

**OFFICIAL
DOCUMENTS**

BURKINA FASO

Unité – Progrès-Justice

CR 5925-BF
CR 5926-C1

**MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES
FINANCES ET DU DEVELOPPEMENT**

**MINISTRE AUPRES DU PREMIER
MINISTRE CHARGE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES**

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE
Union – Discipline – Travail

Le **10.17.NOV.2016**

Les Ministres

A

Monsieur Jim Yong Kim
Président de la Banque
Mondiale

WASHINGTON DC

**Objet : Lettre de Politique de Développement
de l'industrie des transports de marchandises
au Burkina-Faso et en Côte d'Ivoire et du corridor
de transit Abidjan-Ouagadougou (2015 – 2017)**

Monsieur le Président,

La présente Lettre de Politique de Développement (LPD) retrace l'évolution de la situation socio-économique du Burkina-Faso et de la Côte d'Ivoire en 2015, ainsi que les tendances des économies burkinabè et ivoirienne en 2016. Elle énonce les objectifs spécifiques et les politiques sectorielles des Autorités des deux pays dans les domaines des Transports et des Douanes et aborde les perspectives dans ces deux (02) secteurs pour 2016.

Pour la mise en œuvre de leurs Programmes dans ces secteurs, les Gouvernements burkinabè et ivoirien sollicitent l'appui de la Banque Mondiale. Ils rappellent par ailleurs qu'ils se sont résolument inscrits, avec l'accompagnement de la Banque Mondiale, depuis l'année 2015, dans une dynamique d'intégration soutenue de leurs économies, par une harmonisation de leur législation respective et une collaboration dynamique de leurs Administrations dans les secteurs concernés. Suivant le chronogramme mis en place à cet effet, ce processus court jusqu'en fin 2016.

En conséquence, les deux Etats souhaitent bénéficier, pour la deuxième année de ce processus, d'un Appui Budgétaire Régional pour le Burkina Faso et la République de Côte d'Ivoire pour un montant équivalent à cinquante (50) millions de Dollars US pour chaque Etat.

I. CONTEXTE

a- Cadre du développement au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire

L'activité économique du Burkina Faso, après une année 2015 marquée par une croissance économique ralentie à 4,0% contre 4,2% en 2014, a repris de manière graduelle durant la première moitié de 2016 et les perspectives pour l'année sont favorables. Elle s'est accrue de 4,7 % au premier trimestre, reflétant l'impact des attentats terroristes de janvier, et de 8,3% au deuxième trimestre de 2016 (en glissement annuel) tirée par une nette reprise du secteur tertiaire. Le pays a adopté le 20 juillet 2016 le Plan national de développement économique et social (PNDES) en tant qu'instrument d'orientations stratégiques du développement économique et social pour la période 2016-2020. Le PNDES vient en remplacement de la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD) 2011-2015 et tire ses fondements du programme "Bâtir avec le peuple un Burkina Faso de démocratie, de progrès économique et social, de liberté et de justice" de Son Excellence Monsieur Roch Marc Christian KABORE, Président du Faso, de la vision Burkina 2025 et les engagements internationaux (l'Agenda 2063 de l'Union Africaine et les Objectifs de développement durable) auxquels le Burkina Faso a souscrit. L'objectif global du PNDES est de transformer structurellement l'économie burkinabè, pour une croissance forte, durable, résiliente, inclusive, créatrice d'emplois décents pour tous et induisant l'amélioration du bien-être social.

Le coût global de la mise en œuvre du PNDES est évalué à 15 395,4 milliards FCFA, représentant un coût annuel moyen de 3 079,1 milliards FCFA. Il sera financé à hauteur de 63,8% par des ressources propres (9 825,2 milliards FCFA) et à 36,2% soit 5 570,2 milliards FCFA par d'autres sources. La part consacrée aux dépenses d'investissements sera de 54,6%, correspondant à une enveloppe globale de 8 408,2 milliards FCFA sur la période, soit 1 681,6 milliards FCFA par an.

En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, elle a renoué, depuis 2012, avec une croissance forte, soutenue et inclusive, respectueuse du genre et de l'environnement dans un cadre macroéconomique stable. L'exécution du Plan National de Développement (PND 2012-2015) couplée à la mise en œuvre de réformes structurelles de grande ampleur ont permis d'impulser et de maintenir un rythme de croissance soutenu de l'activité économique. Ainsi, le taux de croissance du PIB s'est établi en moyenne à 9,0% sur la période 2012-2015. Le secteur privé a fortement contribué à pérenniser cette croissance, notamment à travers les investissements massifs dans les secteurs énergie, minier et BTP, le développement des services, ainsi que la mise en place des unités de transformation des produits agricoles. Ce dynamisme de l'activité économique s'accompagne d'une inflation modérée, en-dessous de la norme communautaire de 3%, de l'amélioration de la gestion des finances publiques et d'une évolution favorable du solde des transactions courantes. Cet environnement économique propice a permis le repositionnement de la Côte d'Ivoire sur l'échiquier international. Le retour de la Banque Africaine de Développement (BAD) à Abidjan, l'ouverture de l'Agence sous régionale de la Banque Africaine d'Import-Export (AFREXIMBANK), le retour des sièges régional et national du Bureau International de Travail, de AfricaRice et l'entrée réussie de la Côte d'Ivoire sur le marché international des capitaux en sont une illustration. Le maintien de ce sentier de croissance et la consolidation de la nouvelle stratégie de développement (PND 2016-2020) devraient favoriser la

réduction substantielle de la pauvreté et l'atteinte de l'émergence à l'horizon 2020. Un accent particulier sera mis sur une participation accrue du secteur privé au processus de développement ainsi que l'amélioration des conditions du développement humain à travers notamment, la mise en œuvre des Programmes « Ecole pour Tous », « Electricité pour Tous », « Un Citoyen, Un Ordinateur et Une Connexion Internet », la Couverture Maladie Universelle et l'amélioration de l'accès à l'eau potable, ainsi que l'autosuffisance alimentaire.

Il résulte des situations ainsi globalement présentées, les situations spécifiques ci-après :

a.1 Cadre du développement au Burkina Faso

La croissance réelle du PIB devrait s'établir à 5,4% en 2016 soit un rebond de 1,4 point de pourcentage par rapport à 2015. Tenant compte des prix du pétrole relativement bas, de la bonne tenue des cours de l'or et du coton ainsi que d'une pluviométrie favorable, la reprise devrait s'étendre à tous les secteurs. Le secteur primaire devrait reprendre avec une hausse de sa valeur ajoutée de 3,8% en 2016 après une contraction de 1,2% en 2015, imputable principalement au rebond de la production agricole. En outre, le maintien de l'activité dans les secteurs secondaire (+4,1%) et des services (+5,2%) devrait consolider le dynamisme de l'activité économique. Ainsi, le secteur secondaire devrait tirer profit de la stabilité de l'activité d'extraction, de la poursuite des travaux d'investissement dans les infrastructures socioéconomiques, de la bonne tenue du sous-secteur de l'énergie renforçant le redressement de l'activité dans les manufactures. Quant au secteur des services, il bénéficierait de la bonne orientation de l'activité dans les télécommunications, les services financiers et dans une moindre mesure les services non marchands en lien avec les transferts de l'administration publique. Dans un scénario plus optimiste, la production céréalière pourrait rebondir de 8% (6% dans le scénario de base), ce qui tirerait la croissance à 5,9%.

La croissance du crédit au secteur privé devrait rester faible à 9,2%, soit en dessous des taux de progression de 20 à 25 % de ces dernières années avant la transition politique. Les avoirs extérieurs nets, par contre, pourraient connaître une croissance de l'ordre de 15 % entraînant un taux de croissance de la masse monétaire à 13,3 % en 2016 par rapport à 2015.

L'inflation annuelle devrait rester modérée et se situerait à 0,7% à fin 2016. Cette évolution résulterait du net recul de la fonction « produits alimentaires et boissons non alcoolisées » en raison des bonnes perspectives de récoltes attendues et de la baisse de la fonction transport. Elle traduit également la baisse des prix des produits pétroliers enregistrée sur l'année.

Au niveau des finances publiques, une deuxième Loi de finances rectificative (LFR) a été votée par l'Assemblée Nationale le 21 juillet 2016. Cette loi de finances prend en compte d'une part, de nouveaux besoins qui sont apparus après l'adoption de la 1^{ère} LFR et d'autre part, des perspectives de nouvelles ressources. En rappel, la première LFR permettait de prendre en compte d'une part la nouvelle configuration du Gouvernement à l'issue des élections présidentielle et législatives du 29 novembre 2015 et d'autre part, l'incidence des mesures gouvernementales relatives à la relance de l'activité économique et à l'apaisement du climat social.

Conformément aux objectifs fixés, les recettes totales (hors dons) devraient s'améliorer à 18,3 % du PIB, pour presque retourner aux niveaux atteints avant la baisse enregistrée en 2014 et 2015. Le retour à un climat politique serein contribue à favoriser une collecte plus productive des recettes. Il en est de même des réformes fiscales et autres mesures de renforcement des capacités entreprises durant l'année, notamment l'élargissement de l'assiette fiscale entrepris depuis la fin de l'année 2015, l'intensification des actions de contrôle et de recouvrement, l'adoption d'une stratégie d'optimisation de la communication et de la sensibilisation des contribuables au civisme fiscal, la poursuite de la segmentation qui permet une bonne maîtrise des couches fiscales et l'amélioration de leur contribution ; l'activation du champ 44 de SYDONIA WORLD pour la saisie obligatoire des références de l'attestation de vérification COTECNA ; le contrôle des entrepôts et des destinations finales des marchandises ; la réalisation du projet du Système de liaison virtuelle pour les opérations d'importation et d'exportation (SYLVIE) ; le suivi satellitaire des marchandises en transit ; le suivi des clauses fiscales et douanières des marchés publics financés sur ressources propres ; l'installation et l'exploitation du nouveau scanner à Ouaga-route ; et l'intensification des actions de lutte contre la fraude. Les recettes non-fiscales ont également bénéficié de dividendes exceptionnels de la part de SONABHY, pour environ 0,5% du PIB.

Les dépenses courantes passeraient de 14,6 à 14,9 % du PIB (comparé avec la première LFR), principalement en raison d'une augmentation de la masse salariale qui passerait désormais à 7,4% du PIB de 2016 (contre 7,2% dans la LFR et 6% en 2013). Cette augmentation provient essentiellement de l'impact de la loi 081 sur le statut des fonctionnaires. Ladite loi permet de mettre fin à la dualité du profil des agents de la fonction publique. Ainsi, le Gouvernement a opté d'harmoniser la rémunération à travers l'alignement des fonctionnaires sur les contractuels. Cette loi permet aux fonctionnaires et contractuels de se retrouver dans une nouvelle situation catégorielle, de classification et d'échelonnement. Au titre du budget, gestion 2016, l'incidence financière de la loi 081 est de 25,89 milliards FCFA.

Les dépenses d'investissement passeraient de 7,6 à 9,5% du PIB suite à l'intégration de nouveaux projets tels que le pôle de croissance du sahel ; le projet appui au financement adapté à l'agriculture familiale, l'opérationnalisation de la facture normalisée, le projet BID_UEMOA et le projet adaptation basée sur les écosystèmes.

Le déficit budgétaire global (base caisse) devrait s'établir à 2,5% du PIB en 2016, en léger retrait par rapport à 2015. Ce déficit devrait être financé par des ressources extérieures nettes de 129,4 milliards de FCFA ainsi que par un financement domestique (hors amortissements) incluant un montant de 165 milliards de FCFA d'émissions d'obligations et 303,5 milliards de FCFA de bons du trésor.

Le suivi de l'exécution budgétaire à fin septembre 2016 indique une excellente performance des recettes propres, qui atteignent 98% des projections, y inclus les dividendes exceptionnels déjà

perçus. Les dépenses courantes sont en ligne avec les projections, mais les dépenses d'investissement restent en deçà à 77% des objectifs pour fin septembre et 50% du budget annuel. L'accélération de l'exécution des projets d'investissement publics d'ici à la fin de l'année devrait être rendue possible par la mise en œuvre des mesures d'allègement des conditions d'exécution des projets et programmes et activités de développement, votées par l'Assemblée Nationale en juillet 2016. Ces allègements portent essentiellement sur : (i) le rehaussement des seuils de passation des marchés publics, (ii) la réduction des délais de mise en concurrence des soumissionnaires en matière de marchés publics, de délégation de service public et de Partenariat public-privé, (iii) la réduction des délais d'approbation des contrats, (iv) la suppression de la double-revue pour les marchés financés sur ressources extérieures et (v) l'assouplissement des conditions d'approbation des travaux des commissions d'attribution, de sélection des marchés, des délégataires du service public et du partenaire privé. La politique d'endettement du gouvernement vise à préserver un risque « modéré » au regard de l'analyse de viabilité de la dette basée sur divers indicateurs (y inclus les ratios de la dette publique au PIB, aux recettes fiscales et aux exportations) et divers scénarii de risques. Notre portefeuille de projets PNDES comprend des investissements structurants dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures routières et hydroagricoles et des télécommunications. La stratégie de financement retenue continuera de privilégier les dons et financement concessionnels, la poursuite du recours au marché financier régional à des maturités graduellement plus étendues. Les actions visant le développement du PPP seront poursuivies de manière prudente afin d'éviter l'accumulation de risques et passifs contingents pour l'État. Le recours à des financements non-concessionnels est envisagé mais à des termes plus favorables que les conditions de marché tels que la finance islamique.

Pour 2016, le montant total des emprunts concessionnels et non-concessionnels signés et à signer s'élèvera à 217,9 milliards de FCFA dont 68,8 milliards de FCFA en emprunts non-concessionnels et 149,16 milliards de FCFA en emprunts concessionnels.

Perspectives économiques et financiers pour 2017 et objectifs à moyen terme

En ce qui concerne 2017, la croissance devrait continuer à se raffermir pour se situer entre 6 et 7 pourcent selon les estimations provisoires du FMI dont les travaux de la 6^e revue de la facilité Elargie de crédit se déroulent du 18 au 31 octobre 2016. Les principaux facteurs contribuant à cette bonne performance seraient l'activité minière, avec la mise en opération de deux nouvelles mines d'or, portant ainsi à dix (10) le nombre de mines industrielles en exploitation, ainsi que la mise en œuvre sur une année entière du programme d'investissements publics dans les domaines de l'énergie, des routes, des aménagements hydroagricoles, des infrastructures de télécommunications, etc.

A moyen terme, la croissance pourrait se maintenir aux environs de 7% sous l'impulsion de la mise en œuvre du PNDES, notamment de l'amélioration progressive de l'approvisionnement en énergie. Le raffermissement de l'activité serait imprimé par la dynamique de l'ensemble des secteurs qui devraient bénéficier des actions prévues en matière d'investissement. Ainsi, le secteur secondaire connaîtrait la plus forte progression de sa valeur ajoutée du fait de l'expansion de l'activité minière en lien avec une production d'or en accroissement d'au moins 41 tonnes d'or en 2017 et qui atteindrait plus de 46 tonnes à partir de 2018 et un début d'exploitation de la mine de manganèse à partir de 2020. A cela s'ajoute l'intensification des investissements notamment dans les

infrastructures énergétiques en vue d'améliorer progressivement l'offre d'énergie au profit des manufactures et dans les infrastructures de transport, toute chose qui devrait confirmer le redressement de la branche des bâtiments et travaux publics. La consolidation des actions dans le domaine agro-sylvo-pastoral à travers la poursuite de l'opérationnalisation des pôles de croissance (Bagré, Samendenni-Sourou, Sahel) et la vigueur de l'activité dans les services contribueraient au renforcement de l'activité économique sur la période. L'inflation devrait rester modérée (suivant l'évolution des prix à l'importation) et en dessous du critère de l'UEMOA de 3% tandis que le crédit au secteur privé devrait reprendre du rythme. Pour accompagner le secteur privé à jouer pleinement son rôle de moteur de croissance dans le contexte d'opérationnalisation du PNDES, le Gouvernement entend entre autres poursuivre sa politique d'apurement de la dette intérieure, renforcer les actions d'amélioration du climat des affaires et de sécurisation des investissements et accélérer la mise en œuvre des réformes amorcées en 2016 pour plus de célérité et d'efficacité dans l'exécution des dépenses.

Le PNDES envisage un scénario encore plus optimiste, qui verrait la croissance s'établir à 8,4% en 2017 et à 8,2% en moyenne en 2018-2020. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'un niveau important des investissements publics pour soutenir la transformation structurelle de l'économie. Dans cette optique, l'accélération de la croissance économique résulterait de la consolidation de l'activité dans les services, de l'amélioration progressive du tissu industriel notamment les manufactures, l'expansion de l'activité minière et l'accroissement de la productivité dans le secteur primaire.

Ces scénarios favorables comportent toutefois un certain nombre de risques, externes et internes, qui ne sont pas négligeables et pourraient avoir un impact négatif sur la croissance. Il s'agit notamment d'une dégradation possible de la situation sécuritaire régionale, une baisse des cours de l'or et du coton, une augmentation des prix du pétrole, une mauvaise pluviométrie entraînant une baisse de la production agricole, une récession prolongée en Europe ou des conditions financières moins favorables sur le marché régional. Du côté des risques internes, on peut citer une dégradation du climat social entraînant une augmentation de la masse salariale et transferts au détriment des investissements, ainsi que des goulets d'étranglement persistants dans la capacité de mise en œuvre et/ou la capacité d'absorption qui pourraient ralentir l'exécution du budget. A cela s'ajoute, l'éventuel risque financier en lien avec la faible mobilisation des ressources aussi bien interne et externe pour le financement du PNDES ainsi que la faible adhésion des acteurs participant au processus de développement national. Cependant, pour minimiser ces risques, des mesures d'atténuation ont été identifiées à savoir :

- améliorer les dispositifs de renseignement, de sécurité et renforcer les coopérations militaires et sécuritaires ;
- promouvoir un environnement politique apaisé et une justice équitable ;
- poursuivre les actions pour accroître la mobilisation des ressources internes et maîtriser certaines catégories de dépenses ;
- diversifier la base exportable avec un accent sur la transformation des produits locaux de bases ;

- mettre en place un dispositif institutionnel approprié pour le pilotage et le suivi du PNDES.

Le transport en général et le transport routier en particulier, étant l'instrument de facilitation des échanges commerciaux, le Burkina Faso souhaite engager une série de réformes afin de créer les conditions optimales de sa pleine participation à l'atteinte des objectifs de son développement économique et de l'intégration sous régionale.

Dans un pays sans littoral comme le Burkina Faso, le secteur des transports joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. La vitalité du commerce extérieur burkinabé est largement tributaire du fonctionnement optimum de son système de transport.

Le pays bénéficie pour son transport international de la mise en compétition de plusieurs ports de transit. Il peut tirer de ce fait un avantage certain par une mise en concurrence de certains corridors de desserte.

En effet, les flux de transport routier international (import-export) empruntent quatre(04) grands axes au départ à destination des deux (02) grandes villes que sont Bobo-Dioulasso et Ouagadougou. Il s'agit des corridors togolais, béninois, ghanéen et ivoirien.

Le corridor Abidjan-Ouagadougou, avec une double desserte ferroviaire et routière est le plus important dans le cadre de la desserte du Burkina pour une meilleure compétitivité de son économie.

Les ports de San-Pedro et surtout d'Abidjan du fait de cette double pénétration et de leurs capacités peuvent être considérés comme les ports naturels de transit pour le Burkina.

Il convient malheureusement de relever que la situation du secteur des transports d'une manière générale et principalement sur le corridor Burkina-Côte d'Ivoire est frappée par d'importants dysfonctionnements et autres distorsions qui obèrent la qualité des échanges entre les deux (02) pays et d'une manière générale, le commerce extérieur du Burkina Faso.

a.2 Cadre du développement en Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire a réalisé des progrès notables qui l'ont positionnée sur une trajectoire de croissance forte, durable et inclusive. La mise en œuvre du Programme National de Développement (PND 2012-2015) a permis la réalisation d'ouvrages majeurs dans le transport, la communication, l'approvisionnement en eau potable, l'éducation, la santé et l'énergie.

Avec un taux de croissance moyen du PIB estimé à 9,0% sur la période 2012-2015, la Côte d'Ivoire est classée parmi les pays à forte croissance dans le monde. Ces bons résultats économiques ont permis d'accroître le PIB par habitant de l'ordre de 27,3% en trois ans.

Cette performance découle notamment de la forte augmentation des investissements (de 9% du PIB en 2011 à 20,1% du PIB en 2015) dont 13,3% du PIB pour les investissements privés, liés en particulier à l'amélioration du climat des affaires. En effet, les efforts de la Côte d'Ivoire lui ont permis de gagner 35 places dans le classement «Doing Business» de 2012 à 2015 et de figurer parmi les dix meilleurs réformateurs au monde, en 2013 et 2014. Ces actions ont contribué à un accroissement substantiel du nombre d'entreprises créées qui augmenté de 2 775, en 2013, à 9 534 en 2015. Par ailleurs, environ 150 000 emplois ont été créés dans le secteur moderne, depuis 2012. Les

investissements directs étrangers se sont accrus de 18% en moyenne, sur ladite période. Le Gouvernement compte se maintenir dans le groupe de tête des pays réformateurs dans le monde pour rejoindre, dans les prochaines années, les cinquante premiers du rapport «Doing Business» de la Banque Mondiale.

L'inflation (1,2% en 2015) est restée modérée depuis 2012 (1,4% en moyenne annuelle), conformément à la norme communautaire de l'UEMOA. Ces résultats traduisent les actions engagées par le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre du Programme National d'Investissement Agricole (PNIA) et de l'application de la directive communautaire en matière de fluidité routière.

Au niveau des finances publiques, le déficit budgétaire est passé de 4,1% du PIB, en 2011, à 2,9% en 2015. Ce résultat reflète à la fois, l'amélioration de la collecte des recettes fiscales et la rationalisation des dépenses qui ont permis de dégager de la marge budgétaire pour accroître les dépenses d'investissement et « pro-pauvres ». Les dépenses pro-pauvres sont passées de 7% du PIB en 2011 à 9,3% du PIB en 2015. Le taux d'investissement public s'est établi à 6,6% du PIB en 2015 contre 2,4% en 2011.

Le solde des transactions courantes est passé d'un déficit de 1,2% du PIB en 2012 à un déficit de 0,5% du PIB en 2015, grâce à l'amélioration des termes de l'échange, à la vigueur des exportations. Le solde global s'est amélioré sur la période 2012-2015, sous l'effet conjugué de la bonne tenue des échanges extérieurs et de l'accroissement des investissements directs étrangers.

Ces résultats remarquables ont permis la bonne conclusion en 2015 du Programme Economique et Financier (PEF) en faveur de la Côte d'Ivoire. En outre, la Côte d'Ivoire a réalisé en mars 2016 la revue au titre de l'article IV, conclue sur un satisfecit du FMI qui a qualifié ses résultats économiques d'impressionnants. Par ailleurs, elle est également en voie d'obtenir un nouveau programme sur trois (03) ans avec le FMI d'un montant global de 337 milliards pour soutenir la mise en œuvre de son PND 2016-2020.

Au titre de la dette, le cadre de gestion de la dette s'est fortement amélioré. L'élaboration d'une Stratégie de gestion de la Dette à Moyen Terme (SDMT) accompagnée d'une Analyse de Viabilité de la Dette (AVD) a permis d'encadrer et de veiller à la soutenabilité des finances publiques. Par ailleurs, la bonne notation souveraine de la Côte d'Ivoire a permis des levées de fonds sur le marché des capitaux internationaux, à des taux d'intérêt les plus bas en Afrique. La diversification des instruments d'endettement ont également permis d'améliorer le profil de l'endettement. A cet effet, la Côte d'Ivoire a mobilisé en 2015 et 2016 un montant de 300 milliards FCFA à travers l'émission d'obligations islamiques (SUKUK). Des textes ont également été pris pour la réorganisation de la Direction de la Dette Publique. Le nouvel organigramme est opérationnel et consacre une réorganisation de la structure en front, middle et back office. Il favorisera ainsi une meilleure gestion des opérations de la dette. En outre, une base de données sur l'endettement des entreprises publiques a été constituée et la collecte des informations est en cours.

Concernant le secteur financier, la mise en œuvre de la stratégie de développement du secteur financier est en cours. D'ores et déjà, les options retenues dans le cadre de la restructuration du portefeuille bancaire public sont connues et les décisions prises. En outre, un avant-projet de loi portant sur le développement du crédit-bail a été adopté et transmis à l'Assemblée Nationale pour faciliter le financement des PME et des ménages. Un forum de promotion et de financement du crédit-bail est prévu pour en vulgariser l'utilisation auprès des acteurs (banques, entreprises, ménages, ...) L'exécution du programme s'accélère également sur le pan de l'inclusion financière,

notamment avec l'aide de la Banque Mondiale à travers la conduite de l'initiative FIRST. Globalement, le taux de bancarisation est passé de 12,7% en 2012 à plus de 16,3% en 2015. L'utilisation de l'instrument « mobile money » a contribué de manière significative, au relèvement du taux d'accès des populations aux services financiers qui s'est établi en 2015, au-delà de 71,4% contre 43,9% en 2012. Les décisions prises dans le sens de la baisse des coûts des opérations financières devraient également permettre d'améliorer l'accès aux services financiers.

Perspectives économiques et financières pour 2016 et objectifs à moyen terme

Le Gouvernement poursuivra ses efforts pour s'assurer que la Côte d'Ivoire devienne une économie émergente en 2020. Dans ce cadre, il a élaboré, sur la base d'un diagnostic approfondi de la mise en œuvre du Plan National de Développement 2012-2015, et adopté le Plan National de Développement 2016 – 2020 avec pour objectif général de faire de la Côte d'Ivoire une économie émergente.

Cette émergence s'appuiera sur une économie dynamique, développementaliste, libérale et ouverte sur l'extérieur ; et se traduira par une réduction significative de la pauvreté accompagnée d'une montée concomitante de la classe moyenne. C'est également une Côte d'Ivoire qui gagne sur le plan de son intégration dans l'économie mondiale et qui coopère avec ses voisins pour le renforcement de l'intégration régionale.

Le cadre macro-économique continuera d'être solide et soutenable avec une dynamique forte tirée par des investissements structurants dans les secteurs porteurs de croissance et la continuation des réformes structurelles de grande ampleur. Le taux de croissance du PIB passerait de 9,3% en 2016, à 8,9% en 2017, à 8,8% en 2018, à 8,3% en 2019 et à 8,0% en 2020. Pour atteindre ces objectifs de croissance, le PND 2016-2020 prévoit un niveau d'investissement global de l'ordre de 30 000 milliards de FCFA dont 62% pour le privé y compris les Partenariats Public – Privé. Ainsi, le taux d'investissement devrait passer de 18,7% du PIB en 2015 à 23,1% en 2020.

L'inflation serait également contenue à 1,8% en moyenne par an sur la période, en-dessous de la norme communautaire de 3%.

Le Gouvernement continuera de renforcer la bonne gouvernance et d'accentuer la lutte contre la corruption à travers l'intensification des activités de la Haute Autorité pour la Bonne Gouvernance.

La gestion de la dette publique, continuera d'être améliorée conformément aux exigences internationales et aux normes communautaires de l'UEMOA. L'actualisation régulière et la mise en œuvre de la Stratégie de gestion de la Dette à Moyen Terme (SDMT), confortée par l'Analyse de la Viabilité de la Dette (AVD), se poursuivra. Elle constitue le plan opérationnel d'endettement public extérieur et intérieur visant à satisfaire les besoins de financement de l'Etat à des risques modérés. Les études d'Analyse de Viabilité de la Dette (AVD) les plus récentes réalisées par l'équipe du FMI d'une part, et par les Experts nationaux du Comité National de la Dette Publique (CNDP) d'autre part, ont conclu indifféremment à un risque de surendettement modéré sur la période d'analyse (2016-2034).

Par ailleurs, nonobstant l'afflux des capitaux extérieurs vers le pays, dans le cadre du financement de l'ambitieux programme d'investissement public inscrit au PND 2016-2020, ce niveau de risque modéré reste conforté par les nouvelles dispositions prises par le Gouvernement en matière d'orientation de la politique d'endettement et de gestion de la dette publique. Pour ce faire le Gouvernement procédera à l'adoption d'une politique nationale de l'endettement en phase avec son programme de développement. En outre, le Gouvernement entend consolider la bonne qualité de sa

signature et la bonne perception de la Côte d'Ivoire par les investisseurs. Il compte à ce titre honorer l'ensemble des échéances de la dette à bonne date et améliorer davantage son rating par les Agences de notation internationales.

Le Gouvernement compte promouvoir la création d'emplois. Dans cette optique, un département ministériel dédié à la promotion de la jeunesse, de l'emploi des jeunes et du service civique a été créé. Les initiatives en faveur de l'emploi des jeunes ont également été regroupées à l'Agence Emplois Jeunes qui est le guichet unique de l'emploi en Côte d'Ivoire. De même, les efforts en matière d'éducation et de formation seront poursuivis.

Le Gouvernement veillera à la réduction des inégalités entre les couches sociales et à l'amélioration des composantes de l'indicateur de développement humain. Les dépenses pro pauvres en 2016 sont ainsi prévues à 1 998,5 milliards après 1 770,2 milliards en 2015 ; 1622,4 en 2014 ; 1337,13 en 2013 ; 1080,30 en 2012 et 840,15 en 2011. Le secteur des Transports se trouve au cœur des politiques de développement économique de la Côte d'Ivoire. Il a ainsi contribué significativement, en dépit des difficultés qu'il connaît, à la croissance économique de ces trente dernières années. Avec un système de transport relativement fiable et à des coûts relativement compétitifs, les échanges commerciaux nationaux et internationaux se sont fortement développés au bénéfice de l'économie nationale et de celles des pays de la sous-région.

Constamment inscrite dans la politique globale et de redressement de l'économie, la stratégie de développement du Secteur des Transports en Côte d'Ivoire a pour ambition de contribuer significativement à la réalisation des objectifs socio-économiques définis dans le cadre de la lutte contre la pauvreté.

S'agissant particulièrement de la circulation des personnes et des biens sur les différents corridors, l'Etat de Côte d'Ivoire a toujours œuvré à lever les obstacles à la facilitation des échanges. Cependant, avec les crises successives que la Côte d'Ivoire a connues depuis plus d'une décennie, des dysfonctionnements persistent et constituent un frein au développement efficace des échanges sur les différents corridors, notamment celui reliant Abidjan à Ouagadougou.

A l'ère de la reconstruction de la Côte d'Ivoire, les Autorités gouvernementales ambitionnent de redonner au Secteur des Transports son lustre d'antan en faisant de sa modernisation une priorité majeure afin de soutenir le développement socio-économique, gage de l'économie émergente ambitionnée.

Dans cette optique, le Ministère des Transports s'est inscrit dans la logique de la réalisation de plusieurs projets et la prise de mesures à l'effet de réduire significativement toutes les entraves à la circulation, par la modernisation du système, tout en accroissant sa contribution à l'essor de l'économie nationale. Ces actions portent, notamment sur les sous-secteurs routiers, portuaire et ferroviaire.

b. Relations entre le Burkina-Faso et la Côte d'Ivoire

b.1 - Relations sociales, économiques et commerciales

La Côte d'Ivoire et le Burkina-Faso entretiennent de solides relations depuis plusieurs décennies. Entamées avant les indépendances, elles se sont accrues à partir de 1960 par la volonté des premières

Autorités des deux pays. De ce fait, plusieurs ressortissants burkinabés vivent en Côte d'Ivoire et participent à son développement. Ils exercent dans plusieurs domaines d'activités, notamment le Commerce, l'Agriculture et le Transport. Estimés à environ trois (03) millions, ces migrants envoient chaque année, selon la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), des dizaines de milliards dans leur pays d'origine. Depuis novembre 2007, en tant que ressortissants de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), ils ne sont plus astreints à la détention d'un titre de séjour.

Sur le plan économique-social, il existe une interconnexion électrique entre les deux pays. Ce dispositif permet à la Côte d'Ivoire de fournir de l'électricité au Burkina Faso. Dans le cadre de la coopération transfrontalière initiée par l'UEMOA et la CEDEAO, le Burkina, la Côte d'Ivoire et le Mali bénéficient de projets pilotes en raison de l'intensité des activités à leurs frontières communes. La coopération transfrontalière permet le développement d'activités économiques, sociales et culturelles aux frontières de ces trois pays.

La preuve la plus tangible de la solidité des relations entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso est la signature le 29 juillet 2008 du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC), à Ouagadougou. Ce Traité à caractère historique prévoit clairement la création d'un cadre de concertation permanent entre les deux pays, visant à mettre en place un partenariat dynamique pour garantir la stabilité et la prospérité. Dans le cadre de la coopération, le TAC stipule que les deux Etats travaillent, autant que possible, à avoir des convergences de vue sur divers sujets dans plusieurs domaines d'activités.

Pour rappel, la cinquième Conférence au Sommet du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC 5) entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, s'est tenue récemment du 25 au 29 juillet 2016, à Yamoussoukro.

Sur le plan commercial, le Burkina-Faso est le premier partenaire de la Côte d'Ivoire dans la sous-région. Les exportations burkinabè à destination de la Côte d'Ivoire sont aujourd'hui dominées par le tabac, les animaux vivants, la fibre de coton et les boissons. De 0,46 milliards de F CFA en 2005, elles sont passées à 3,97 milliards en 2015. Les importations en provenance de la Côte d'Ivoire ont également connu une forte hausse, passant de 121,9 milliards de F CFA en 2005 à 227,2 milliards en 2015. Les produits pétroliers (41 milliards, soit 18% du total des importations) arrivent largement en tête devant le tabac (29 milliards, soit 13% du total des importations) et les matières en plastique (21 milliards, soit 9% du total des importations).

b.2 - Importance économique du Corridor Abidjan-Ouagadougou

Vu les relations économiques intenses entre les deux pays, le corridor Abidjan-Ouagadougou est l'un des corridors les plus dynamiques de la région CEDEAO. Le Port Autonome d'Abidjan est le principal port de transit du Burkina-Faso, aussi bien pour les exportations que pour les importations. Le prolongement de l'Autoroute du Nord jusqu'à Yamoussoukro facilite la circulation des véhicules de transport en partance et en provenance du Burkina Faso. La lutte contre les tracasseries routières instituées sur le corridor a permis le retour de certains opérateurs Burkinabés qui s'étaient détournés de la Côte d'Ivoire. Il existe également un chemin de fer entre les deux pays qui constitue une autre option pour l'exercice d'activités commerciales entre les deux pays.

Dans le but de maintenir et d'accroître les relations commerciales entre les deux pays, la Côte d'Ivoire envisage la construction d'un port sec dans le Département de Ferkessédougou, au Nord du pays. Ce port devrait offrir au Burkina Faso, au Mali et au Niger une plate-forme logistique de proximité facilitant leurs échanges commerciaux avec les pays côtiers et réduisant les coûts de transit et de transport. Il prévoit la construction d'un terminal d'import-export, d'un abattoir régional et d'un marché à bétail ainsi qu'un dépôt d'hydrocarbures. Quant à l'UEMOA, elle a initié la construction d'un poste de contrôle juxtaposé à la Léraba à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso afin de faciliter le transit, les mouvements de personnes et les échanges commerciaux. Dans le cadre du Traité d'Amitié et de Coopération, il est envisagé le prolongement de l'Autoroute de Yamoussoukro à Ouagadougou. Les études de faisabilité au niveau de chaque pays sont en cours. Pour des raisons d'efficacité, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont convenu de considérer ce tronçon comme un Projet unique et d'adopter une approche commune dans la réalisation des études techniques et dans la recherche de financement. Il est également prévu la modernisation et la réhabilitation du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou et son extension jusqu'à Tambao. C'est dans ce cadre que ces deux projets ont été inscrits au PER II de l'UEMOA. Ils ont été présentés à la Conférence de Dubaï en 2014 et ont fait l'objet chacun d'un Mémorandum d'Entente.

Dans le cadre du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) du 29 juillet 2008 entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, plusieurs axes prioritaires ont été retenus. Ils portent notamment sur la fluidité du trafic et le développement de l'industrie des transports, la libre circulation des biens et des personnes, l'harmonisation des normes techniques et administratives, les mesures de réforme du cadre institutionnel de gestion des liaisons inter-Etats, la libéralisation du marché fret et le renforcement de la lutte contre les pratiques anormales. Des concertations sont régulièrement menées entre les deux (02) parties ainsi que des plaidoyers en accord avec les organismes régionaux d'intégration et les bailleurs de fonds pour la mise en place d'un comité conjoint de gestion du corridor Abidjan-Ouagadougou et l'accélération du processus de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés de la Léraba.

b.3 - Rôles respectifs des deux pays dans l'UEMOA

Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire sont membres de deux regroupements sous - régionaux d'intégration économique, la CEDEAO et l'UEMOA. Les Traités de ces deux organisations constituent le cadre normatif de la libre circulation des biens et des personnes dans les espaces concernés.

Leader de l'UEMOA avec 35,1% du PIB en 2015, la Côte d'Ivoire est un partenaire essentiel au sein de cette organisation sous-régionale. Le Burkina-Faso et la Côte d'Ivoire jouent des rôles importants dans la sous-région. En effet, la Communauté a désigné les Chefs d'Etat du Burkina et de la Côte d'Ivoire respectifs pour le suivi de l'application des règles de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace régional et la recherche des moyens pour le financement. A cet effet, elle a abrité une table ronde à Abidjan pour la recherche de financement de la deuxième phase du Programme Economique Régional pour la période 2012-2016, les 02 et 03 juillet 2012, qui a permis de recueillir des intentions de financement de près de 2 035,0 milliards FCFA (soit 35% du coût global). Ce

Programme prévoit notamment la réhabilitation, la modernisation et la construction des infrastructures de transport communautaires. Sur le plan politique et diplomatique, les deux Etats ont œuvré de concert pour le retour de la paix et la sécurité au Mali et en Guinée Bissau.

c. Forces et faiblesses de la politique sectorielle du transport terrestre au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire

Politique générale des Transports dans les deux pays

Au Burkina Faso

Le secteur des transports et particulièrement le transport routier au Burkina est caractérisé par les forces et faiblesses ci-après :

• **Faiblesses**

Au titre des faiblesses de la politique sectorielles du transport terrestre on note :

- une inadaptation des textes portant organisation des activités dans le sous-secteur du transport routier, par rapport à l'évolution du contexte socio-économique ;
- une séparation insuffisante de la nature des activités dans le sous-secteur, ce qui ne permet pas de développer un certain nombre de professions (affréteurs, loueurs, commissionnaires en douane, etc.) ;
- une prise en compte insuffisante des exigences grandissantes de sécurité ;
- une précision insuffisante des rôles entre l'Etat et les collectivités territoriales dans un contexte de décentralisation ;
- un manque d'harmonisation entre les textes communautaires, les différentes conventions bilatérales organisant le transport et le transit Inter Etats ;
- la superposition des conventions bilatérales régissant le secteur.

Le secteur se caractérise également par :

- un réseau routier en deçà des besoins du pays ;
- un entretien routier qui demande à être davantage valorisé ;
- une pratique généralisée de la surcharge à l'essieu avec des impacts négatifs sur le patrimoine routier ;
- des services de transport marqués par une forte atomisation des acteurs et un faible degré de professionnalisation ;
- un parc de véhicules de transport de marchandises vieillissant avec une moyenne d'âge de 20 ans ;
- une congestion des ports de la sous-région, facteur de perte de temps et de coûts en capital supporté par le transporteur, le chargeur et le consommateur final ;

- le rôle accru des intermédiaires de transports « informels » appelés coxers dans la chaîne de transport, renchérissant les coûts de transport, notamment au Port de Tema ;
- des retards au niveau du traitement des formalités de dédouanement et des perceptions illicites importantes ;
- des contraintes de capacité de transport ferroviaire qui demandent à être levées.

Ces constats constituent des facteurs qui influent négativement sur les efforts de développement du pays. Cette situation a amené le Gouvernement à adopter la stratégie actualisée du secteur des transports pour la période 2011-2025.

- **Forces**

Pour améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, le Gouvernement du Burkina Faso a adopté en 2011 la lettre de Déclaration de Politique Générale du Secteur des Transports présentant sa stratégie, ainsi qu'un plan d'actions à mettre en œuvre pour la période 2011-2025.

La stratégie actualisée du secteur des transports traduit la vision du Gouvernement d'asseoir une politique de transport permettant la rentabilisation de l'investissement dans le secteur et la maximisation de sa contribution à la croissance et à la compétitivité de l'économie.

S'agissant du corridor Abidjan-Ouagadougou, la stratégie vise à permettre au secteur de s'adapter au nouvel environnement institutionnel et créer les conditions propices à une planification harmonieuse des actions menées dans le secteur autour des grands principes suivants :

- la mise en place d'un système institutionnel et réglementaire qui assure l'adéquation et la cohérence entre les fonctions des différents acteurs du système, leurs capacités de mise en œuvre et les moyens humains et financiers dont ils disposent ;
- le développement et le renforcement du réseau routier ;
- l'amélioration des conditions de transit sur le corridor ;
- le renforcement de la compétitivité des services de transport ;
- la consolidation de l'intégration régionale ;
- le renforcement et l'amélioration de la gestion des infrastructures de transit ;
- l'allègement des procédures administratives et douanières liées aux opérations de transport de commerce international ;
- le développement de la conteneurisation.

En Côte d'Ivoire

- **Faiblesses**

Le diagnostic du secteur du transport routier révèle des faiblesses qui entravent la bonne marche de ses services. Il s'agit de :

- l'inadaptation des textes réglementaires face à la réalité du secteur ;
- l'insuffisance de l'offre de service de transport urbain ;
- l'absence de statistiques fiables ;

- la généralisation du racket et de la corruption ;
- un taux élevé de tracasseries routières et d'entraves à la fluidité routière ;
- des procédures administratives lourdes dans le processus de délivrance des documents de transport entraînant des surcoûts et des faux-frais ;
- une gestion du fret engendrant des pertes de recettes aussi bien fiscales que douanières pour l'Etat ;
- un nombre élevé des accidents de la route.

- **Forces**

Sur le fondement du diagnostic des faiblesses identifiées dans le secteur, le Ministère possède des atouts en vue d'apporter des réponses idoines aux différentes préoccupations. Il s'agit essentiellement de :

- l'existence d'un cadre institutionnel, juridique et organisationnel réformé ;
- l'existence de ressources humaines qualifiées ;
- l'existence d'un interlocuteur unique ;
- l'existence d'un plan d'eau lagunaire de 550 km de long ;
- l'existence d'un réseau routier ;
- l'existence d'espaces pour la construction d'infrastructures de transport ;
- les échanges accrus en termes de commerce avec les pays de l'hinterland.

La mission dévolue au Ministère des Transports vise à satisfaire dans des conditions optimales les besoins des usagers, faciliter la circulation des personnes et des biens, développer le transit international, protéger les intérêts des usagers par la libre concurrence entre les entreprises de transport par la fixation des tarifs officiels et contribuer à la réduction de la pauvreté et à la mise en œuvre de la politique nationale de développement économique.

A cet égard, de profondes réformes ont été engagées par le Ministère des Transports. Elles sont relatives :

- aux conditions d'accès à la profession de transporteur routier ;
- aux conditions d'accès au fret ;
- à la délivrance du Document Unique de Transport (D.U.T.) qui remplace désormais les Lettres de Voitures ;
- au contrôle de la surcharge ;
- à la facilitation des procédures douanières et de transit.

A terme, la mise en œuvre de ces grandes réformes permettra au Ministère des Transports de moderniser le secteur, à travers la professionnalisation des acteurs, d'une part et l'élaboration d'un cadre réglementaire assurant la libre concurrence entre les entreprises du secteur, d'autre part.

Cette réforme du secteur des transports s'adossera sur une infrastructure moderne issue de projets d'envergure dans les sous-secteurs routier et ferroviaire. Il s'agit, notamment :

Dans le domaine routier :

- du projet d'Autoroute Abidjan- Lagos ;
- du projet d'Autoroute Yamoussoukro- Ouagadougou ;
- du projet de construction, en B.O.T. de la Gare Routière Interurbaine d'Abidjan, la plus grande d'Afrique de l'Ouest.

Dans le domaine ferroviaire :

- du train urbain dénommé « Métro d'Abidjan Ligne I » qui reliera, dans un premier temps, Anyama à l'Aéroport Felix HOUPHOUET-BOIGNY et, dans une seconde phase, Yopougon à Bingerville, pour la Ligne II ; et
- du chemin de fer Ouangolo-Niélé-Sikasso-Bougouni, long de 338 km.

La réalisation des actions identifiées permettra au secteur du transport routier d'atteindre l'objectif qui lui est assigné, c'est-à-dire améliorer la circulation des personnes et des biens en Côte d'Ivoire. A cet objectif, s'ajouteront d'autres résultats connexes consistant essentiellement en la création d'emplois, l'amélioration du bien-être social des populations et donc à la réduction de la pauvreté. Autant d'éléments qui contribueront à faire de la Côte d'Ivoire un acteur dynamique de la scène régionale voire mondiale afin qu'à l'horizon 2020, notre nation fasse partie des pays émergents.

C'est pourquoi le Ministère des Transports est déterminé à mettre en œuvre et à suivre tous les programmes et projets ci-dessus présentés.

d. Coopération entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire pour la modernisation du transport sur le corridor

Le corridor routier Abidjan-Ouagadougou est un axe important de la stratégie sous régionale communautaire en matière d'infrastructures. Cette stratégie envisage de doter la sous-région d'un réseau routier, ferroviaire et aéroportuaire dense et performant reliant tous les Etats membres de l'Union. A ce titre, la construction de l'Autoroute Yamoussoukro-Ouagadougou, longue de 1 045 km et qui coûtera près de 2 600 milliards FCFA (5,2 milliards USD) aux deux Etats, renforcera le trafic routier sur cet axe et revitalisera les activités du Port d'Abidjan.

Afin d'améliorer la fluidité des transports routiers et ferroviaires entre Abidjan et Ouagadougou, il a été initié un Observatoire qui prend en compte les quantités et le temps de séjour des marchandises au Port Autonome d'Abidjan, sur l'axe Abidjan-Ouagadougou et au poste frontière de la Léraba.

De plus, à l'initiative de l'UEMOA, le processus de construction d'un poste de contrôle juxtaposé qui facilitera le franchissement de la frontière entre les deux pays est en cours. C'est plus de douze (12) milliards qui seront engagés dans ce projet dont huit (8) milliards pour le poste et 4,2 milliards pour construire des infrastructures socioéconomiques (écoles, logements de maitres, connexion du site au réseau électrique national, dispensaires et aires de stationnement et de repos des conducteurs routiers).

Dans le cadre du Traité d'amitié et de coopération signé le 29 juillet 2008 entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire et dont un volet important est dédié au transport, des axes prioritaires ont été retenus et des concertations sont régulièrement menées entre les deux parties sur la fluidité du trafic et

l'industrie des transports, la libre circulation des biens et des personnes, l'harmonisation des normes techniques et administratives, les mesures de réforme du cadre institutionnel de gestion des liaisons inter-Etats, la libéralisation du marché fret et le renforcement de la lutte contre les pratiques anormales.

Des plaidoyers sont également menés, en accord avec les organismes régionaux d'intégration et les bailleurs de fonds pour la mise en place d'un Comité conjoint de gestion du corridor Abidjan-Ouagadougou et l'accélération du processus de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés de la Léraba.

II. SITUATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET FONCTIONNEMENT DU CORRIDOR ABIDJAN-OUAGADOUGOU

a. Présentation générale du secteur du Transport routier

Au Burkina Faso

Dans un pays sans littoral comme le Burkina Faso, le secteur des transports joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. L'économie burkinabè dépend largement des importations et partant du fonctionnement efficace du système des transports internationaux pour son approvisionnement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), en biens de consommation et d'équipements (matériaux de construction, intrants agricoles). Le fonctionnement efficace des transports internationaux est impératif pour permettre aux exportations burkinabè, notamment le coton fibre, première exportation du pays d'être compétitif sur le marché international. Les transports intérieurs ont une importance particulière compte tenu de la dispersion géographique des activités. La compétitivité de l'économie burkinabè est largement tributaire de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Pour améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, le Gouvernement du Burkina Faso a adopté en 2011 la lettre de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports, présentant sa stratégie ainsi qu'un plan d'actions à mettre en œuvre dans le cadre de la stratégie actualisée du secteur des transports pour la période 2011-2025 dont l'élaboration s'est appuyée sur les acquis des précédentes stratégies et les nouveaux impératifs de développement économique et social de notre pays.

La situation actuelle par sous-secteur et thème transversal se résume comme suit :

- **Transport routier rural, interurbain et international**

Le sous-secteur est caractérisé par :

- un réseau routier en développement mais qui demeure en deçà des besoins du pays ;
- un enclavement intérieur et extérieur qui pèse lourd sur la compétitivité de l'économie Burkinabé ;

- un entretien routier qui demande à être davantage valorisé et un problème important de surcharge avec des impacts négatifs sur le patrimoine routier ;
- des services de transport marqués par une forte atomisation et un faible degré de professionnalisation.

- **Transport ferroviaire**

Ce sous-secteur est caractérisé par :

- des contraintes de capacité de transport qui demandent à être levées ;
- une expérience de concession réussie en matière de transport marchandise mais une persistance du recul du trafic voyageur ;
- une orientation verticale du réseau de chemin de fer et des échanges avec les pays de la sous-région qui demandent à être davantage consolidés ;
- un support pour certaines régions qui demande à être davantage promu ;
- une absence d'un dispositif de formation dans le sous-secteur et des capacités de la SOPAFER-B qui demandent à être davantage renforcés.

- **Financement et fiscalité du secteur**

Les atouts en matière de financement et de fiscalité du secteur sont :

- l'existence d'un capital d'expérience en matière de mobilisation de fonds extérieurs ;
- la mise en place des réformes requises pour la libéralisation du secteur transport et la privatisation des opérations de production ; et

- **Gestion des aspects environnementaux et sociaux**

En matière de gestion environnementale et sociale, le secteur est caractérisé par :

- une assise institutionnelle et réglementaire dans le domaine de l'environnement ;
- l'existence d'une stratégie nationale de transport rural (SNTR) qui intègre la question du genre et qui s'intègre dans le document de stratégie des transports pour la période 2011-2025.

Aspects institutionnels et juridiques

Sur le plan institutionnel, le secteur est caractérisé par :

- une instabilité dans la structuration et l'organisation des acteurs de première ligne (départements ministériels en charge des transports et des infrastructures) ;
- une multitude d'intervenants nationaux dans l'élaboration des normes et la réalisation des infrastructures, générant des conflits de compétence et de textes ;
- un mécanisme de financement instable pour certaines structures, notamment le Fonds d'Entretien Routier du Burkina (FER-B) et l'Office National de Sécurité Routière (ONASER) ; et
- une insuffisance qualitative des ressources humaines au niveau des départements Transport et Infrastructures.

- **Suivi et Evaluation**

En matière de suivi-évaluation, le secteur est caractérisé par :

- l'existence d'un dispositif commun de suivi – évaluation : le Système d'Information et de Suivi – Évaluation (SISE) ;
- un capital d'expérience en suivi-évaluation à travers trois projets à savoir Projet Sectoriel des Transports (PST), Projet de Sécurité et de Sureté du Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre (PSSTAAOC) et Projet Régional de Facilitation des Transports et du Transit routiers en Afrique de l'Ouest (PRFTTAO) ;
- des disparités du système d'information entre les sous-secteurs dues essentiellement à des insuffisances de formation des cadres responsables de l'activité.

En Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire, le Secteur du Transport a enregistré de tout temps de grandes difficultés dans son développement. La situation s'est aggravée avec les dernières crises sociopolitiques pour faire place à de nombreux dysfonctionnements caractérisés par :

- **Au niveau du transport terrestre**

- un transport routier évoluant dans l'informel ;
- des statistiques peu fiables et difficiles à obtenir ;
- un racket et une corruption accentués ;
- une gestion du fret occasionnant des manques à gagner considérables pour l'Etat et les transporteurs ;
- un parc automobile vieillissant ;
- des routes fortement dégradées.

- **Au niveau aérien**

- la perte du trafic au profit des aéroports certifiés des pays de la sous-région ;
- le caractère non opérationnel des aérodromes de l'intérieur du pays.

- **Au niveau maritime**

- la stagnation des capacités d'accueil des ports ivoiriens, ce qui affecte leur compétitivité ;
- la perte de trafic maritime ;
- la suspension de la mise en œuvre du Projet de Développement Intégré du Système fluvio-lagunaire ;
- la saturation du domaine portuaire à Abidjan ;
- l'insuffisance de l'offre de service de transport lagunaire ; et
- l'inexistence de compagnies maritimes privées ivoiriennes ou de navires battant pavillon ivoirien.

b. Défis et contraintes le long du corridor Abidjan-Ouagadougou

b.1 - Organisation du secteur et du marché du transport routier de marchandises le long du corridor

Au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, la situation dans laquelle évoluent les acteurs est compromise par des inerties organisationnelles qui ne favorisent pas l'exercice de la liberté contractuelle des parties et empêche l'évolution vers plus d'efficacité des structures que sont les Entreprises, des outils à savoir la modernisation du parc et des hommes, la formation des conducteurs et des gestionnaires. L'organisation actuelle de la profession tire vers le bas les conditions du transport routier. Les griefs généralement formulés portent sur le caractère inadapté de la réglementation de la profession de transporteur dans le contexte global du développement de l'industrie des transports routiers.

Toutes les études faites dans le secteur déplorent les conditions d'accès et d'exercice du métier, qui sont quelque peu trop ouvertes, ce qui fausse les règles de la concurrence, tire les prix vers le bas et nuit à la notoriété de la profession.

La profession se présente souvent comme un «recours» aux déçus des autres activités et est considérée par les assureurs et les banques comme une activité «à risques», ce qui rend difficile l'accès des opérateurs aux financements.

Au regard, d'une part, de la faible performance des acteurs du secteur des transports routiers, due à l'atomicité de l'offre de transport et les faiblesses et insuffisances du cadre normatif et d'autre part, de la nécessité de définir de nouvelles bases juridiques pour le système des transports, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont opté pour la professionnalisation de l'activité de transporteur routier à travers la redéfinition des conditions et critères d'accès précis à la profession et la distinction entre « transport public » et « transport privé ».

Au Burkina Faso, l'activité de transports terrestre et maritime est organisée par le Ministère chargé des transports à travers la direction générale des transports terrestres et maritimes qui a pour mission de réglementer, de planifier et de contrôler la mise en œuvre de la politique du département en matière de transports terrestres et maritimes.

Elle accomplit cette mission d'organisation des activités du secteur des transports terrestres en relation avec les autres structures nationales compétentes notamment l'Office Nationale de Sécurité Routière (ONASER) qui assure l'exclusivité des contrôles routiers sur les sections nationales des axes routiers inter-Etats, le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) pour la célérité et la sécurité des opérations de transport par l'assistance aux chargeurs et la coordination de la chaîne des transports.

En plus des structures citées ci-dessus, il convient de mentionner le rôle du Comité National de Facilitation des Transports dans la mise en œuvre de mesures de simplification et d'harmonisation des procédures administratives et de transit (douanes, fisc, commerce extérieur, services de contrôle de qualité...)

On note également à côté de ces structures le secteur privé constitué essentiellement de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina (CCI-B), des organisations de transporteurs et conducteurs routiers.

En Côte d'Ivoire, l'activité du Transport routier est également organisée par le Ministère des Transports, à travers différentes Structures que sont la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC) qui a en charge la réglementation du Secteur, la gestion des autorisations pour les acteurs et pour les outils du système (transporteurs, conducteurs, véhicules, etc...), l'Office de Sécurité Routière (OSER) qui veille à faire respecter les règles relatives à la circulation routière afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route. Il y a également dans le dispositif institutionnel du Ministère des Transports un Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT) dont la mission est d'assurer la fluidité du trafic sur les routes et la facilitation des échanges.

Sous l'encadrement des trois (03) structures citées ci-dessus, opèrent les acteurs du secteur privé (sociétés de transports ou transporteurs publics/privés, conducteurs, etc...)

Le transport sur le corridor routier Abidjan-Ouagadougou est régi par les Conventions 82 et 90 de la CEDEAO relative au Transit Routier Inter-Etats (TRIE) et par l'Accord Bilatéral de Transport Routier.

b.2 - Cadre réglementaire pour le transport de marchandises le long du corridor

Le cadre réglementaire pour le transport de marchandises le long du corridor Abidjan- Ouagadougou est constitué par les dispositions des réglementations portant sur :

- **Le contrôle de la charge à l'essieu**

Il est régi par deux textes que sont le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA et l'Acte additionnel A/SA.17/02/12.

Le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA, du 16 décembre 2005 est relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules poids lourds de transport de marchandises dans les États membres de l'Union. Il vise à harmoniser dans l'espace de l'Union les normes et les procédures de contrôle du respect de ces normes, et leur système de sanctions pour infraction, en matière de limitation des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu, de renforcer les vérifications préventives et les contrôles, et en améliorer l'efficacité, et de rationaliser les contrôles sur route.

Les difficultés de mise en œuvre de ces textes ont amené les Etats à adopter le 23 avril 2009 une feuille de route. La réunion d'évaluation d'application de cette feuille de route a fait le constat que le bilan n'a pas été à la hauteur des ambitions et des engagements. Ainsi, les Etats membres de l'UEMOA ont adopté des feuilles de route successivement le 19 mars 2010, le 19 juin 2015 et une nouvelle feuille de route le 23 septembre 2016 à Cotonou (Bénin). Malgré un début d'application des

mesures de contrôle de la charge à l'essieu par certains Etats, la tendance est à la persistance de la surcharge.

Le Gouvernement ivoirien entend mettre en œuvre le nouveau chronogramme de l'application intégrale du Règlement 14 (voir Annexe ci-jointe) établi sur la base de la Déclaration de la réunion des Ministres en charge des Infrastructures et du Transport des Etats membres de l'UEMOA et de la Guinée qui s'est tenue le 23 septembre 2016 à Cotonou.

Pour l'application intégrale du règlement 14 établi sur la base de la Déclaration de la réunion des Ministres en charge des Infrastructures et du Transport des Etats membres de l'UEMOA et de la Guinée qui s'est tenue le 23 septembre 2016 à Cotonou, le Burkina Faso est résolument engagé à la mise en œuvre du nouveau chronogramme, qui a été adopté par le conseil des ministres du mercredi 2 novembre 2016

L'Acte additionnel A/SA.17/02/12 quant à lui est relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de la CEDEAO.

Il complète et précise les textes de la CEDEAO en la matière, notamment la Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982 qui définit, entre autres, la charge à l'essieu et le gabarit des véhicules.

- **Le contrôle routier**

Les textes d'application du plan régional de contrôle routier, qui porte notamment sur la réduction des nombres de postes de contrôle connaissent des difficultés d'exécution au sein des Etats.

- Décision n° 15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application d'un Plan Régional de Contrôle routier adopté le 16 décembre 2005 à Bamako ;
- Directive n°08/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). En substance, cette Directive (i) limite les contrôles routiers sur les axes inter-Etats, aux seuls points de départ, aux frontières et aux points d'arrivée des véhicules routiers, (ii) prévoit la construction, l'équipement et la mise en service de postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats.

- **La création de Comité de Gestion des Corridors**

Il a été recommandé aux Etats et à la Commission de prendre des dispositions pour la mise en place des structures de gestion des Corridors telle que prévue par la Décision N°39/2008/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant création et gestion des Corridors de l'Union.

Le Comité de Gestion du Corridor Abidjan-Ouagadougou, conformément aux dispositions et programmes de l'UEMOA, n'est pas encore créé. La concertation en vue de la mise en place de ce Comité, en synergie avec la Commission de l'UEMOA, doit être menée.

- **La création des postes de contrôles juxtaposés**

La construction des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats est régie par les dispositions du Règlement N°15/2009/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 portant régime juridique des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats Membres de l'UEMOA. Les objectifs visés par le règlement sont de (i) définir les règles de fonctionnement sur la plateforme, (ii) préciser les intervenants, usagers de la plateforme, leurs pouvoirs, responsabilités, les zones d'exercice de ces pouvoirs, les activités et réglementations applicables sur la plateforme.

- **Les conditions de mise en œuvre des activités de transport**

Les activités de transport routier sont régies par les textes suivants :

- Convention de Transports Inter-Etats (TIE)

La Convention N°A/P2/5/82 portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats (TIE) signée à Cotonou le 29 mai 1982, a pour objet de définir les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les transports routiers inter-Etats au sein de la CEDEAO. Le but recherché est de (i) supprimer les excès des contrôles routiers, (ii) garantir un accès équitable aux cargaisons générées par le commerce extérieur des Etats contractants, harmoniser les dispositions réglementaires relatives au code de la route et des transports, (iii) assurer une autonomie suffisante pour l'approvisionnement des pays sans littoral en rapport avec les moyens de transport des pays de transit.

- Convention sur le Transit Inter- Etats des marchandises par route (TRIE)

La Convention A/P4/5/82 relative au Transit Routier Inter –Etats de Marchandises (TRIE) adoptée à Cotonou le 29 mai 1982 a été complétée par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE adoptée le 30 mai 1990 à Banjul. Cette convention vise essentiellement à (i) éviter la succession de procédures douanières à travers les différents pays de transit, (ii) faciliter le mouvement des moyens de transport et des marchandises transportées entre les Etats membres.

- **Les Accords bilatéraux en matière de transport et transit**

Les Accords bilatéraux abordent, en particulier, les questions relatives aux conditions de circulation, à la répartition du fret.

Le cadre juridique de coopération dans le domaine des transports routiers entre les deux pays est constitué par les textes suivants :

- Accord de coopération entre le Burkina Faso et la République de Côte du 14 octobre 1989 en matière de transport maritime et de transit ;
- Protocole d'accord de coopération en matière de transport routier du 27 juillet 1999 entre le Burkina Faso et la République de Côte-d'Ivoire qui institue un Comité Technique ivoiro-burkinabè Paritaire pour le suivi ;
- Accord de siège entre le Gouvernement du Burkina Faso et le Gouvernement de Côte-d'Ivoire au profit de la Représentation du Conseil burkinabé des chargeurs (CBC) en Côte-d'Ivoire signé le 18 novembre 2011 ;

- Protocole d'Accord entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso pour le cautionnement des Acquit-à-caution en matière de transit routier inter-Etats (TRIE) signé le 05 février 2014 à Ouagadougou.

b.3 - Efficience du Port Autonome d'Abidjan et du Terminal de Ouagadougou

- **Efficience du Port Autonome d'Abidjan**

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), plateforme logistique par laquelle 90% des échanges de la Côte d'Ivoire se font avec l'extérieur, est un outil d'intégration économique où transite une partie du trafic des pays sans littoral que sont le Burkina, le Mali et dans une moindre mesure le Niger. Alors que les deux derniers pays sont reliés au Port d'Abidjan par la route, le Burkina bénéficie en plus de la route, du chemin de fer. Ce qui en fait un partenaire privilégié du Port d'Abidjan parmi les pays de l'hinterland.

Avec ses 1000 ha de plan d'eau, 800 ha de zone industrielle, 06 km de linéaire de quai, 34 magasins cales et des terminaux spécialisés tels que le terminal fruitier, le terminal minéralier, le port de pêche, le terminal RoRo (terme générique maritime pour désigner un terminal roulier qui s'ouvre par l'arrière) et le terminal à conteneurs, le Port d'Abidjan traite annuellement un trafic global de plus de 21 millions de tonnes dont 1,8 million de tonnes pour le transit et en fait le plus grand port de la sous-région.

Le terminal à conteneurs, équipé de 06 portiques lourds de quai, de 02 grues mobiles et de 16 grues de parcs, traite annuellement environ 650 000 conteneurs Equivalent Vingt Pieds, en abrégé EVP (terme générique maritime désignant la capacité des conteneurs) avec une cadence opérationnelle de 30 mouvements par portique et par heure, correspondant au standard des grands ports mondiaux.

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa vision stratégique, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan a initié plusieurs grands Projets qui permettront, à court et à moyen termes, d'améliorer sa capacité d'accueil, notamment par la création de nouveaux terminaux (conteneurs, rouliers, port de pêche, minéralier et céréalier).

Outre ses actions de développement des infrastructures, le PAA travaille à conserver ses différentes certifications, notamment le Code International pour la Sécurité des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) et la certification à la norme qualité ISO 9001 version 2008.

L'objectif principal de toutes ces actions est la satisfaction des clients et partenaires dont ceux de l'hinterland auxquels des avantages sont accordés en matière de coût de passage portuaire et d'espaces.

Cependant, la problématique de la livraison de conteneurs dans la ville d'Abidjan exclusivement réservée aux manutentionnaires constituait jusque-là un point d'entrave à la compétitivité du Port d'Abidjan.

Heureusement, à la faveur des réflexions sur l'amélioration des conditions de passage des marchandises conteneurisées dans le Port d'Abidjan et sur le corridor de transit Abidjan-Ouagadougou, l'autorité portuaire s'est engagée à libéraliser cette activité dans les meilleurs délais.

Ainsi, des discussions ont été engagées avec les partenaires de la communauté portuaire, renforcée à cette occasion par les transporteurs, en vue d'aboutir à la libéralisation de l'activité en cause. Une circulaire de l'Administration portuaire a été prise à l'occasion de ces discussions et les modalités d'application de cette circulaire sont en phase de finalisation de concert avec la communauté portuaire. L'éventualité de la prise d'un décret pour la mise en œuvre de cette libéralisation n'a pas été exclue afin de conférer un caractère régalien à cette mesure.

- **Efficiences du Terminal de Ouagadougou**

Le Terminal à conteneurs de Ouaga-gare en gare ferroviaire de Ouagadougou : Cette plate-forme, réalisée en 1999, est la toute première infrastructure, spécialement dédiée au trafic conteneurisé au Burkina Faso. Elle est située à Ouagadougou, sur la plate-forme logistique Ouaga-gare et est vouée très singulièrement au traitement du trafic conteneurisé par rail. La gestion est assurée par la Société d'Exploitation du Terminal de Ouagadougou (SETO). Sa superficie est de 29 942 m² de surface bétonnée et de 7763 m² de surface non bétonnée. La capacité d'accueil de ce terminal est de 500 EVP pleins et 700 EVP vides et offre un quai d'une capacité de 23 wagons. La logistique spécialisée de ce terminal comprend également 1 PPM Superstaker de 45T (TCS Pleins), 1 hyster 45 T (TC pleins), 1 frontale conteneurs vides de 16T, 1 tracteur agricole, 4 plateaux de 20' et 40' pour remorques & tracteurs et 2 camions de livraison.

Le Terminal Routier à Conteneur de Boborinter (TRCB/Bobo) : Ce terminal implanté à Bobo-Dioulasso depuis Janvier 2010, deuxième ouvrage du genre réalisé par la CCI-BF et ce, en intelligence avec ses partenaires techniques et financiers, a la particularité d'être bimodale (rail/route), en ce sens que cette plate-forme est spécialisée aussi bien dans le traitement du trafic conteneurisé par route que par rail. D'une superficie de 28 270 m², il a une capacité d'accueil de 500 EVP pleins et de 300 EVP vides et est doté d'1 Stvetruck 40t (TCs pleins) et de 2 Fourchettes 26T (TCs vides).

Le Terminal à conteneurs de Ouagarinter (TRCB-Ouaga) : Cette plate-forme, réalisée en Avril 2010 dans l'enceinte de Ouagarinter est la dernière en date et vient en complément au terminal SETO, en ce sens qu'elle est exclusivement dédiée au traitement du trafic conteneurisé par route. Avec une superficie de 27000 m², elle a une capacité de 390 EVP pleins et 192 EVP vides et est dotée d'1 Stvetruck 40t (TCs pleins), 1 PPM 45T (TCs pleins), d'1 Fourchette 16T (TCs vides), d'1 tracteur agricole et d'1 camion de livraison.

Les terminaux intérieurs du Burkina Faso jouent un rôle prépondérant sur le corridor Abidjan-Ouagadougou. La CCI-BF, dans le cadre de sa politique de création et de gestion d'infrastructures d'appui à l'économie nationale, est la principale gestionnaire des plates-formes logistiques de traitement des marchandises aussi bien à l'intérieur qu'aux frontières du Burkina Faso.

Cette politique poursuit plusieurs objectifs que sont :

- le désenclavement du pays ;
- la diversification des débouchés maritimes ;
- la facilitation des opérations d'acheminement des marchandises en provenance ou à destination des ports maritimes ;
- la sécurisation et le renforcement du système d'approvisionnement et d'exportation ;
- la promotion des exportations à partir du Burkina Faso ;
- le traitement adéquat du fret ;
- l'amélioration des conditions d'accueil du fret ;
- l'augmentation des capacités d'accueil du fret ;
- la facilitation du recouvrement des recettes douanières et fiscales.

Une précision qui mérite d'être apportée est que les plates-formes intérieures (Ouagarinter, Boborinter, Ouaga gare) abritent en leur sein des terminaux à conteneurs qui, certes sont construits par la CCI-BF et ses partenaires mais dont la gestion a été concédée à des opérateurs privés.

Les contraintes le long du corridor Abidjan-Ouagadougou, telles qu'elles se présentent aux terminaux intérieurs du Burkina Faso, concernent notamment :

- L'immobilisation des véhicules de transport routiers pour l'accomplissement des formalités de mise à la consommation du fret. Les séjours abusifs des véhicules de transport dans ces plateformes sont généralement le fait de l'importateur. Cette situation est d'autant plus accrue par le défaut de matérialisation du contrat entre l'importateur et le transporteur et ce partant l'absence de pénalisation de cette situation d'immobilisation du moyen de transport.
- Du point de vue de la CCI-BF, ce facteur d'inefficience pourrait être résolu par une matérialisation des relations contractuelles entre le transporteur et le chargeur routiers. Ce contrat devrait prévoir le paiement de surestaries au-delà d'une période de franchise déterminée. A ces pénalités imposées par le propriétaire du moyen de transport, viendraient s'ajouter celles de l'exploitant de l'aire de stationnement, en l'occurrence la CCI-BF. Ces mesures dissuasives devraient permettre de minimiser le nombre de cas d'immobilisation des camions et permettre ainsi leurs rotations optimales.

La dispersion des trafics routier et ferroviaire sur des plateformes distantes. La séparation des trafics en provenance d'Abidjan suivant qu'ils soient ferroviaires ou routier, crée une certaine inefficacité dans le traitement des frets, du fait du morcellement de trafics. Il est évident qu'un regroupement des volumes aurait permis aux différents opérateurs de réaliser des économies d'échelle et de proposer des prix plus compétitifs. Du reste, face à la centralité des plates-formes de Ouagadougou, à leur caractère unimodal (ferroviaire pour Ouagagare et routier pour Ouagarinter), et aux récurrents problèmes d'engorgement urbain rendant impossible toute initiative d'extension, il est apparu la nécessité de délocaliser celles-ci en périphérie de l'agglomération de Ouagadougou afin de disposer d'une infrastructure moderne et multimodale (fer, route) avec une interconnexion au nouvel aéroport de Donsin : d'où le projet de construction d'un port sec. Ce projet de port sec multimodal constituera à terme une réponse à cette problématique de l'accès aux plateformes terminales qui se pose avec plus d'acuité à Ouagadougou. En effet la croissance urbaine ayant rattrapé ces plateformes, cela rend

d'autant plus difficile l'accès aux véhicules poids lourds qui font face à des situations d'engorgement. Du reste des travaux de réfection sont en cours à Ouagarinter.

Mais en attendant de relever le défi de l'extension des capacités d'accueil des plateformes à travers la réalisation du projet de port sec multimodal, la CCI-BFa entrepris des travaux de réhabilitation des ouvrages existants (plateforme Ouagarinter, BVA, Ouagagare).

Du coté de Bobo-Dioulasso, il faut noter la réalisation de port sec bimodal de Bobo-Dioulasso qui accueille aussi bien le trafic routier que ferroviaire. Des travaux sont en cours pour le renforcement des infrastructures et équipements sur cette plateforme.

Du point de vue des espaces de stockage : La CCI-BF dispose de magasins sous douanes et hors douanes situés à Ouagarinter, Ouagagare, Boborinter, Banfora, Bittou, Niangoloko et Koudougou. Elle en dispose également à l'extérieur, notamment dans les ports de Tema, Cotonou, Lomé et Abidjan.

Du point de vue des parkings : il en existe sur toutes les plateformes intérieures de la CCI-BF aussi bien frontalières que terminales. Il est à mentionner l'aménagement d'une plateforme pour les camions en transit en l'occurrence le Centre International de Transit (CIT) de Tanghin-Dassouri fonctionnel, depuis juin 2013.

b.4 - Aspects douaniers et régime de transit

Le trafic sur le corridor Abidjan – Ouagadougou a longtemps été marqué par des tracasseries douanières liées au manque de professionnalisme des Agents des Douanes et des Commissionnaires en Douane agréés, des temps de voyage très longs des camions dus à une absence de connexion des services et systèmes informatiques des Douanes entre les deux pays. Le régime de transit était soumis à un double prélèvement sur la valeur CAF des marchandises en transit sur le corridor. Il était également déploré l'absence d'un système de gestion efficace du risque en douane avec la définition de profils de risques des commerçants. Aussi, le système en vigueur d'escorte douanière des documents rendant ne concourait pas à optimiser la qualité du trafic sur le corridor.

Au regard de cette situation, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont décidé de prendre des mesures et initier des réformes afin de faciliter et rendre plus fluide le trafic sur le corridor Abidjan-Ouagadougou, en matière de douane et de transit.

Pour le Burkina Faso

Le Burkina Faso, depuis 2009, s'est inscrit dans une dynamique de gestion électronique du transit routier (T1). Ce système de transit connaît, malheureusement, une contre-performance, eu égard au fait que l'escorte physique des cargaisons demeure afin de sécuriser les opérations.

Par ailleurs, l'absence d'interconnexion des systèmes douaniers burkinabè et ivoirien entraîne une reprise de procédures douanières aux frontières du Burkina, ce qui allonge considérablement les délais de route et grèvent le coût de revient du transit.

Pour la Côte d'Ivoire

En ce qui concerne l'Administration des Douanes, le défi est de sécuriser le transit le long du corridor Abidjan-Ouagadougou. Pour cela, elle a mis en place un module informatisé de gestion du transit (T1). Ce module, couplé avec la géo localisation, permet la prise en charge et le suivi des cargaisons en transit. Cependant, la mise en œuvre de ce système a fait apparaître de nombreuses difficultés (insuffisance de balises, état des camions, cargaisons non hermétiques, absence de parc de stationnement des camions).

III. SUIVI ET EVALUATION

Le suivi et l'évaluation du Programme seront de la responsabilité des Coordinations Nationales mises en place dans les deux Etats pour le suivi de l'ABR.

Nous espérons que les orientations et engagements pris par les Gouvernements du Burkina-Faso et de la Côte d'Ivoire contribueront à donner beaucoup plus de vigueur à la coopération financière avec la Banque Mondiale et l'ensemble des autres partenaires multilatéraux et bilatéraux et permettre ainsi de bénéficier de cet Appui Budgétaire Régional, d'un montant équivalent à cinquante (50) millions de Dollars US pour chaque Etat.

La Lettre de Politique de Développement est signée séparément par les deux ministres autorisés mais ne constitue qu'un seul document liant les deux pays.

Nous vous prions d'agréer, **Monsieur le Président**, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Burkina Faso

Pour la République de Côte d'Ivoire

Le Ministre de l'Economie, des
Finances et du Développement

Le Ministre auprès du Premier Ministre
chargé de l'Economie et des Finances



Hadizatou Rosine COULIBALY/SORI

Adama KONE

**Annexe 1 : STRATEGIE POUR LA MODERNISATION DES OPERATIONS LE LONG DU CORRIDOR
ABIDJAN-OUAGADOUGOU ET LA REDUCTION DES COUTS DE TRANSACTION COMMERCIAUX**

a. Vision et objectifs généraux à moyen terme

Au Burkina Faso, le secteur des transports représente une des composantes essentielles de la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD). Il est logé dans l'axe stratégique 3, à savoir le « développement des piliers de la croissance accélérée ».

D'autre part, le Programme d'Actions du Gouvernement pour l'Emergence et le Développement Durable (PAGEDD) pour la période 2011-2015 fait une large part à ce secteur, autant d'intérêts qui commandent que des actions fortes soient menées pour son émergence véritable.

Dans le processus de réforme du cadre institutionnel et réglementaire du secteur des transports, le Burkina Faso s'est doté depuis 2008, d'une Loi d'Orientation des Transports Terrestres, qui traduit la vision du Gouvernement pour ce sous-secteur, ceci au regard des impératifs liés aux nouvelles réglementations adoptées au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO, et d'autre part, à la nécessité de permettre au secteur des transports en général et du transport routier en particulier de jouer pleinement son rôle de secteur de soutien à la production.

Ce texte majeur, qui est désormais le référentiel normatif de base en matière d'organisation du système des transports terrestres, repose sur cinq (05) axes stratégiques majeurs, autour desquels doivent s'articuler toute réflexion et toute initiative en matière de formulation, de conception, de planification et d'organisation des activités de transports terrestres.

Pour répondre aux exigences stratégiques, les objectifs suivants ont été assignés au Ministère, à savoir :

- renforcer les capacités de pilotage et de gestion du secteur des transports et du transit ;
- renforcer le contrôle de l'exploitation des infrastructures et la sécurité routière ;
- professionnaliser et moderniser les transports ;

- renforcer la mobilité urbaine et rurale ;
- améliorer les conditions d'exploitation des transports ;
- relancer les activités du transport ferroviaire ;
- réaliser des actions de communication, de formation, de recherche et de renforcement des capacités ;
- animer les cadres de concertation pour une plus grande approbation des politiques publiques du secteur ;
- organiser des campagnes de sensibilisation et d'information des usagers sur les politiques et stratégies du secteur et leur mise en œuvre.

En Côte d'Ivoire, le Ministère des Transports ambitionne de palier les dysfonctionnements rencontrés dans le secteur des Transports et de faire de l'activité des transports un secteur moderne, fiable, à la pointe de la technologie et avec une part beaucoup plus importante dans la croissance économique nationale.

C'est dans cette dynamique que la loi N° 2014-812 du 16 décembre 2014 appelée Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) est intervenue. Tout en s'adaptant à la réglementation communautaire, elle donne des orientations sur :

- la politique du transport intérieur relative à l'exécution du service public, à l'offre de transport, à la concurrence des entreprises de transport, à la protection et à l'information de l'utilisateur ;
- le transport réglementé (transport public, transport privé ...) ;
- le contrat de transport ;
- le principe de tarification avec possibilité pour l'Etat de préciser des tarifs indicatifs ;
- la sécurité et les meilleures conditions de travail dans le secteur ;
- l'obligation d'assurance ;
- l'intervention des pouvoirs publics et les investissements dans le secteur ;
- les sanctions des violations des règles.

Cette Loi d'Orientation s'applique aussi bien à l'activité du Transport intérieur qu'à tous les acteurs publics, parapublics ou privés intervenant directement ou indirectement dans cette activité. Par sa souplesse, elle permet également :

- d'adapter la législation, en matière de Transport intérieur, aux règles de l'OHADA ainsi qu'aux normes communautaires de l'UEMOA et de la CEDEAO ;
- de protéger plus efficacement les intérêts des usagers, à travers les décrets pris pour son application, par la réduction des coûts des prestations de transport et la célérité dans l'obtention des documents de transport. Toutes choses qui sont de nature à lutter contre la vie chère et le fléau de la corruption généralisé dans le secteur ;
- d'instituer, au titre de l'organisation du secteur, une Autorité chargée de la régulation du Transport intérieur. Cette Autorité est également appelée à arbitrer les conflits entre les personnes physiques ou morales dans le Secteur.

S'agissant des Douanes, il s'agira de sécuriser les opérations le long du corridor Abidjan-Ouagadougou et de réduire les coûts par la mise en place de l'interconnexion des systèmes informatiques des Douanes de Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Les objectifs seront de passer à la phase de réalisation de ce projet.

b-Stratégie et mesures considérées par domaine au niveau national et de façon conjointe entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire

- *Les Mesures parallèles (A1, A3, B2, D1, D2 et D3)*

A1- Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont entrepris de vastes réformes en vue d'une professionnalisation et d'une formalisation de l'industrie du transport de marchandises. Cela se traduit par l'adoption, dans chacun des deux pays, de cadres juridiques et réglementaires harmonisés qui redéfinissent (i) les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises en transport pour compte d'autrui et pour compte propre et (ii) l'obtention d'un permis de conduire spécifique pour les conducteurs de poids lourds.

Les deux pays ont également adopté un cadre réglementaire mutuellement reconnu entre eux définissant (a) le programme de formation de Gestionnaires d'Entreprises de transport et de conducteurs de poids lourds, en suivant les meilleures pratiques internationales et (b) les critères et mécanisme de certification pour la création d'Etablissements privés assurant la formation et la délivrance de diplômes professionnels pour l'industrie du transport routier de marchandises.

L'objectif de ces réformes est de créer un environnement propice qui favorise effectivement la professionnalisation et la formalisation de l'industrie du transport de marchandises. Ces réformes auront pour résultats l'apparition d'Entreprises professionnelles de transport routier de marchandises certifiées et donc conformes à la réglementation, une bonne segmentation de l'industrie du transport routier de marchandises, la diminution du nombre d'Entreprises informelles (ou de particuliers), la non-participation au transport commercial des Entreprises de transport routier de marchandises déclarées comme travaillant pour leur propre compte, sans oublier une requalification de la catégorie de « transporteur privé » à celle de « transporteur public » pour un nombre significatif d'Entreprises existantes, notamment les acconiers, les transitaires et assimilés.

C'est ainsi qu'au **Burkina Faso**, est adopté le décret n° 2014-683/PRES/PM/MIDT/MEF/MATS/MICA du 1er août 2014 qui apporte des innovations portant sur les mesures de réformes ci-après :

- l'affinement de la catégorisation des transports routiers et des conditions d'exercice de l'activité ;
- la distinction nette entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui et les conditions d'exercice ;
- l'introduction de mesures qui, à terme, devront contribuer à assainir le parc automobile de transport ;

- le libre choix du transporteur par le chargeur ;
- un régime d'infractions et de sanctions.

Le décret ci-dessus mentionné a fait l'objet de modification en son article 52 pour être conforme à la libéralisation dans le Secteur.

En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, le Ministère des Transports a engagé la réforme de la gouvernance du sous-secteur du Transport routier afin de répondre efficacement à la problématique de modernisation du Transport routier à travers la réalisation de grands projets structurants dans le cadre du Plan National de Développement (PND).

L'on peut retenir dans ce cadre :

- la révision des textes (lois, décrets, arrêtés, etc...) en vue d'assurer la modernisation, l'efficacité et la compétitivité du Secteur. C'est dans cette optique qu'est intervenue la loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) promulguée le 16 décembre 2014 et de laquelle découlent les décrets et arrêtés organisant, déterminant et précisant les conditions d'accès à la profession de transporteur et d'exercice de l'activité de transport routier, les Centres de Formation agréés de Gestionnaires d'Entreprises de Transport, l'approbation du Programme de Formation des Gestionnaires d'Entreprises de Transport, le timbre fiscal et l'homologation des tarifs du Document Unique de Transport, les conditions d'inscription et la tenue du Registre des Transporteurs ;
- la mise en place d'un système de gestion intégrée de l'ensemble des activités du Transport routier. Cette réforme des procédures des opérations de prestations de services aux usagers est basée sur la mise en place, au Ministère des Transports, d'une base de données unique regroupant l'ensemble des activités des différents acteurs du Transport routier. Cette base de données, utilisant les techniques et outils de dernière génération, automatisera, tracera, simplifiera et sécurisera l'ensemble des procédures de traitement des titres de transports pour les usagers tout en offrant une connexion informatique à tous pour les différents registres prévus (conducteurs, Entreprises de transport, véhicules, etc...) ;
- la construction de postes de contrôles juxtaposés à la frontière Côte d'Ivoire – Burkina Faso ;
- l'élaboration de textes réglementaires en vue de la mise en œuvre progressive des dispositions du Règlement 14 de l'UEMOA.

Cela signifie que, désormais, les Entreprises de Transport routier devront, au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, satisfaire à des critères d'ordre technique, managérial, financier et de formation pour exercer la profession de transporteur. Plus spécifiquement, la capacité financière requise a pour objectif d'arriver à restaurer la viabilité financière du Secteur des Transports, à travers la garantie qu'à terme, les acteurs du Secteur puissent justifier d'une capacité financière à même de soutenir le secteur sans attendre une contribution substantielle des bailleurs ou des Etats.

Une période probatoire d'au plus deux (02) ans est accordée aux acteurs afin de se conformer aux nouvelles dispositions légales et réglementaires.

A3 – En vue d’assurer la mise en œuvre de la réglementation de la charge à l’essieu, le Burkina Faso et la Côte d’Ivoire ont décidé de l’application du délestage de l’extrême surcharge par les plateformes et sur le corridor Abidjan-Ouagadougou. Désormais, les camions qui partent des centres émetteurs de trafic sont tenus de se conformer à la réglementation en matière de charge à l’essieu définie par le Règlement 14 de l’UEMOA.

B2 - Le Burkina Faso et la Côte d’Ivoire ont engagé des actions importantes en vue de la mise en place d’un mécanisme durable d’appui au renouvellement du parc pour les transporteurs agréés incluant (i) des dispositifs d’abaissement du coût des véhicules, (ii) un mécanisme de facilitation de l’accès au crédit et (iii) des mesures d’accompagnement.

Cela s’est traduit au Burkina Faso par :

1. l’autorisation d’importation en exonération de la TVA et des droits de douane d’ensembles articulés ;
2. la limitation de l’âge d’exploitation des véhicules de transport public à 20 ans ;
3. la prise en compte de véhicules porte-conteneurs dans l’autorisation d’importation en exonération de la TVA et des droits de douane afin de promouvoir la conteneurisation ;
4. l’incitation des transporteurs et des chargeurs à la conclusion de contrats de transports de longue durée et les mesures d’accompagnement, à travers le suivi de l’exploitation des véhicules (pendant sept (07) ans, la formation des gestionnaires des transports aux outils de gestion technique, logistique comptable et financière et des conducteurs;
5. l’incitation des transporteurs, surtout les nouvelles entreprises à recourir aux avantages du code des investissements.

En Côte d’Ivoire, ce mécanisme a consisté dans :

- **Dispositifs d’abaissement du coût des véhicules par la**
 - signature d’accords préférentiels avec les vendeurs de véhicules
 - signature de conventions de financement préférentielles avec les banques ;
 - baisse des taxes et droits de douane (Il n’existe pas de dispositifs formels en tant que tel dans l’annexe fiscale depuis 2012).
- **Mécanisme de facilitation de l’accès au crédit par la**
 - conclusion d’accords de financement avec les banques ou partenaires financiers avec le concours de l’Etat (modèle EXIMBANK-Etat de Côte d’Ivoire))
 - conclusion d’accords de financement préférentiels avec les banques ou partenaires financiers avec le concours du FDTR (hors Etat) :
 - ouverture de lignes de garantie par des partenaires financiers dans des banques (modèle SFI) ;
 - mise en place de lignes de financement classiques à des conditions et taux et préférentiels par les banques (modèle).
- **Mesures d’accompagnement des transporteurs par**
 - l’élaboration et adoption par le Cabinet de textes limitant l’âge des véhicules de transport public ;
 - l’élaboration et adoption par le Cabinet de textes organisant le marché du transport routier (concurrence, assainissement du secteur, désordre et violence dans le secteur, etc.) ;
 - la formation préalable des transporteurs admis au projet ;

- l'assistance technique aux transporteurs :
 - appui à la constitution des dossiers de création d'entreprises ;
 - appui à la constitution des dossiers de demandes de prêts bancaires ;
 - conseil en gestion des entreprises sous prêt ;
- la conception et mise en œuvre d'un système de prime à la casse.

De façon concrète, ce mécanisme a permis :

- l'acquisition, à des prix réduits, avec diminution des droits de douane et de la TVA, de 100 véhicules Renault Logan, destinés à servir de taxis horokilométriques dans le District d'Abidjan ;
- la conclusion d'un Accord de financement de 100 milliards de francs CFA par l'Etat de Côte d'Ivoire avec EximbankIndia pour la livraison, dans le premier semestre 2016, de plus de 3 000 véhicules tous types confondus.

Ces mécanismes de renouvellement du parc complet et durable sont mis en place afin de permettre le renouvellement d'une partie significative des camions et une amélioration de la qualité générale de la flotte.

Par ailleurs, dans l'optique d'éliminer les véhicules non-conformes du trafic, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont procédé à la révision du dispositif et de la réglementation pour l'inspection technique des camions.

Ainsi, au Burkina Faso, le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles déconcentre progressivement ses activités dans les chefs-lieux de régions et vers les villes à forte concentration de véhicules, par l'implantation d'antennes permanentes de contrôles techniques et le renforcement des équipes mobiles. Les réceptions techniques à titre isolé et définitives sont actuellement mises en œuvre pour détecter les véhicules qui ne sont pas aux normes, ce qui ne leur permet pas d'être immatriculés et mis en circulation. Pour limiter au maximum les fraudes et les falsifications des titres de transport (cartes grises, permis de conduire, cartes de transport et certificats de visite technique), des mécanismes et dispositifs sont en cours pour la sécurisation et l'authentification en temps réel des titres de transport.

En Côte d'Ivoire, le procédé consiste en la libéralisation de la visite technique pour amener le plus grand nombre de véhicules à effectuer la visite technique en rapprochant d'avantage les propriétaires ou détenteurs de véhicules des centres de visite technique. L'Etat de Côte d'Ivoire à travers le Ministère des Transports, exige de ces centres de visite technique, des installations modernes utilisant des équipements fixes ou mobiles de dernière génération technologique, capable d'offrir une meilleure qualité de service et une efficacité dans le contrôle.

Ainsi, la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobiles (SICTA) envisage, pour la période 2016-2020, de renforcer sa présence par un programme d'investissement couvrant principalement les actions suivantes :

- déménagement du site de Bassam dans un nouveau site permettant la création de lignes supplémentaires sur cette zone, dont une ligne Poids Lourds ;
- acquisition d'équipements mobiles, dont un banc mobile Poids Lourds en vue d'harmoniser les contrôles sur tout le territoire ;
- augmentation de la capacité de traitement des véhicules Poids Lourds sur le District d'Abidjan, principalement pour la zone Nord de l'agglomération ;
- création de stations de proximité afin de rapprocher la Société de ses clients sur le District d'Abidjan ;

- participation aux actions relatives à la sécurité routière, dans le cadre de campagnes de sensibilisation sur les risques liés aux comportements dangereux que les conducteurs pourraient avoir. Ces actions seraient principalement orientés sur la vitesse, l'alcool au volant ou encore le port de la ceinture de sécurité.

L'objectif recherché à travers ces réformes est d'améliorer l'efficacité des opérations de transport routier de marchandises par la modernisation de la flotte.

D1- S'agissant de l'aspect dédouanement, un cadre réglementaire et institutionnel pour la préparation et la maintenance d'un Portail Web d'Informations Commerciales (PWIC) a été défini au Burkina Faso (arrêté conjoint N° 2015-0079/MICA/MEF portant création d'un Comité de Direction pour la mise en œuvre d'un PWIC) et en Côte d'Ivoire (arrêté N°182/PM/CAB du 02 avril 2015 signé par le Premier Ministre). Ces portails ont pour objet de créer une plateforme électronique contenant toutes les informations sur les procédures et réglementations commerciales dans les deux pays. Cela permettra ainsi aux opérateurs économiques d'être mieux informés et mieux préparés pour des transactions commerciales plus conformes.

Plus concrètement, au Burkina Faso, le guichet unique virtuel du commerce SYLVIE a été développé et lancé le 16 février 2016.

En Côte d'Ivoire, le PWIC établi conformément à l'Article 1 de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, sur la base du modèle de l'UEMOA et des bonnes pratiques internationales est en cours d'implémentation, sur la base du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE), avec l'assistance technique de la Société Financière Internationale (SFI).

D2- Toujours en matière de dédouanement, les Administrations douanières du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire ont mis en place une base de données informatisée opérationnelle sur les profils de risques des commerçants. Elles ont également renforcé la gestion des risques par l'interfaçage de la base de données de profils de risque des commerçants avec le système de dédouanement, ainsi que les capacités de contrôle a posteriori (CAP) par l'adoption d'une stratégie et d'un manuel de procédures pour les CAP en Côte d'Ivoire et d'un guide de procédure de contrôle après dédouanement adopté par arrêté n°2016-059/MINEFID/SG/DGD du 30 mars 2016 au Burkina Faso.

L'objectif de telles mesures est de simplifier les procédures douanières au profit des opérateurs en règle qui, en conséquence, pourront bénéficier d'un traitement préférentiel comme récompense.

D3- S'agissant des Standards professionnels de l'Administration des douanes et des Commissionnaires en Douanes Agréés, les Administrations douanières Burkinabè et Ivoiriennes ont amélioré le contrôle interne et le contrôle des Commissionnaires en Douanes Agréés par l'adoption :

- au Burkina Faso, d'un manuel de contrôle interne et d'un avis aux commissionnaires en douane agréés portant code de conduite des CDA et
- en Côte d'Ivoire, d'un plan de formation en Audit interne et d'un programme d'assainissement des Commissionnaires en Douane Agréés, à travers la Décision N° 116/MPMB/DGD du 18 décembre 2014 portant Création et Attributions du Bureau de Suivi des Agréés (BSA).

- *Les Mesures conjointes (B1, E1 et E2)*

B1- Dans le cadre de l'Appui Budgétaire Régional, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, guidés par leur volonté commune de raffermir leur coopération bilatérale au profit de la sous-région et de leurs peuples respectifs et, désireux de renforcer les mécanismes d'intégration de leurs économies, ont décidé de la dématérialisation et de la reconnaissance mutuelle des lettres de voiture inter-Etats. Cela signifie que la Côte d'Ivoire reconnaît le BSTR comme document de transport émis par le Burkina Faso et, en retour, le Burkina Faso reconnaît le DUT comme document de transport émis par la Côte d'Ivoire. Les deux pays s'engagent à terme de parvenir à l'utilisation d'un seul document sur le corridor Abidjan-Ouagadougou, dans l'avenir et ont mandaté leurs conseils de chargeurs à convenir des modalités d'émission des documents et des aspects financiers.

Les deux Etats ont également convenu de la mise en place d'un Comité Technique Conjoint à qui ils ont donné mandat de réviser l'Accord Bilatéral sur le Transport Routier qui date du 27 juillet 1999.

Le nouvel Accord bilatéral de Transport routier de marchandises entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire signé le 12 mai 2016 par les Autorités compétentes des deux pays, est un texte substantif et ambitieux incluant, entre autres, des dispositions sur la facilitation du commerce et des transports, la répartition du fret, l'ouverture des marchés de transport dans le cadre du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) et en adéquation avec les objectifs fondamentaux de l'Accord de Financement de l'ABR.

L'Accord bilatéral sur le Transport routier révisé, ainsi que la dématérialisation et la reconnaissance mutuelle des lettres de voiture inter-Etats permettront d'améliorer l'efficacité des opérations de transport routier de marchandises, grâce à de meilleures relations contractuelles entre les transporteurs et les chargeurs, ce qui aura pour résultats l'élimination des intermédiaires entre la demande et l'offre de services de transport, une réduction des prix et une meilleure utilisation des camions.

E1- Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, soucieux de promouvoir les réformes nécessaires à l'amélioration de la compétitivité du corridor Abidjan – Ouagadougou et de renforcer leurs échanges ont convenu d'établir un cadre permanent conjoint des Douanes, autres Agences de gestion des frontières et opérateurs logistiques pour préparer et gérer le processus d'interconnexion et adoption d'un accord portant sur (i) la liste des sujets techniques à régler, y compris l'harmonisation des documents et des procédures et (ii) un chronogramme précis de mise en œuvre des actions. Dans ce cadre, un Protocole d'Accord sur l'interconnexion des Systèmes Informatiques des Administrations douanières Ivoiriennes et Burkinabé a été signé le jeudi 19 mars 2015, à Abidjan, par les Directeurs Généraux des Douanes du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire. L'objectif recherché est d'améliorer les conditions de passage à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, ce qui aura pour conséquence de réduire les délais de passage des postes frontières.

E2- Dans le cadre du Transit Routier Inter-Etats de marchandises, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ont signé, le 05 février 2014, un Protocole d'Accord portant cautionnement des Acquit-à-caution sur

le Corridor Abidjan-Ouagadougou, à travers leurs Chambres de Commerce et d'Industrie respectives. Face aux difficultés de mise en œuvre de ce Protocole d'Accord et considérant leur volonté d'appliquer le mécanisme de la Garantie Unique, les deux Cautions Nationales ont approuvé et signé, le 19 mars 2015, un Avenant au Protocole d'Accord du 05 février 2014, en vue de rendre effective la mesure relative au paiement unique de la Garantie TRIE. En application de cet Avenant, un arrêté signé le 05 décembre 2014 par le Ministre en charge de l'Economie et des Finances du Burkina Faso met fin au prélèvement par le Burkina Faso de 0,25% de la valeur CAF de la marchandise en transit à la frontière Côte d'Ivoire – Burkina. L'objectif, à travers cette mesure, est l'amélioration du régime de transit entre les deux pays.

- ***Les Mesures spécifiques (A2, A3, B1, C1, D2 et F1)***

A2- En Côte d'Ivoire, le Ministère des transports a approuvé les Statuts et le Règlement Intérieur pour la création d'une Association professionnelle faîtière indépendante, représentant l'industrie du transport routier de marchandises, conformément aux meilleures pratiques internationales. En effet, les acteurs du transport sont organisés en une Fédération, le Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transport Routier de Côte d'Ivoire (HCPETR-CI) qui constitue l'interlocuteur unique de l'Administration. Cette Fédération est une Société Coopérative avec Conseil d'Administration, créée conformément à l'Acte OHADA sur les Sociétés Coopératives. Le HCPETR-CI se pose, ainsi, en partenaire crédible du Secteur public et accompagnera effectivement le processus de professionnalisation du Secteur des Transports.

A3- La signature en Côte d'Ivoire par le Ministre en charge des Transports et le Ministre en charge des Infrastructures Economiques d'un arrêté interministériel définissant la répartition des attributions entre ces deux Ministères permettra le respect de l'application du Règlement 14, notamment en ce qui concerne la réglementation et le contrôle en matière de charge à l'essieu. Outre l'application effective de la réglementation 14 de l'UEMOA, cette mesure réduira de façon significative les pratiques prédatrices et les camions qui partent des Centres émetteurs de trafic seront conformes en matière de charge à l'essieu.

B1- S'agissant de la révision et de l'application du cadre réglementaire organisant la délivrance des Lettres de voiture selon le modèle OHADA, des dispositions sont prises, en Côte d'Ivoire, par le Ministère en charge des Transports pour la révision des textes relatifs à la Lettre de Voiture. Il s'agit, notamment de la signature d'un décret et de deux arrêtés adaptant tous les textes traitant de la Lettre de Voiture au principe d'un document unique retenu. Ce document unique, appelé Document Unique de Transport (DUT), prend en compte la Lettre de Voiture Internationale, la Lettre de Voiture Nationale et la Feuille de Route.

C1- Dans le cadre de la compétitivité du Port Autonome d'Abidjan (PAA) et des plateformes logistiques intérieures, un arrêté du Ministre en charge des Transports (arrêté N° 007 du 27 avril 2015 déterminant les conditions d'exercice du transport public de marchandises par conteneurs) clarifie les conditions de livraison des marchandises conteneurisées sur tout le territoire national afin de mettre un terme au monopole des acconiers. Cette libéralisation de la livraison de conteneurs, non seulement

à Abidjan, mais dans tout le pays, entraînera une réduction du coût de passage au Port Autonome d'Abidjan, pour être en-dessous de la moyenne ouest-africaine.

En outre, toujours dans l'optique d'améliorer l'efficacité opérationnelle des ports et des terminaux et de réduire les prix, un arrêté du Ministre des Transports de la Côte d'Ivoire en date du 19 février 2016 a réactivé la Commission de Compétitivité des Ports Ivoiriens (arrêté N° 005 du 19 février 2016 portant création, organisation et fonctionnement de la Commission de Compétitivité et de Développement des Ports Ivoiriens). Cette Commission a tenu sa dernière réunion le 17 mars 2016.

D2- Dans le cadre de la Simplification des procédures douanières pour les opérateurs en règles et de la récompense de ces derniers par un traitement préférentiel, la Côte d'Ivoire a adopté et mis en œuvre un cadre réglementaire définissant les critères et le mode de fonctionnement d'un régime d'Opérateurs Economiques Agréés (OEA).

F1- Dans le cadre du renforcement des capacités de l'Administration des douanes et des Commissionnaires en Douanes Agréés, la Côte d'Ivoire a adopté, le 17 décembre 2014, un Code d'Ethique et de Bonne Gouvernance des Douanes en vue de permettre une application de la réglementation améliorée et promouvoir l'intégrité.

Annexe 2 : Mesures d'accompagnement des réformes et renforcement des capacités

Pour le Burkina Faso

Mesures d'accompagnement des réformes : l'un des nœuds gordiens de cette professionnalisation que le décret viendra résoudre reste la question du vieillissement du parc des véhicules. Aussi, des mesures d'accompagnement doivent suivre, notamment :

- La mise en place d'un mécanisme d'appui au renouvellement de la flotte pour les transporteurs agréés incluant (i) des dispositifs d'abaissement du coût des véhicules (dont exonération des taxes et droit de douanes), (ii) un mécanisme de facilitation de l'accès au crédit et (iii) des mesures d'accompagnement ;
- La résolution de la problématique de la charge à l'essieu, essentielle pour la compétitivité des corridors et des économies des Etats à travers l'application effective et concomitante des dispositions du règlement n°14 ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de formation des acteurs publics administratif (renforcement des capacités de planification et de gestion des activités de transport) et des acteurs privés (appropriation du contenu des décrets, renforcement de la compétitivité des entreprises de transport).

Renforcement des capacités : la formation pour le renforcement des capacités des acteurs est un des axes stratégiques de la politique nationale de développement du secteur des transports.

Aussi, l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de formations et de recyclages en tant que formule d'assistance au profit des opérateurs du secteur des transports routier sont des actions inscrites dans les programmes d'activités de l'administration en charge des transports. La contrainte majeure reste la mobilisation des ressources financières.

Réalisation de programmes de formation-recyclage des opérateurs : l'élaboration et la mise en œuvre de programme de formation et de recyclage en tant que formule d'assistance au profit des opérateurs du secteur des transports routier a pour objectif de leurs donner les outils de maîtrise d'une gestion efficace de leurs activités et de leur parc de véhicules d'une part, d'autre part afin de les ouvrir sur les conditions du transport international .

Les modules de formation couvriront les différents aspects de l'activité de transport et permettront de :

- maîtriser la gestion commerciale de l'activité de transport ;
- maîtriser la gestion logistique et technique des parcs de véhicules de transport public routier ;
- comprendre les systèmes de financement de l'activité de transport ;
- renforcer les connaissances de l'environnement institutionnel, législatif et réglementaire des transports publics routiers.

A titre d'illustration, on peut citer les modules suivants :

- les modalités de formation du contrat de transport ;
- les différents éléments de coût de la chaîne de transport ;
- les responsabilités des différents intervenants de la chaîne de transport ;
- la formation sur les procédures de dédouanement ;
- la formation sur la nomenclature tarifaire UEMOA ;
- la réglementation et l'organisation des transports internationaux ;
- la couverture des risques en matière de transports internationaux ;
- le contrôle de la surcharge des véhicules de transports de marchandises.
- assistance aux organisations professionnelles à défendre les intérêts de la profession.

Appui aux organisations professionnelles : il consistera à l'organisation des actions communes telles que (i) la réalisation d'études pour la réduction des coûts et (ii) l'amélioration des conditions d'assurances, etc...

- permettra d'assurer un meilleur encadrement aux transporteurs à travers (i) l'organisation de séminaires d'information et de sensibilisation (ii) l'organisation de formations des gestionnaires de transport (iii) la mise à disposition de la documentation sur l'activité de transport.

Appui financier à l'Administration des Douanes : il permettra de :

- finaliser son projet de mise en place d'un système d'analyse du risque et de la sélectivité des opérations commerciales ;
- mettre en place un système de géo localisation sur le corridor Abidjan-Ouaga ;

- renforcer les capacités des Commissionnaires en Douane Agréé (CDA) ;
- mettre en place des outils de contrôle non intrusifs à la frontière Niangologo et aux terminaux de Ouagarinter et Boborinter.

Pour la côte d'Ivoire

Concernant le secteur des transports : le succès de la mise en œuvre de la politique de développement et de modernisation du système des Transports en Côte d'Ivoire nécessitera des actions et mesures vigoureuses de soutien, de formation, d'équipement et d'encadrement des acteurs tant publics que privés du Secteur. Aussi, est-il prévu :

- un appui financier aux Auto-écoles pour l'étude et l'acquisition des équipements adéquats à l'amélioration de la formation de base des potentiels conducteurs ;
- un appui financier au Ministère des Transports pour l'étude et la construction de Centres de Formation Professionnelle Diplômant au Certificat d'Aptitude Professionnelle des conducteurs ;
- un appui financier au Ministère des Transports pour l'étude et la prise en charge du coût social résultant de la mise en œuvre de la réforme, notamment l'application des nouveaux critères d'accès à la profession de transporteur ;
- la construction d'aires de repos sur les corridors, notamment sur le corridor Abidjan-Ouagadougou. Il est prévu trois (03) aires de repos sur la partie ivoirienne du corridor, pour un investissement global de neuf (09) milliards de FCFA ;
- le renouvellement du parc automobile. Le programme de renouvellement du parc élaboré par le Ministère des Transport se chiffre à 750 milliards de F CFA sur cinq (05) ans. Les banques commerciales locales ont déjà mis en place une ligne de crédit de 50 milliards de FCFA. Un fonds dédié à ce Projet vient de voir le jour. Il a besoin d'un appui financier à hauteur de 150 milliards qui lui donnera la capacité de lever des ressources plus importantes au niveau des banques commerciales ;
- la modernisation de la gestion du fret. Il y a nécessité de revoir la réglementation en vue de garantir un accès équitable des transporteurs au fret routier ;
- la facilitation de la mise en œuvre du règlement 14 de l'UEMOA sur la problématique de la lutte contre les surcharges des véhicules par le financement de mesures d'accompagnement en faveur des transporteurs ;
- l'instauration d'une prime à la casse avec un appui financier estimé à deux (02) milliards de FCFA sur une période de cinq (05) ans en vue de faciliter la mise en œuvre de la politique de réduction de l'âge du parc automobile en circulation.

Concernant les Douanes : l'Administration des Douanes a adopté un plan de modernisation et de réformes à six (06) composantes avec l'appui d'AFRITAC de l'Ouest (FMI). La mise en œuvre de ce plan rencontre des difficultés en raison d'un manque de financement. L'Administration des Douanes souhaite être appuyée par les Partenaires Techniques et Financiers (assistance financière et technique) afin de mener son programme de réformes à son terme.

ANNEXE 3 : PLAN D' ACTIONS A MOYEN TERME POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE

Pour le Burkina Faso

- *Réforme du cadre législatif et règlementaire de l'accès à la profession*

Le développement de l'industrie des transports routiers dépend fortement de la capacité des transporteurs routiers à accroître la qualité de leurs services, à se doter d'outils de gestion et à investir dans la formation.

A cet effet, la professionnalisation des transporteurs nécessitera la mise en œuvre du décret portant conditions d'accès à la profession de transporteur. Les activités à réaliser dans ce cadre peuvent se résumer à :

- la production et la distribution de fascicules sur les textes relatifs aux conditions d'accès la profession de transporteurs ;
- la mise en œuvre cinq (05) cahiers des charges des charges des différentes catégories de transport adoptés en 2015 ;
- la mise en place d'une stratégie de communication sur le contenu et les enjeux de la nouvelle réglementation ;
- l'organisation de Séminaires régionaux de vulgarisation et d'appropriation du décret ;

- l'organisation de formations de renforcement des capacités des Agents de l'Administration des transports et des forces de contrôle.

- ***Contrôle de la charge à l'essieu***

L'objectif visé par le contrôle de la charge à l'essieu est de préserver le patrimoine routier existant. Il s'agira de doter la DGTMM et l'ONASER de moyens leur permettant de contrôler et réprimer les infractions commises en violation des dispositions des règlements communautaires et nationaux en matière des normes de chargement, de gabarit et de poids des véhicules de transport public et privé.

Les actions porteront sur :

- l'application effective de la réglementation adoptée pour assurer le contrôle des surcharges ;
- la construction, l'équipement et l'exploitation des stations fixes de pesage-comptage à l'intérieur du pays ;
- l'organisation de rencontres et de missions d'information et de sensibilisation des opérateurs de transport ;
- l'accroissement du nombre de Centres de visite technique en vue de faciliter l'accès de ces Centres aux usagers.

- ***Modernisation de l'organisation du marché du transport***

L'organisation de la concurrence sur le marché des transports routiers de marchandises a pour objectif de stimuler la concurrence entre les transporteurs et réduire les coûts de transports.

Les actions viseront à :

- améliorer le fonctionnement des mécanismes concurrentiels des marchés de transport terrestre de marchandises par la suppression, dans un terme qui sera défini d'accord parties, des quotas de répartition de fret entre pays de transit et pays de destination, à travers la relecture des Accords de transport routier dans le cadre des sessions des Commissions Mixtes de Coopération et aussi à l'échelle communautaire ;
- apporter une assistance aux chargeurs dans le cadre de leurs négociations avec les opérateurs portuaires et les transporteurs.

Au niveau de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso, les actions en cours concernent la promotion de la conteneurisation, à travers les « Journées Nationales de la Logistique ». A cet effet, il est prévu l'animation et le partage des conclusions des travaux des Commissions mises en place par les Journées Nationales de la Logistique 2014.

Le fondement de la promotion de la conteneurisation pour les pays de l'hinterland comme le Burkina Faso est la recherche d'une plus grande compétitivité de la chaîne de transport et des effets d'entraînement sur l'économie nationale. Dans cette dynamique le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso (CCI-BF) ont entrepris des initiatives en faveur de ce mode de transport.

Pour le Conseil Burkinabé des Chargeurs, dans le cadre de cette promotion de la conteneurisation, il s'agira de poursuivre la mise en œuvre des recommandations de l'étude portant élaboration d'une

stratégie de promotion de la conteneurisation de bout en bout dans les pays de l'hinterland de l'Afrique de l'Ouest.

- ***Dispositifs de renouvellement du parc***

L'industrie du camionnage souffre au Burkina Faso de l'absence d'un système de financement adapté des véhicules neufs de transport de marchandises. La modernisation du parc des véhicules nécessite les actions suivantes :

-la mise en place de mécanismes adéquats de financement des acquisitions de véhicules neufs, en vue d'assainir la situation du parc actuel ;

La création d'un fonds de soutien au profit des transporteurs pourrait être envisagée, notamment aux petits et moyens transporteurs pour contribuer à la prise en charge des coûts d'acquisition de nouveaux véhicules ou de remise en état des véhicules. Le soutien peut revêtir plusieurs formes, notamment :

- l'accès à des subventions et/ou des crédits de développement pour le renouvellement du parc automobile ;
- l'exonération ou diminution des droits de douanes ou de taxes dus à l'importation des véhicules poids lourds ;
- la mise en place de mesures fiscales (réduction des droits et taxes à l'importation des pièces de rechange) afin d'aider les transporteurs à remettre en état leurs véhicules poids lourds ;
- le renforcement de l'inspection technique des véhicules (réduction des accidents de la circulation) ;
- le contrôle et l'inspection des services des transports ;
- l'amélioration de l'organisation de l'accès au fret routier.

- ***Efficacité et efficacité des opérations portuaires et au terminal***

Les actions au niveau de la Chambre de commerce et d'industrie du Burkina se résument à :

- la réalisation de l'étude de faisabilité technico-économique du port sec multimodal de Ouagadougou ;
- l'organisation d'un Séminaire sur le transport international et le transit à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso en Octobre 2014.

- ***Réforme des procédures douanières et facilitation du transit***

L'Administration des Douanes s'en tient à la programmation telle que déclinée dans la Matrice validée lors des travaux du 13 au 16 Juin 2014 à Abidjan.

- ***Renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles***

Le développement du secteur des transports nécessite un renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles des Structures publiques et privées du Secteur.

La Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM) est une des Directions Centrales du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) chargée de réglementer, planifier et contrôler la mise en œuvre de la politique nationale en matière de transports terrestres, maritimes et fluviaux etc...

Le Burkina Faso est un pays sans façade maritime mais qui voit plus de 90% de son commerce extérieur exécuté par voies de surface. Il connaît donc des problèmes de pré et post transport maritime et se doit d'accroître les capacités des cadres chargés des transports.

Le renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles des Structures publiques et privées du Secteur pourrait se faire à travers les actions suivantes :

- la réalisation des missions ponctuelles d'études, d'appui technique et de formation ;
- l'élaboration de Programmes de formation du personnel et l'organisation de stages de recyclage/perfectionnement ;
- la mise en place d'outils d'aide à la décision pour assurer le contrôle des activités de transport ;
- l'amélioration de la base de données (aider à l'amélioration de la collecte, du traitement et de l'analyse des données statistiques dans le domaine des transports terrestres et maritimes) ;
- la réalisation d'une étude prospective pour le développement stratégique de la Direction générale des transports terrestres et maritimes en vue la mise en place d'un plan de gestion des ressources humaines en adéquation avec les missions dévolues à la structure et l'environnement international, la mise en place d'un plan de carrière et des mécanismes de formation continue et diplômante des agents ;
- l'identification des besoins de formation et la mise en place d'un plan de formation formel. La mise en place de ce plan de formation formel :
- sous-tend le renforcement des capacités des Cadres et Agents du Ministère en charge des Transports en vue d'une meilleure planification et gestion des activités de transport terrestre et maritime ;
- contribuera à la mise à niveau des capacités institutionnelles et humaines dans les Institutions et les Organisations concernées par le transport.

Plus spécifiquement, le plan de formation vise au terme de sa mise en œuvre, à doter le Ministère en charge des Transports, de Cadres et Agents compétents ayant les profils suivants :

- des Economistes en transport (formations diplômantes, stages ou voyages d'étude) ;
- des Juristes en transports (formations diplômantes, stages ou voyages d'étude) ;
- des Ingénieurs en transport et logistique (formations diplômantes, stages ou voyages d'étude) ;
- des Techniciens Supérieurs en Transport et Logistique (formations diplômantes, stages ou voyages d'étude) ;
- des Gestionnaires de trafic (formations diplômantes, stages ou voyages d'étude).

Pour la Côte d'Ivoire

- ***Réforme du cadre législatif et réglementaire de l'accès à la profession***

Loi d'Orientation du Transport Intérieur (LOTI) adoptée et promulguée. Plusieurs décrets et arrêtés d'application ont été pris et publiés, d'autres décrets et arrêtés d'application sont en cours d'élaboration.

- ***Contrôle de la charge à l'essieu***

Projets de texte élaborés. Il reste la validation consensuelle par le Ministère des Transports et le Ministère des Infrastructures Economiques.

- ***Modernisation de l'organisation du marché du transport***

Etude réalisée par l'Assistance Technique de l'UE et présentée. Elle reste à être validée.

- ***Dispositifs de renouvellement du parc***

Les réflexions sur le mécanisme sont en cours. Le Cabinet du Ministre des Transports a travaillé avec l'équipe de l'Assistance Technique de l'Union Européenne sur un schéma possible de renouvellement de la flotte. Les documents de cette étude sont en cours d'élaboration et sont disponibles.

- ***Efficacité et efficience des opérations portuaires et au terminal***

L'Autorité portuaire a défini une nouvelle stratégie de développement du Port Autonome d'Abidjan, à travers le plan stratégique 2013-2017 afin de relever les nombreux défis et de renforcer la compétitivité du Port d'Abidjan. Cette ambition s'inscrit dans la vision globale du Gouvernement qui veut faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020.

Les principaux Projets qui sous-tendent et qui sont prévus pour la période 2013-2017 et dont certains ont effectivement démarré sont les suivants :

- Le Projet de construction d'un deuxième terminal à conteneurs qui a pour objectif de faire baisser les coûts ;
- Le Projet d'élargissement et d'approfondissement de la passe d'entrée du Canal de Vridi ;
- Le Projet de réhabilitation et de modernisation du port de pêche ;
- Le Projet de réalisation d'un terminal céréalier ;
- Le Projet de modernisation du quai minéralier ;
- Le Projet de gain d'espaces industriels par remblaiement de la baie lagunaire de Biétry-Vridi ;
- Le Projet d'amélioration des parkings (réfection du parc OIC et création d'un parc de stationnement au PK 25, Autoroute du Nord) qui permettra le désengorgement de la plateforme portuaire.

La mise en œuvre de tous ces Projets devra permettre d'améliorer significativement les conditions et les capacités d'accueil des trafics et d'accroître la compétitivité du Port d'Abidjan.

- ***Réformes des procédures douanières et facilitation du Transit***

La question du transit a toujours été une source de préoccupation pour les autorités douanières de Côte d'Ivoire, en raison des déversements frauduleux à l'occasion de ces opérations. Aussi, avons-nous expérimenté l'Escorte, le TRIE, le T1 couplé avec la géo localisation. Malheureusement, toutes ces expériences se sont révélées infructueuses (problème de balises, état des camions, absence de parc de stationnement des camions, cargaisons non hermétiques...), raison pour laquelle les autorités douanières souhaitent la réalisation du Projet d'interconnexion des Systèmes Informatiques des Douanes du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire qui, à terme, facilitera les échanges.

- ***Renforcement des capacités institutionnelles et opérationnelles***

L'Administration des Douanes a un besoin de renforcement des capacités de tous ses Agents.

Les Gouvernements Burkinabé et Ivoirien apprécient les efforts de la Banque Mondiale pour sa contribution à la définition de stratégie de développement de leurs pays respectifs et travailleront à renforcer ce partenariat quant à la mise en œuvre notamment des Programmes d'investissement à caractère régional.

**ANNEXE 4.1 : CHRONOGRAMME DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DEVANT CONDUIRE
A L'APPLICATION INTEGRALE DU RÈGLEMENT 14 AU BURKINA FASO**

| N° | Activités | Structures responsables | Echéance | Observations |
|--|--|---|---|--|
| ACTION I. Operationalisation des stations fixes de pesage et équipement des plateformes en matériel de pesage | | | | |
| 1 | Prise de mesures et actions pour rendre fonctionnelles les cinq (05) stations de pesage financées par l'Union Européenne | <ul style="list-style-type: none"> ✓ M. des Infrastructures ✓ Société adjudicatrice du marché | Décembre 2016 | La Société Afrique Pesage est déjà sur le terrain depuis le 5 octobre 2016 pour ce faire |
| 2 | Equipped des plateformes génératrices de fret de plus de 200 000 tonnes/an | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Plateformes génératrices de fret de plus de 200 000 t/an | Mars 2017 | |
| ACTION II : Information – formation et sensibilisation des acteurs | | | | |
| | Activités | Structures responsables | Echéances | Observations |
| 1 | 1. Activités de communication médias | <ul style="list-style-type: none"> ✓ MTMUSR/ONASER | | |
| | Diffusion de communiquer presse écrite sur l'application règlement 14 | | Novembre 2016 | |
| | Diffusion de Communiqués radio en français et langues nationales | | Novembre 2016 | |
| | Distribution de dépliants sur les charges admises par silhouette de camion | | Novembre 2016 | |
| | Réalisation et diffusion du spot télé sur l'application intégrale du règlement 14 | | A compter du 1 ^{er} février 2017 | |
| 2 | Activités interactives d'échanges, d'information et de formation | | | |
| | Réunion des administrations en charges des transports et du commerce sur les tarifs de | <ul style="list-style-type: none"> ✓ MTMUSR (DGTTM, CBC, ONASER) | Décembre 2016 | |

| | | | | |
|--|--|---|---------------|-----------------------------------|
| | transports | ✓ MCIA (DG Commerce) | | |
| | Réunion des administrations en charges des transports, des finances, des infrastructures et du commerce sur les procédures de délestage des véhicules en surcharge | ✓ MTMUSR(ONASER-DGTTM-CBC) ✓ MINEFID (Douane), ✓ MI(FSR-B), ✓ MATDSI (DGPN), ✓ MDNAC (EMGN). | Décembre 2016 | |
| | Rencontre d'échanges avec les plateformes génératrices de plus de 200 000 tonnes/an de fret | ✓ MTMUSR ✓ MI ✓ M Mines, ✓ MCIA, ✓ MATDSI (DGPN), ✓ MDNAC (EMGN), ✓ Plateformes | Novembre 2016 | |
| | Rencontre d'échanges avec les organisations socioprofessionnelles de transporteurs et de conducteurs routiers | ✓ MTMUSR (DGTTM, CBC, ONASER, CCVA) ✓ MCIA ✓ MINEFID (Douane) ✓ MATDSI (DGPN), ✓ MDNAC (EMGN), ✓ Transporteurs et chauffeurs routiers. | Janvier 2017 | |
| | Rencontre d'échanges avec les chargeurs | ✓ MTMUSR (DGTTM, CBC, ONASER, CCVA) ✓ MCIA ✓ MINEFID (Douane) ✓ MATDSI (DGPN), ✓ MDNAC (EMGN) ✓ Chargeurs. | Janvier 2017 | |
| | Réunion de tous les acteurs au CBC pour le lancement de l'application intégrale du règlement | ✓ MTMUSR (DGTTM, CBC, ONASER, CCVA) | Mars 2017 | Les ministres des Transports, des |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 14 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ MCIA ✓ MINEFID (Douane) ✓ MATDSI (DGPN), ✓ MDNAC (EMGN). | | Infrastructures, des Finances, du Commerce et de la Sécurité coprésideront cette réunion de lancement. |
|----|---|--|--|

ACTION III. Contrôle de la charge des véhicules

| | Activités | Structures | Echéances | Observations |
|---|---|-----------------|----------------------------|---|
| 1 | Contrôle de la charge des véhicules avec application d'une tolérance de 20%. | ✓ MTMUSR/ONASER | Fin janvier 2017 | |
| 2 | Contrôle de la charge à l'essieu avec application des amendes du R14, mais sans délestage | ✓ MTMUSR/ONASER | Fin mars 2017 | 20 000 FCFA et 60 000 FCFA respectivement en transport national et international. |
| 3 | Application intégrale du règlement 14 (amendes et délestage). | ✓ MTMUSR/ONASER | 1 ^{er} avril 2017 | Le délestage s'effectue par les services des douanes, dans les enceintes douanières |
| 4 | Pénalisation des plateformes génératrices de fret de plus de 200 000t/an non équipées de peses essieux fonctionnels | ✓ MTMUSR/ONASER | 1 er avril 2017 | L'amende pour défaut d'équipement s'élève à 50 000 000 FCFA. |
| 5 | Pénalisation de la surcharge des véhicules sortant des plateformes génératrices de fret de plus de 200 000t/an | ✓ MTMUSR/ONASER | 1 er avril 2017 | L'amende pour manquement à l'obligation de pesage s'élève à 200 000 FCFA/véhicule. |

Action IV. : Mise aux normes des véhicules lourds de transport de marchandises

| | | | | |
|---|---|--|---------------|--|
| 1 | Ateliers d'échanges avec les carrossiers sur les procédures et normes de transformation des véhicules | <ul style="list-style-type: none"> ✓ MTMUSR (DGTTM, ONASER, CBC, CCVA) ; ✓ Carrossiers | Décembre 2016 | |
| 2 | Prise en compte des véhicules à sept (07) essieux, de type T12 S4, dans la silhouette des véhicules. | ✓ MTMUSR/ONASER | Janvier 2017 | |

| ACTIONS V. Transmission d'informations à la Banque mondiale | | | | |
|--|--|-----------------|--------------|--|
| 1 | Transmission du chronogramme validé | ✓ MINEFID | Octobre 2016 | |
| 2 | Transmission des supports de communication déjà menées par l'ONASER et autres documents relatifs aux actions de mise en œuvre du règlement 14. | ✓ MTMUSR/ONASER | Octobre 2016 | |
| 3 | Transmission des 1 ^{ères} données statistiques | ✓ MTMUSR/ONASER | Mars 2017 | |

Annexe 4.2 : chronogramme d'application du Règlement 14 de l'UEMOA en Côte d'Ivoire

Conformément à la Déclaration de la Réunion des Ministres en charge des Infrastructures et du Transport Routiers des Etats Membres de l'UEMOA et de la Guinée du 23 Septembre 2016, à Cotonou (Bénin), le chronogramme de l'application du Règlement 14 de l'UEMOA est ainsi fixé :

- ✓ **1^{er} Octobre 2016 au 31 Mars 2017 : Lutte contre l'extrême surcharge constatée sur le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) sans délestage sur tous les corridors y compris le corridor (Abidjan/Ouagadougou) :**
 - Surcharge au-delà de 40% du PTAC (Extrême surcharge) :
Les amendes : 20 000 FCFA / tonne excédentaire pour le trafic national, 60 000 FCFA/tonne excédentaire pour le trafic international ;
 - Il est fait obligation à toutes les plateformes d'empêcher la sortie des camions de leurs enceintes avec la surcharge extrême (surcharge au-delà de 40% du PTAC) sous peine d'une amende de 200 000 FCFA par camion ;
 - Les plateformes devront délivrer un ticket de pesée à tous les camions sortant de leurs enceintes sous peine d'une amende de 200 000 FCFA ;
 - 100 000 FCFA d'amende pour le non-respect de la hauteur de gabarit fixée à 4,5 mètres ;
- ✓ **A partir du 1^{er} Février 2017 : Application intégrale du Règlement 14 dans les Ports d'Abidjan et de San Pedro avec délestage :**
 - Equipement en pèse essieux des ports d'Abidjan et de San Pedro et application intégrale avec délestage dans lesdits Ports (tolérance 5% marge d'erreur de pesée), sous peine d'une amende de 50 millions FCFA pour les ports non équipés en pèse-essieux et en matériel pour la vérification du respect des normes de gabarit ;
 - Les Ports d'Abidjan et de San Pedro devront délivrer un ticket de pesée à tous les camions sortant de leur plateforme portuaire sous peine d'une amende de 200 000 FCFA par camion ;

- 100 000 FCFA d'amende pour le non-respect de la hauteur de gabarit fixée à 4.5 mètres ;
- ✓ **A partir du 1^{er} Avril 2017 : Application intégrale du Règlement 14 avec délestage dans toutes les plateformes et sur tous les corridors y compris le corridor (Abidjan/Ouagadougou) :**
- Équipement en pèse essieux fixes ou mobiles des plateformes générant plus de 200 000 tonnes de fret par an, et application intégrale du Règlement 14 (tolérance 5 % marge d'erreur de pesée) sous peine d'une amende de 50 millions de FCFA pour les plateformes non équipées en pèse-essieux et en matériel pour la vérification du respect des normes de gabarit ;
 - Amendes prévues dans le Règlement 14 (sur le PTAC ou la charge maximale à l'essieu) : 20 000 FCFA/ tonne excédentaire pour le trafic national et 60 000FCFA/tonne excédentaire pour le trafic international ;
 - Les plateformes devront délivrer un ticket de pesée à tous les camions sortant de leurs enceintes sous peine d'une amende de 200 000FCFA_;
 - 100 000 FCFA d'amende pour le non-respect de la hauteur de gabarit fixée à 4,5 mètres.