

**MINISTERE DE L'ECONOMIE  
ET DES FINANCES**

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

**BURKINA FASO  
Unité – Progrès-Justice**

-----  
**REPUBLIQUE DE COTE  
D'IVOIRE  
Union – Discipline – Travail**  
-----

Le 17 avril 2015

**Les Ministres**

**A**

**Monsieur Jim Yong Kim  
Président du Groupe 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 2013, ainsi que les tendances de l'économie burkinabé et ivoirienne en 2014. 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 2015. Les Gouvernements Burkinabé et Ivoirien sollicitent la Banque Mondiale pour soutenir leurs Programmes. A cet effet, ils souhaitent la mise à disposition d'un Appui Budgétaire Régional pour le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire pour un montant équivalent à 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 au Burkina Faso s'est déroulée dans un contexte relativement difficile par rapport à 2013. Cela s'explique par l'attentisme des investisseurs privés en raison d'une perception d'instabilité sociopolitique et par une baisse du volume des importations. Au cours de l'année 2014, l'activité économique au Burkina Faso a été affectée par la forte baisse des

cours internationaux des matières premières (or et coton) ainsi que par les effets de la psychose du risque sanitaire lié à la maladie à virus Ebola dans la région qui ont eu un impact sur le secteur des services. En effet, le report du sommet de l'Union Africaine sur l'emploi à Ouagadougou et celui des manifestations à caractère international tels que le SIAO et le SITHO constitueraient un important manque à gagner pour les secteurs de l'hôtellerie et du tourisme. Cet environnement conjugué avec la crise sociopolitique que le pays a traversé au cours du second semestre 2014 ont eu un effet sur le niveau de recouvrement des recettes induisant ainsi une contraction des dépenses d'investissement sur ressources propres.

En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, elle confirme son redécollage économique et consolide son repositionnement sur l'échiquier international grâce aux avancées majeures pour renforcer sa stabilité intérieure, aux efforts d'amélioration de la gouvernance et à la préservation de la cohésion sociale. Ce repositionnement a encouragé le retour de grands groupes d'investisseurs et d'Institutions internationales telles que le Groupe de la Banque Africaine de Développement (BAD) qui a tenu, à Abidjan, la session de rentrée des Conseils d'Administration le 08 Septembre 2014. En outre, le Gouvernement appuie fortement les Projets d'intégration grâce, notamment à la réalisation des grands Projets Régionaux d'infrastructures et une plus grande fluidité du transport. Au niveau national, le Gouvernement a enregistré des progrès dans le dialogue politique et les dispositions sont prises en vue de garantir l'organisation d'élections présidentielles ouvertes et transparentes en octobre 2015. Les réformes engagées dans les secteurs clés de l'économie, conjuguées avec les mesures d'accompagnement des Entreprises, ont imprimé un rythme de croissance soutenue à l'activité économique.

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

### **a.1 Cadre du développement au Burkina Faso**

Le taux de croissance réel du PIB attendu ressortirait autour de 5% en 2014, soit une baisse de 1,6 point de croissance par rapport à 2013 (6,6%). La contribution des secteurs à la croissance du PIB serait de 1,1%, pour le secteur primaire, 0,8% pour le secteur secondaire et 3,1% pour le secteur tertiaire. Le PIB courant s'établirait à 6 698,8 milliards de FCFA en 2014 contre 6363,5 milliards de FCFA en 2013. Au total, les secteurs primaire et tertiaire seraient les principaux moteurs de cette croissance avec des poids respectifs de 31,2% et 38,3%.

Le taux d'inflation annuelle a été estimée à -0,5% en 2014 contre 0,5% en 2013. La bonne tenue de la production céréalière pendant la campagne agricole 2013/2014 et la poursuite des mesures gouvernementales contre la vie chère (vente des céréales à prix social dans les zones déficitaires, contrôle des prix des produits de grande consommation, installation de boutiques témoins etc.) auraient contribué à la maîtrise de l'inflation qui s'est maintenue en dessous de la norme communautaire de 3%.

En pourcentage du PIB nominal, le solde de la balance commerciale se situerait à -1,4% en 2014 (contre -5,5% en 2013), et le solde du compte courant passerait de -11,1% du PIB en 2013 à -7,0% en 2014. En effet, au niveau du compte courant de la balance des paiements, les importations seraient estimées en baisse de 9,1% due principalement au recul des importations des biens d'équipement (-21,1%) et intermédiaires (-9,3%) reflété également par la forte compression des dépenses publiques ainsi que l'arrêt des nouveaux investissements dans le secteur minier. Quant aux exportations, elles s'inscriraient en hausse de 6,9% en 2014, expliquée principalement par la hausse des quantités exportées de coton et de l'or atténuée

toutefois par la baisse des cours mondiaux. Cependant, les exportations de services connaîtraient un recul prononcé en raison de l'impact de la crise Ebola sur les services de tourisme et d'hôtellerie. Concernant les agrégats monétaires, leur évolution en 2014 a été marquée par une contraction de 25,3% des avoirs extérieurs nets par rapport à 2013 et un accroissement du crédit intérieur de 24,5%, dont 18,9% au secteur privé et 214,7% au Gouvernement (PNG). Ce repli des Avoirs Extérieurs Nets (AEN) du pays est attribuable exclusivement à la Banque Centrale dont les avoirs extérieurs se sont contractés à cause de la hausse des paiements à l'étranger, notamment des services et des revenus du capital. La masse monétaire, suivant l'évolution de ses contreparties s'est accrue de 12,4% par rapport à fin décembre 2013.

Au titre des finances publiques, la performance des régies de recettes serait en deçà des attentes et se situerait à 1064,7 milliards de FCFA contre un objectif de 1238,3 milliards de FCFA attendu à fin décembre 2014 soit 17,3 du PIB. Cette contre-performance serait liée à la baisse du volume des importations de marchandises, l'inefficacité du mode de recouvrement par Avis à Tiers Détenteurs (ATD) émis auprès des banques et des particuliers, l'incivisme et la fraude fiscale. A cela, s'ajoutent les difficultés liées à l'application tardive de certaines mesures qui devraient normalement contribuer à l'atteinte des objectifs des recettes de 2014, notamment le système automatisé de dédouanement des véhicules automobiles, le suivi satellitaire des marchandises en transit, l'installation des scanners et le rétablissement de la Taxe sur les Produits Pétroliers (TPP), les événements sociopolitiques des 30 et 31 octobre 2014.

En ce qui concerne les dons, ils ont été mobilisés à hauteur de 66,1% des prévisions de la LFR, soit une diminution de 20,9% par rapport à fin 2013. Cette situation résulte d'une baisse conjuguée des dons projets (23,3%) et des dons programmes (17,0%) par rapport aux prévisions. En variation du PIB, ils sont passés de 5,4% en 2013 à 4,2% en 2014 soit une baisse de 1,2 point de pourcentage.

En matière d'exécution des dépenses, on note la mise en œuvre des conclusions de l'étude sur la réforme des procédures et des responsabilités des acteurs intervenant dans l'exécution des dépenses publiques. Cette réforme a entraîné la réorganisation du système d'information notamment le Circuit Informatisé de la Dépense (CID) en permettant que la liquidation informatique des dépenses au niveau de l'ordonnateur entraîne automatiquement l'émission du mandat de paiement. La mise en œuvre de cette réforme a permis une réduction significative des délais de vérification des dossiers par les différents acteurs qui interviennent dans la chaîne de traitement des dépenses (17 jours à décembre 2014 contre 39 jours en 2013).

A fin décembre 2014, les dépenses courantes enregistrent un taux d'exécution de 95,0% par rapport aux prévisions de la LFR pour se situer 854,9 milliards de FCFA soit 14,4% du PIB contre 13,6% à fin décembre 2013 essentiellement tirées par les dépenses de personnel suite à la revalorisation des éléments de rémunération salariale et aux effectifs additionnels des agents publics. S'agissant des dépenses d'investissement, elles se situeraient à 554,1 milliards de FCFA à fin décembre 2014 (9,0% du PIB) dont 329,4 milliards de FCFA au titre des dépenses d'investissement sur ressources propres (5,5% du PIB) sur une prévision de 521,2 milliards de FCFA.

La dette publique du Burkina Faso représente 27,8% du PIB en 2014, respectant ainsi la norme communautaire de l'UEMOA de 70% au maximum. Suite aux améliorations constatées en matière de gestion de la dette et grâce au niveau considérable des exportations d'or, le Burkina Faso a récemment bénéficié d'un reclassement de sa dette, passant d'un risque élevé de surendettement à un risque modéré, lui permettant ainsi un accès élargi à des prêts

concessionnels et restreint à des prêts non concessionnels. Aussi, cette situation lui a permis d'être éligible au guichet des prêts BAD.

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 certain avantage 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**

A la suite des taux de croissance du PIB en termes réels de 10,7% et 9,2%, enregistrés respectivement en 2012 et en 2013, l'évolution conjoncturelle à fin juin 2014 laisse présager une croissance soutenue de 9,0% pour l'année 2014. Ce niveau de croissance est tiré par une forte demande intérieure et une hausse des exportations. Une forte activité économique continue d'être enregistrée, particulièrement dans les BTP (bâtiment et travaux publics) et le secteur des services. L'inflation demeure modérée. Ces résultats devraient contribuer à placer la Côte d'Ivoire dans le peloton de tête des pays à forte croissance dans le monde. Les performances du Programme Economique et Financiers soutenu par la Facilité Elargie de Crédit (PEF-FEC) restent conformes aux objectifs. Le climat des affaires continue de s'améliorer avec, notamment la mise en œuvre des mesures structurelles y compris la simplification des procédures de création des Entreprises, la mise en application du nouveau Code des Investissements, le lancement d'un vaste programme d'aménagement de Zones Industrielles, la mise en place du Tribunal de Commerce et la dynamisation du Comité de Concertation entre l'Etat et le Secteur Privé. Ces actions ont permis de consolider l'activité économique, notamment avec un volume d'investissement direct étranger de 185,8 milliards de FCFA et la création nette de 27 056 emplois formels. Le maintien du rythme accéléré dans la mise en œuvre des réformes a facilité l'augmentation du PIB réel par tête de plus de 15% en

deux ans. Ces performances sont appuyées par un programme de mise à niveau des infrastructures, notamment dans les secteurs de la Santé, de l'Éducation, de l'Adduction en eau potable, de l'Assainissement, de l'Électricité et des Voiries.

Le Gouvernement ambitionne de faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020, à travers la mise en œuvre du Plan National de Développement (PND) sur la période 2012-2015. Ce Plan de Développement a pour objet de réduire la pauvreté et de construire les bases d'une économie forte et en plein essor, à l'orée 2020. Les objectifs sont, entre autres, d'atteindre un taux de croissance de 9,0% en 2014. Le taux d'investissement devrait passer de 12,1% du PIB en 2012 à 14,6% en 2013, 16% en 2014 et 17% en 2015. Quant au taux d'investissement public, il passerait de 6,7% en 2012 à 7,1% en 2013, 8,3% en 2014 et 9,3% en 2015.

Pour assurer le financement du PND, un Groupe Consultatif a été organisé les 04 et 05 décembre 2012, à Paris, avec l'appui de la Banque Mondiale. Cette rencontre a permis d'enregistrer les intentions de financements extérieurs aussi bien publics que privés nécessaires à la mise en œuvre du PND. Au total, les annonces officielles des partenaires ont porté sur 4319 milliards de FCFA (8,6 milliards de dollars US) dont 1102,4 milliards de FCFA (2,2 milliards de dollars US) de financements acquis et 3217 milliards de FCFA (6,4 milliards de dollars US) de nouveaux financements.

Après le Groupe Consultatif en 2012, le Gouvernement a organisé, du 29 janvier au 1<sup>er</sup> février 2014, un forum dénommé « Investir en Côte d'Ivoire : ICI 2014 » qui a accueilli 5 717 participants, 270 exposants provenant de 71 pays.

L'année 2014 devrait confirmer la croissance soutenue de l'économie ivoirienne, après les fortes progressions observées en 2012 et 2013. Le taux d'inflation devrait se maintenir dans la limite de la norme communautaire de 3%. Pour ce faire, le Gouvernement compte sur l'effet positif de la poursuite de la mise en œuvre des réformes structurelles, notamment l'amélioration du climat des affaires, l'accroissement substantiel d'investissements publics structurants et novateurs et des investissements privés. Le PIB par tête devrait continuer d'augmenter fortement pour atteindre 6% de croissance en 2014, pour la troisième année consécutive, contre une baisse cumulée du revenu par tête au cours de la dernière décennie. Tous ces résultats devraient permettre de réduire la pauvreté, progresser vers la réalisation de certains Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), poursuivre les efforts en faveur de la bonne gouvernance et de la lutte contre la corruption et consolider l'amélioration des conditions de vie des populations.

La politique budgétaire poursuivra (i) l'optimisation du potentiel de recouvrement des recettes fiscales, notamment par un élargissement de l'assiette fiscale et un renforcement des moyens de recouvrement, (ii) la rationalisation des dépenses par une meilleure planification, une amélioration dans la gestion des marchés publics, un suivi renforcé de l'exécution des investissements publics et (iii) une politique d'endettement soutenable avec un élargissement des moyens de financements. Les marges budgétaires dégagées seront allouées au renforcement des investissements. Le solde budgétaire global devrait s'établir à -2,3% en 2014 contre -2,2% du PIB en 2013, tandis que le solde primaire de base devrait passer de -0,1% du PIB en 2013 à -0,2% en 2014.

Pour atteindre ses objectifs en 2015, le Gouvernement compte achever la réforme du secteur financier prenant en compte la restructuration des banques publiques, rétablir l'équilibre financier du secteur de l'Electricité, poursuivre l'amélioration de la gestion des finances publiques, notamment en renforçant la bonne gouvernance et maintenir la viabilité de la dette extérieure. Le Gouvernement continuera également à mettre l'accent sur la redistribution des effets de la croissance à l'ensemble de la population, particulièrement les couches les plus vulnérables.

Le Gouvernement s'attèlera également à renforcer l'intégration régionale. Pour y parvenir, il favorisera la mise en œuvre de Projets d'investissements structurants et communs, notamment les autoroutes Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Lagos, les projets d'interconnexion électrique entre la Côte d'Ivoire et ses pays voisins, ainsi que la réhabilitation de l'axe ferroviaire Abidjan-Ouagadougou et son prolongement jusqu'à Tambao (Burkina Faso).

D'une manière générale, le Gouvernement entend renforcer la qualité des Politiques et des Institutions pour favoriser l'utilisation efficace des ressources en faveur de la promotion du développement durable, de la création d'emplois et de la réduction de la pauvreté. Aussi, la Côte d'Ivoire reste convaincue que la mise en œuvre satisfaisante des indicateurs EPIP – Evaluation des Politiques et Institutions par Pays -CPIA<sup>1</sup> développés par la Banque Mondiale contribuera à l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement et à son émergence économique, politique et sociale. Le score de l'EPIP pour la Côte d'Ivoire est passé de 2,7 en 2011 à 3,2 en 2014.

Après une décennie de crise et deux années d'embellie économique, le Gouvernement reste déterminé à améliorer les indicateurs de pauvreté et les indicateurs sociaux. En cohérence avec les objectifs du PND, la Côte d'Ivoire a repris le chemin d'une croissance forte, soutenue, inclusive, respectueuse du genre et de l'environnement, génératrice d'emplois et contribuant à réduire la pauvreté. La stratégie du Gouvernement en matière de développement social et de réduction de la pauvreté s'articule autour de (i) l'accès à l'emploi des jeunes, (ii) une meilleure rémunération des producteurs agricoles, (iii) l'accroissement des revenus des femmes par le financement de Projets et (iv) l'intervention accrue et ciblée en faveur des couches les plus vulnérables dans les secteurs prioritaires de l'Education, de la Santé, de la Sécurité, de la Protection Sociale et des Infrastructures de base, notamment l'accès au logement.

Le Gouvernement a entamé en Août 2014 la revue globale du PND 2012-2015 afin de mieux préparer celui de 2016-2020. Cette revue porte notamment sur (i) le bilan de la mise en œuvre du PND par résultat stratégique et (ii) les orientations stratégiques et la note conceptuelle du PND 2012-2015 qui permettront de conduire l'élaboration des politiques sectorielles et des plans de développement régionaux. La synthèse de ces documents, enrichie des conclusions de quelques études thématiques, permettra de produire le PND 2016-2020 dont l'adoption en Conseil des Ministres devrait se faire au mois de mai 2015.

Le renforcement des dotations des « dépenses pro-pauvres » permettra de mieux assurer la fourniture des services publics. Ces dépenses sont programmées à 1 521, 8 milliards de F CFA (8,9% du PIB) en 2014 contre 1 337, 1 milliards de F CFA (8,7% du PIB) en 2013 et 1080, 3milliards de F CFA en 2012.

---

<sup>1</sup>Country Policy Institutional Assessment

Le risque de surendettement de la Côte d'Ivoire demeure modéré. En effet, les études d'Analyse de Viabilité de la Dette (AVD) les plus récentes réalisées par l'équipe du FMI (et de la Banque Mondiale) en novembre 2014 d'une part, et par les Experts nationaux du Comité National de la Dette Publique (CNDP) en fin décembre 2014 d'autre part, ont conclu indifféremment à un risque de surendettement modéré. En d'autres termes, les indicateurs de solvabilité et de liquidité demeurent tous en-dessous de leurs seuils respectifs sur la période d'analyse (2015-2034).

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 2012-2015, 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.

En outre, le pays a intégré le processus international de la notation souveraine, avec une première note qui reflète une bonne situation macroéconomique et un excellent potentiel en termes de perspectives économiques. Cette note a été reconduite en 2015 avec des perspectives positives consolidées.

Le secteur des Transports se trouve au cœur des politiques de développement économique de la Côte d'Ivoire dont il a contribué significativement à la croissance au cours de ces trente dernières années, avec environ (3,6%) du PIB national. 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 n'ont plus besoin de carte de séjour.

Toujours 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, les deux pays et le Mali bénéficient de Projets pilotes. La coopération transfrontalière permet le développement d'activités économiques, sociales et culturelles aux frontières des pays. Ces trois pays bénéficient de Projets pilotes en raison de l'intensité des activités à leurs frontières communes.

La preuve plus que 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). Cette Convention à caractère historique notifie 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. Espace de coopération dans plusieurs domaines d'activités, le TAC stipule que les deux Etats travaillent, autant que possible, à avoir des convergences de vue sur divers sujets.

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 7,6 milliards de F CFA en 2005, elles sont passées à 9,3 milliards en 2010. Les importations ont également connu une forte hausse, passant de 103 milliards de F CFA en 2005 à 162 milliards en 2010. Les produits pétroliers (80 milliards) arrivent largement en tête devant le tabac (18 milliards), les savons et produits de ménage (7 milliards), puis les engrais (5,5 milliards).

### **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 le 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 Ferkessedougou, 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 un marché à bétail ainsi qu'un dépôt d'hydrocarbure. Quant à l'UEMOA, elle a initié la construction d'un poste de contrôle juxtaposé à la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso afin de rendre fluide 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 avancées. 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.

Dans le cadre du Traité d'Amitié et de Coopération (TAC) du 29 juillet 2008 entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ci-dessus cite, des axes prioritaires ont été retenus et des concertations sont régulièrement menées entre les deux (02) parties sur la fluidité du trafic et à 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 accords 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 hommes dans les espaces concernés.

Leader de l'UEMOA avec près de 32% du PIB en 2013, la Côte d'Ivoire est un partenaire essentiel au sein de cette organisation sous-régionale. Le Burkina-Faso, en raison de sa longue stabilité et de ses performances économiques de ces dernières années, joue un rôle de plus en plus important sur la scène régionale. Ainsi, il lui a été confié le suivi de l'application des règles de la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace régional, c'est-à-dire qu'il doit sensibiliser les Etats à la bonne application desdites règles. Quant à la Côte d'Ivoire, elle a en charge la recherche des moyens pour le financement de la deuxième phase du Programme Economique Régional prévu sur la période 2012-2016. A cet effet, elle a organisé une table ronde à Abidjan, 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 ; et
- 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 ;
- des retards au niveau du traitement des formalités de dédouanement et des perceptions illicites importantes ; et
- 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 ; et
- 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:

- 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 irrationnelle et approximative engendrant des pertes de recettes aussi bien fiscales que douanières pour l'Etat ; et
- 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 d'une ressource humaine qualifiée ;
- 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 ; et
- les échanges accrus en termes de commerce avec les pays de l'hinterland.

La mission dévolue au Ministère des Transports vise à satisfaire dans les 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 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 des Lettres de Voitures ;

- au contrôle de la surcharge ; et
- 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.
- dans le domaine ferroviaire :
- du Train Urbain qui reliera, dans un premier temps, Anyama à l'Aéroport Felix HOUPHOUET-BOIGNY et, dans une seconde phase, Yopougon à Bingerville ; 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 membres de l'Union. A ce titre, la construction de l'Autoroute Yamoussoukro-Ouagadougou, longue de 1 045km 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 ; et
- 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 ; et
- 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 de notre pays;
- la mise en place des réformes requises pour la libéralisation du secteur transport et la privatisation des opérations de production; et
- la couverture quoique faible des charges d'infrastructures routières.

- **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 ; et
- l'existence d'une stratégie nationale de transport rural (SNTR) qui intègre la question du genre.

- **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) ; et
- 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 routier 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 irrationnelle occasionnant des manques à gagner
- considérables pour l'Etat et les transporteurs ;
- un parc automobile vieillissant ; et
- des routes fortement dégradées.

- **Au niveau du transport aérien**

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

- **Au niveau du transport 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 outils de financement.

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.

**Au Burkina Faso**, l'activité de transport 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 de sécurité des opérations de transport par l'assistance aux chargeurs et la coordination de la chaîne des transports.

A ces structures ci-dessus citées, 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, l'octroi 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 ci-dessus citées, 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. Ce sont des textes internationaux prévus par les dispositions de l'Ordonnance n°2000-67 du 09 février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres.

## **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:

- **le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA**, du 16 décembre 2005 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. Ce qui a amené les Etats à adopter une nouvelle feuille de route le 19 Mars 2010. 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.

- **l'Acte additionnel A/SA.17/02/12** 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°08/20005/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'engage 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 m<sup>2</sup> de surface bétonnée et de 7763 m<sup>2</sup> 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'un quai d'une capacité de 23 wagons. 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, 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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>, 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 ; et
- 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 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 plateformes de Ouagadougou, à leur caractère uni modal (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 plates-formes 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 côté 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 frontalière 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. STRATEGIE POUR LA MODERNISATION DES OPERATIONS LE LONG DU CORRIDOR ABIDJAN-OUAGADOUGOU ET LA REDUCTION DES COUTS DE TRANSACTION COMMERCIAUX**

#### **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 ; et
- 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 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 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 ; et
- 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 ; et
- 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.

#### **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, D1 et D2)*

**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.

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 ; 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 ; une requalification de la catégorie de « transporteur privé » à celle de « transporteur public » pour un nombre significatif d'Entreprises existantes telles les acconiers, les transitaires et assimilés.

C'est ainsi qu'au **Burkina Faso**, il a été 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 ; et
- un régime 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 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 cet 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 ;
- 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 ; et
- l'élaboration de textes règlementaires 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 et financier 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 transitoire d'un (01) an est accordée aux acteurs afin de se conformer aux nouvelles dispositions légales et réglementaires.

**D1-** S'agissant de l'aspect dédouanement, la définition d'un cadre réglementaire et institutionnel pour la préparation et la maintenance d'un Portail Web d'Informations Commerciales (PWIC) au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire a 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. A cet effet, un arrêté interministériel définira, dans un premier temps, le cadre juridique de ce Portail Web dans chacun des deux pays.

L'on note déjà, pour ce qui est de la Côte d'Ivoire, l'existence d'un site internet de l'Administration douanière [www.douane.ci](http://www.douane.ci) qui est le portail d'accès à l'information sur les procédures douanières.

Au Burkina Faso, l'arrêté conjoint portant création d'un Comité de Direction pour la mise en place du PWIC a été signé.

**D2-** Toujours en matière de dédouanement, il est prévu par les Administrations douanières du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire la mise en place d'une base de données informatisée opérationnelle sur les profils de risques des commerçants. L'objectif d'une telle mesure est de simplifier les procédures douanières au profit des opérateurs en règle qui, en conséquence, pourront bénéficier d'un traitement préférentiel comme récompense.

- *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, décident de mettre en place un Comité Technique Conjoint à qui ils donnent mandat de réviser l'Accord Bilatéral sur le Transport Routier, 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)...

La révision de l'Accord Bilatéral sur le Transport Routier permettra 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 conviennent 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 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 en date du ..... clarifie les conditions de livraison des marchandises conteneurisées dans la zone métropolitaine d'Abidjan afin de mettre un terme au monopole des acconiers. Cette libéralisation de la livraison de conteneurs à Abidjan entraînera une réduction du coût de passage au Port Autonome d'Abidjan, pour être en-dessous de la moyenne ouest-africaine.

**F1-** Dans le cadre du renforcement des capacités de l'Administration des douanes et des Commissionnaires Agréés en douane, 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.

#### **IV. PLAN D' ACTIONS A MOYEN TERME POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE**

##### **Pour le Burkina Faso**

- ***Réforme du cadre législatif et réglementaire 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 ;
- l'adoption des différents cahiers des charges des catégories de transport ;
- 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 ;  
et
- l'organisation de formations de renforcement des capacités des Agents de l'Administration des transports.

- ***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 DGTTM 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 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 efficience 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 (DGTMM) 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) ;



- 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 ; et
- 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) ; et
- 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. Les 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 ; et
- 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.

## **V. 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 50 millions de Dollars US pour chaque Etat.

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

Pour le Burkina Faso

Le Ministre de l'Economie et des  
Finances



**Jean Gustave SANON**

Pour la République de Côte d'Ivoire

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



**Nialé KABA**