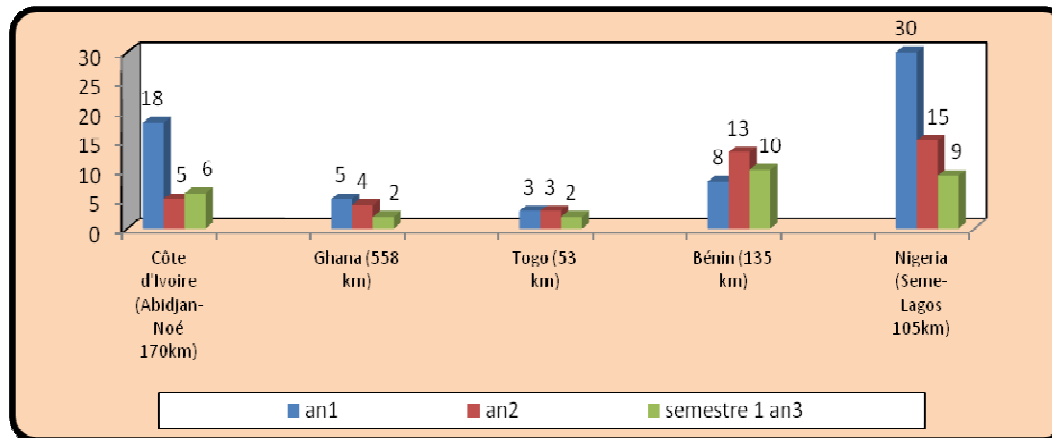
### III- SUR LES ROUTES

#### 1-Nombre de Postes de contrôle



Source : Base de données OCAL

#### 2-Nombre de Postes de contrôle aux 100 KM



Source : Base de données OCAL

### 3-Le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor.

A ce niveau on peut noter une nette amélioration de l'état de la route sur le corridor Abidjan-Lagos à mettre à l'actif des travaux de réhabilitation en cours au Nigeria, au Bénin, au Togo au Ghana et en Côte d'Ivoire.

En conclusion, nous pouvons affirmer que la facilitation des échanges commence à devenir une réalité pour les pays côtiers comme ceux sans littoral. Le temps de séjour des marchandises dans les ports, le guichet unique portuaire, la réduction des barrages

routiers,le temps de traversée des frontières,les infrastructures routières sont devenues la préoccupation de tous les acteurs du Transport et du Commerce. La mise en place des postes à contrôles juxtaposés et l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers piloté par la CEDEAO sur le Corridor Abidjan-Lagos contribuera dans un délai imminent à faire de ce corridor, un corridor fluide et sans entraves aux échanges commerciales.

## MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Présentée par le COLONEL EMMANUEL EXPERT EN DOUANES DE L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS.