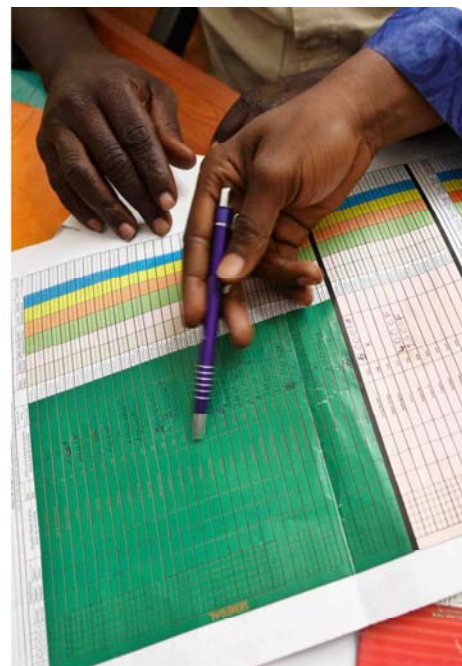


16^{ème} rapport de l'OPA UEMOA



Ce rapport présente les informations sur les points de contrôle, les pots-de-vin et les temps de contrôle, recueillies du 1^{er} avril au 30 juin 2011. Le rapport comprend deux sections :

1 – Les six corridors couverts par l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) : Tema-Ouagadougou, Ouagadougou-Bamako, Lomé-Ouagadougou, Bamako-Dakar, Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako. Les camions étudiés sont en bon état, et les chauffeurs et les marchandises en règle.

2 – Les cinq corridors¹ des projets USAID ATP et E-ATP (Agribusiness and Trade Promotion et Expanded Agribusiness and Trade Promotion): Kantchari - Accra, Fada N'Gourma - Parakou, Techiman - Kantchari, Bobo-Dioulasso - Koutiala et Koutiala - Dakar.

Résultats des enquêtes du deuxième trimestre 2011

BORDERLESS
Removing trade barriers in West Africa

¹ Les corridors ATP et E-ATP ne concernent que certains types de produits agro-alimentaires

SECTION 1 – Observatoire des Pratiques Anormales en Afrique de l'Ouest - Résultats des enquêtes menées sur les corridors suivis par le Trade Hub

Résumé et recommandations

L'analyse détaillée des données de ce trimestre permettent de dresser plusieurs remarques.

Le Togo sur la bonne voie

Lors de la caravane organisée par l'OPA au Togo en mars 2011, les responsables de la Douane avaient annoncé la fermeture des postes de Kante, Dapaong Nord et Cinkansé Sud. Le rapport montre que cette annonce s'est effectivement concrétisée sur le terrain. Plusieurs autres postes de Douane ne contrôlent quasiment plus les camions. Selon le point focal togolais, les harcèlements de la Police et de la Gendarmerie ont eux aussi diminué radicalement. Ces changements pourront être vérifiés lors du prochain rapport.

La Côte d'Ivoire est encore en phase de transition

Les résultats de ce trimestre sont mitigés : la baisse du nombre de contrôles et des retards est réelle pour les camions allant de Bamako à Abidjan ; par contre les prélèvements par arrêt sont en hausse. En outre il est difficile de tirer des conclusions générales car aucun camion n'a pu être suivi dans le sens de l'import ce trimestre et aucune donnée n'a pu être récupérée sur le corridor Abidjan-Ouagadougou le trimestre précédent. Il semble toutefois que le nouveau gouvernement a mis en place des mesures fortes pour éradiquer les tracasseries. En particulier, une liste des 33 postes autorisés à effectuer des contrôles dans le pays a été publiée, dont 8 seulement se trouvent sur les corridors suivis par l'OPA.

Des efforts annihilés au Sénégal

Alors que le Sénégal était dans une dynamique de progrès depuis un an, ce trimestre a vu tous ses indicateurs remonter. Ce constat est d'autant plus surprenant que c'est le seul pays de la région dans cette situation. On observe en particulier l'augmentation des tracasseries de la Douane à Kidira, de la Police à Kaffrine, Tambacounda, Kaolack et Fatick, mais surtout de la Gendarmerie à Missira, Diamniado, Botou, Goudiry, Kirene et Maka Kahone.

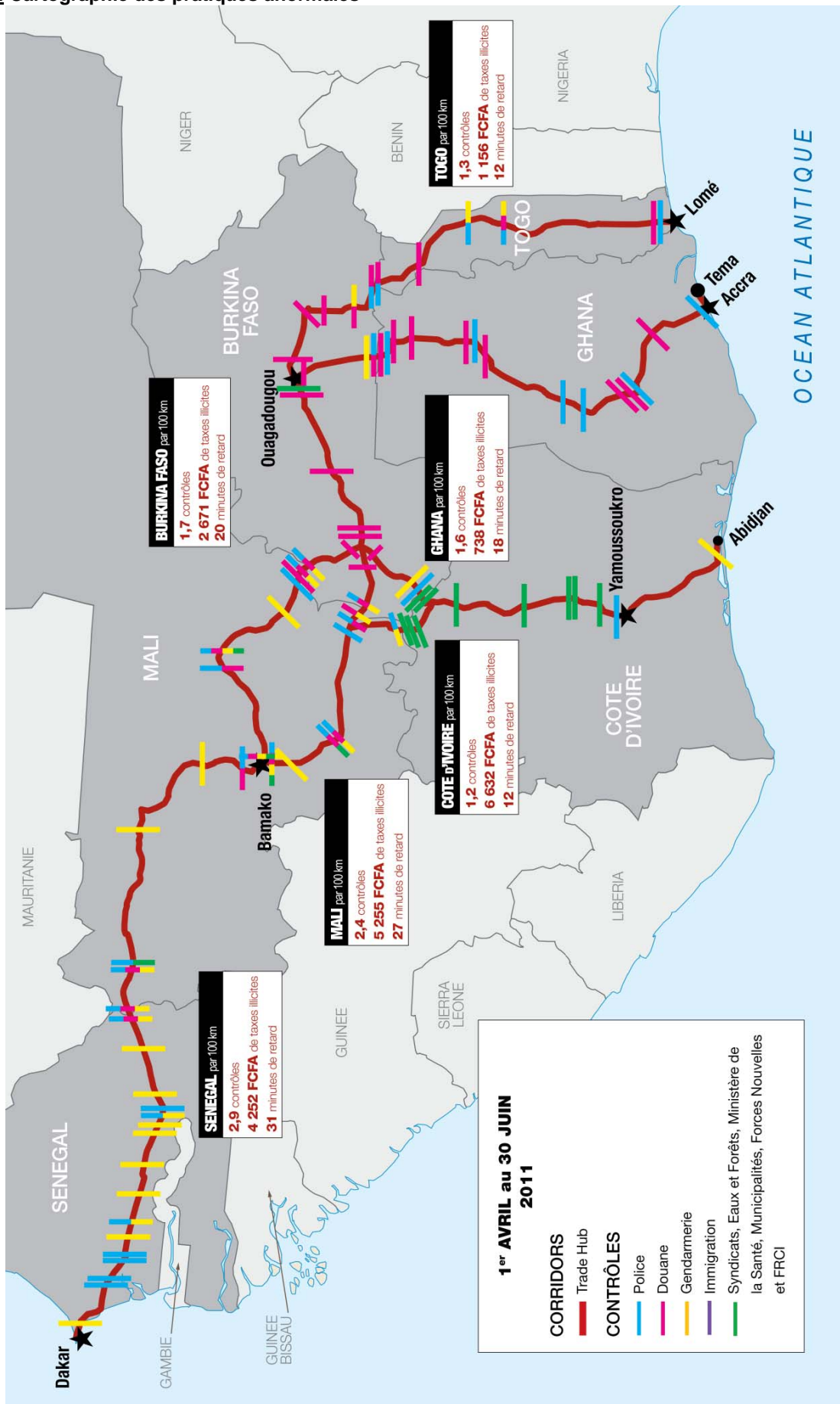
Des problèmes facilement localisables au Burkina Faso, au Mali et au Ghana

Au Burkina Faso, l'OPA recommande de fluidifier le trafic à Dakola et de supprimer les postes de douanes entre Ouagadougou et les frontières togolaise et ghanéenne.

Au Mali, il faut s'attaquer aux retards occasionnés à Kayes, à Kati et aux postes de contrôles entre Bamako et les frontières burkinabè.

Au Ghana, l'augmentation des temps de passage à Paga doit être jugulée.

Figure 1: Cartographie des pratiques anormales



Introduction

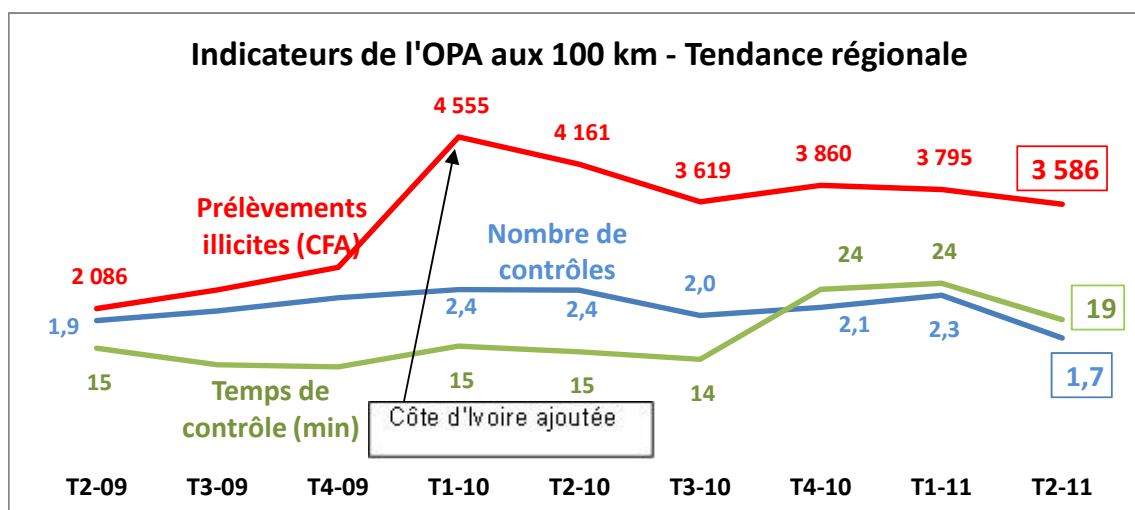
L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers est une initiative de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine) et de la CEDEAO (Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest), mise en place en 2005 avec l'appui technique et financier de l'Agence Américaine pour le Développement International (USAID) à travers le projet West Africa Trade Hub et le concours financier de la Banque Mondiale à travers le Programme des Politiques de Transport en Afrique Sub-saharienne (SSATP).

L'objectif de l'OPA est d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les principaux axes routiers de l'Afrique de l'Ouest. Les corridors étudiés jusqu'à présent sont : Tema-Ouagadougou, Ouagadougou-Bamako, Lomé-Ouagadougou, Bamako-Dakar, Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako.

Ce trimestre, à cause de la crise ivoirienne, les données n'ont pas pu être collectées sur les axes ivoiriens au départ d'Abidjan.

Evolution générale

La figure 2 ci-dessous donne une évolution des indicateurs sur les six corridors.



A l'exception du Sénégal et dans une moindre mesure du Mali, les indicateurs ont entamé au deuxième trimestre une baisse sensible dans tous les pays couverts par l'OPA. Cette amélioration est encourageante et est due en partie à la diminution des tracasseries en Côte d'Ivoire. Ces résultats laissent penser que le changement des mentalités est en cours grâce au nombre croissant d'acteurs qui relaient sur le terrain le message d'une Afrique de l'Ouest sans frontières.

Par rapport au trimestre précédent (15^{ème} rapport), les prélèvements illicites ont légèrement diminué de 6% alors que les baisses du nombre de contrôles et des retards sont plus nettes avec respectivement 27% et 22%. Les perceptions restent largement excessives : un camion en règle débourse ainsi illégalement plus de 42 000 F CFA en moyenne par voyage.

I. Nombre de contrôles

La densité des contrôles a peu évolué sur chacune des branches des corridors observés. Le corridor **Ouagadougou-Bamako**, que ce soit via Heremakono ou via Koury garde un nombre de contrôles élevé : environ 2,5 aux 100 km, soit 24 arrêts par voyages en moyenne. Cela est d'autant plus vrai dans la partie malienne avec plus d'un contrôle tous les 30 km.

Les corridors les moins denses sont **Ouagadougou-Abidjan** et **Bamako-Abidjan** mais les informations de ce trimestre en Côte d'Ivoire ne concernent que les voyages à l'export. Au niveau de l'import, le corridor **Lomé-Ouagadougou** reste le moins dense avec 1 contrôle tous les 55 km "seulement".

Figure 3 : Nombre de contrôles par voyage, par corridor et sous-corridor

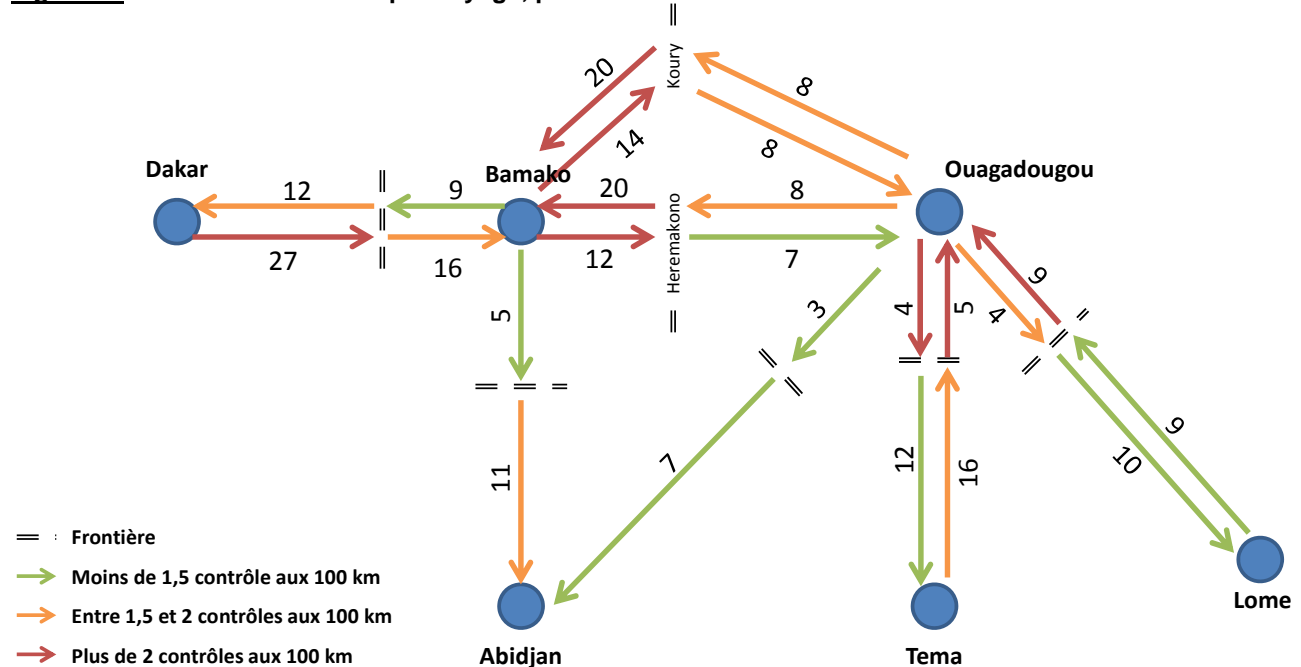


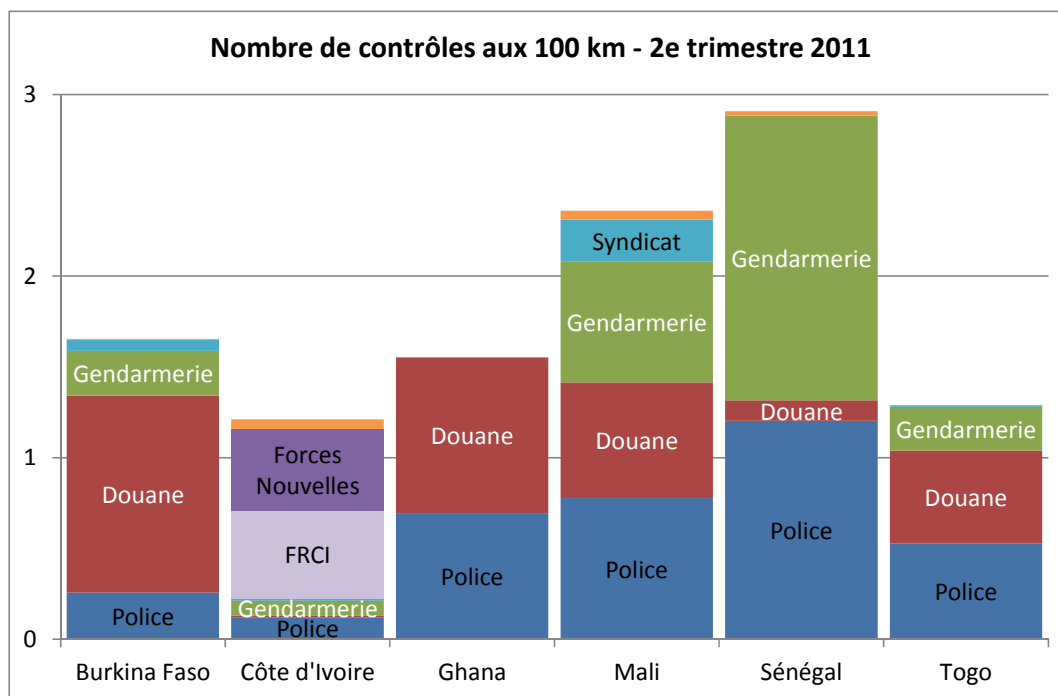
Tableau 1 : Nombre de contrôles par voyage, par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays	Nombre de contrôles par voyage	Corridor / Pays	Nombre de contrôles par voyage
Ouagadougou-Lomé	14	Ouaga-Bamako via Koury	28
Burkina Faso	4	Burkina Faso	8
Togo	10	Mali	20
Lomé-Ouagadougou	19	Bamako-Ouaga via Koury	22
Burkina Faso	9	Burkina Faso	8
Togo	9	Mali	14
Ouagadougou-Tema	15	Bamako-Dakar	21
Burkina Faso	4	Mali	9
Ghana	12	Sénégal	12
Tema-Ouagadougou	21	Dakar-Bamako	43
Burkina Faso	5	Mali	16
Ghana	16	Sénégal	27
Ouaga-Bamako via Hérémakono	28	Ouaga-Abidjan	9
Burkina Faso	8	Burkina Faso	3
Mali	20	Côte d'Ivoire	7
Bamako-Ouaga via Hérémakono	19	Bamako-Abidjan	16
Burkina Faso	7	Côte d'Ivoire	11
Mali	12	Mali	5

Le **Sénégal** est le pays comptant la plus grande densité de points de contrôle. La Gendarmerie et la Police sénégalaises sont toutes deux les plus mauvaises élèves de la région.

Le **Mali** arrive en seconde position avec tous les services contribuant significativement, suivi du **Burkina Faso** toujours à cause de la Douane.

Figure 4: Densité des contrôles par pays et par corps habillé

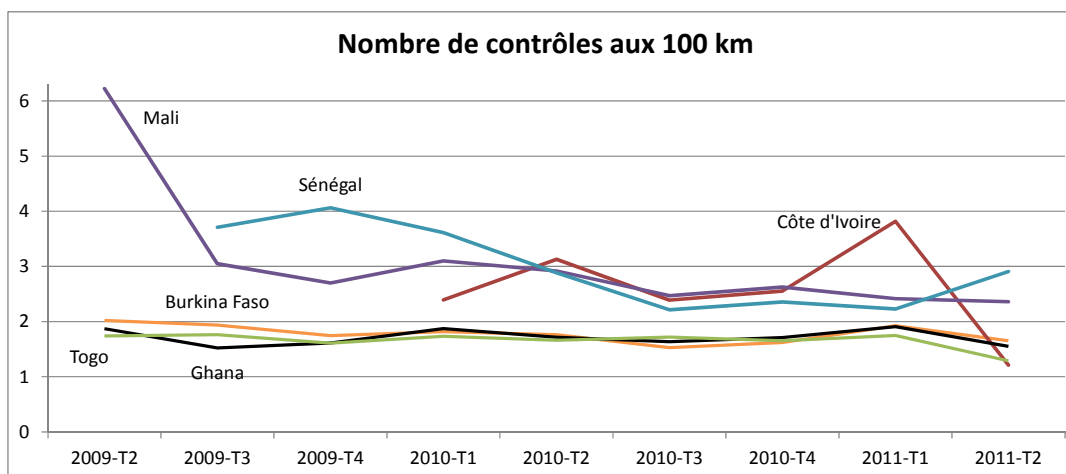


Il est encourageant de voir qu'à l'exception du Sénégal, le nombre de contrôles a reculé partout dans la région. La baisse en **Côte d'Ivoire** est spectaculaire mais s'explique par les difficultés politiques que le pays a traversées et le fait qu'aucune donnée n'a pu être récupérée dans le sens de l'import.

Mise à part la Côte d'Ivoire, la baisse la plus importante est observée au **Togo** qui renforce ainsi sa position de meilleur élève grâce en particulier à la Douane. L'annonce en mars 2011 de la fermeture des postes de Douane de Kante, Dapaong Nord et Cinkansé Sud s'est ainsi concrétisée sur le terrain. A noter également une baisse importante de la fréquence des contrôles à Mango et Tsévié Sud.

La mauvaise nouvelle vient du **Sénégal** dont la tendance positive jusqu'à présent s'est inversée ce trimestre. En cause la Police mais surtout la Gendarmerie. On note en particulier une recrudescence des contrôles hors des centres urbains comme à Missira, Botou, Goudiry, Kirene ou Maka Kahone.

Figure 5 : Evolution du nombre de contrôles aux 100 km par pays



II. Prélèvements illicites

Les prélèvements illicites les plus élevés persistent sur les corridors à destination d'**Abidjan** et sur les corridors reliant **Ouagadougou à Bamako**, avec environ 5 000 F CFA aux 100 km.

Le corridor **Tema-Ouagadougou** reste le moins cher avec 1 200 CFA aux 100 km (deux sens confondus), grâce à la partie ghanéenne du corridor.

29% des paiements illicites sont effectués aux postes frontières, en augmentation par rapport au trimestre précédent. Ainsi, au Burkina Faso, on paye plus cher à la frontière malienne que dans tous les postes entre Ouagadougou et cette frontière.

Le poste frontière le plus cher est celui de **Sona** au Mali (frontière burkinabè) avec presque 12 000 F CFA en moyenne, alors que le moins coûteux si l'on excepte les frontières ivoiriennes dans le sens de l'export est celui de **Paga**, avec l'équivalent de 1 300 F CFA.

Figure 6 : Prélèvements illicites par voyage (en F CFA) par corridor et sous-corridor

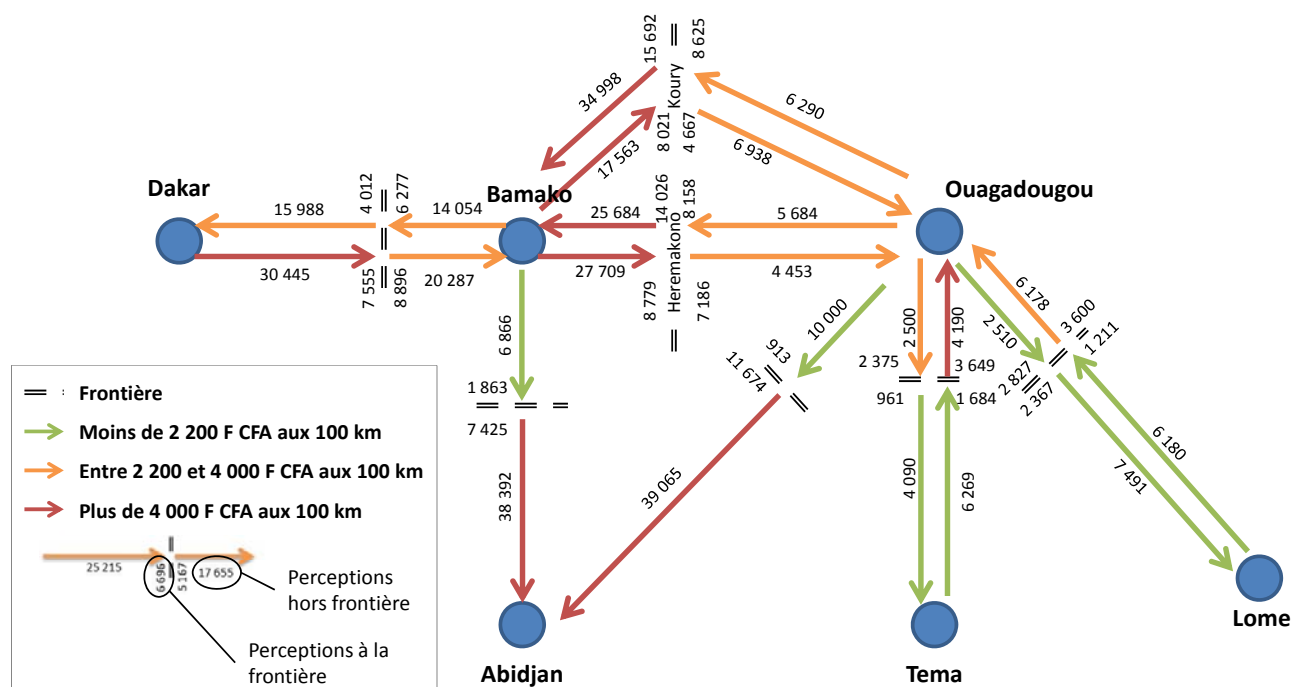


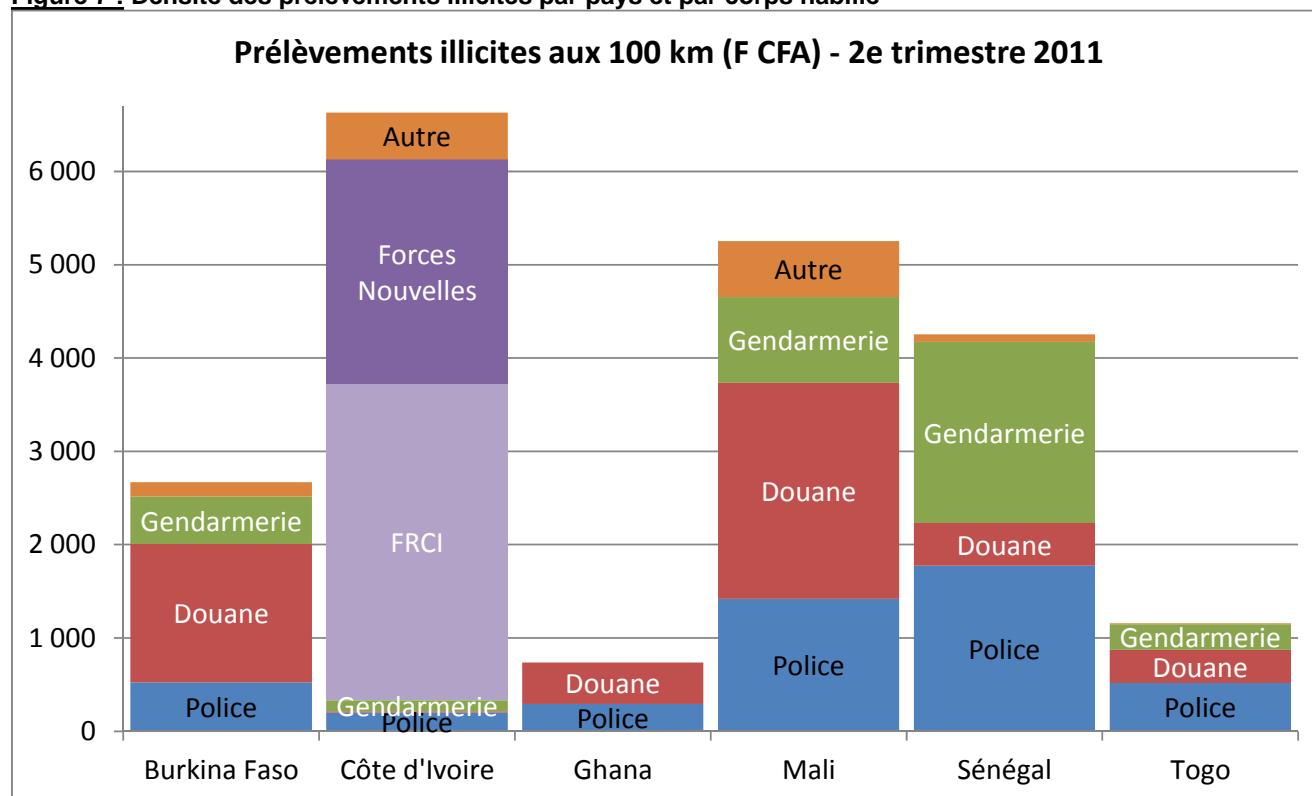
Tableau 2 : Prélèvements illicites par voyage (en F CFA) par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays	Perceptions illicites par voyage (FCFA) hors frontière	Perceptions illicites par voyage (FCFA) à la frontière	Corridor / Pays	Perceptions illicites par voyage (FCFA) hors frontière	Perceptions illicites par voyage (FCFA) à la frontière
Ouagadougou-Lomé	10 001	5 194	Ouaga-Bamako via Koury	41 288	24 317
Burkina Faso	2 510	2 827	Burkina Faso	6 290	8 625
Togo	7 491	2 367	Mali	34 998	15 692
Lomé-Ouagadougou	12 358	4 811	Bamako-Ouaga via Koury	24 500	12 688
Burkina Faso	6 178	3 600	Burkina Faso	6 938	4 667
Togo	6 180	1 211	Mali	17 563	8 021
Ouagadougou-Tema	6 590	3 336	Bamako-Dakar	30 042	10 289
Burkina Faso	2 500	2 375	Mali	14 054	6 277
Ghana	4 090	961	Sénégal	15 988	4 012
Tema-Ouagadougou	10 459	5 333	Dakar-Bamako	50 732	16 451
Burkina Faso	4 190	3 649	Mali	20 287	8 896
Ghana	6 269	1 684	Sénégal	30 445	7 555
Ouaga-Bamako via Hérémakono	31 368	22 184	Ouaga-Abidjan	49 065	12 587
Burkina Faso	5 684	8 158	Burkina Faso	10 000	913
Mali	25 684	14 026	Côte d'Ivoire	39 065	11 674
Bamako-Ouaga via Hérémakono	32 163	15 965	Bamako-Abidjan	45 258	9 288
Burkina Faso	4 453	7 186	Côte d'Ivoire	38 392	7 425
Mali	27 709	8 779	Mali	6 866	1 863

La **Côte d'Ivoire** est encore le pays où les perceptions illicites, bien qu'en baisse, sont les plus élevées, malgré le fait que seul l'export soit pris en compte ce trimestre. Il est alarmant de remarquer que les perceptions moyennes par arrêt ont doublé depuis le trimestre précédent : 5 000 F CFA sont ainsi déboursés en moyenne chaque fois qu'un camion s'arrête, ce qui constitue un record absolu dans la région. Les FRCI et les ex-Forces Nouvelles sont totalement responsables de ce phénomène.

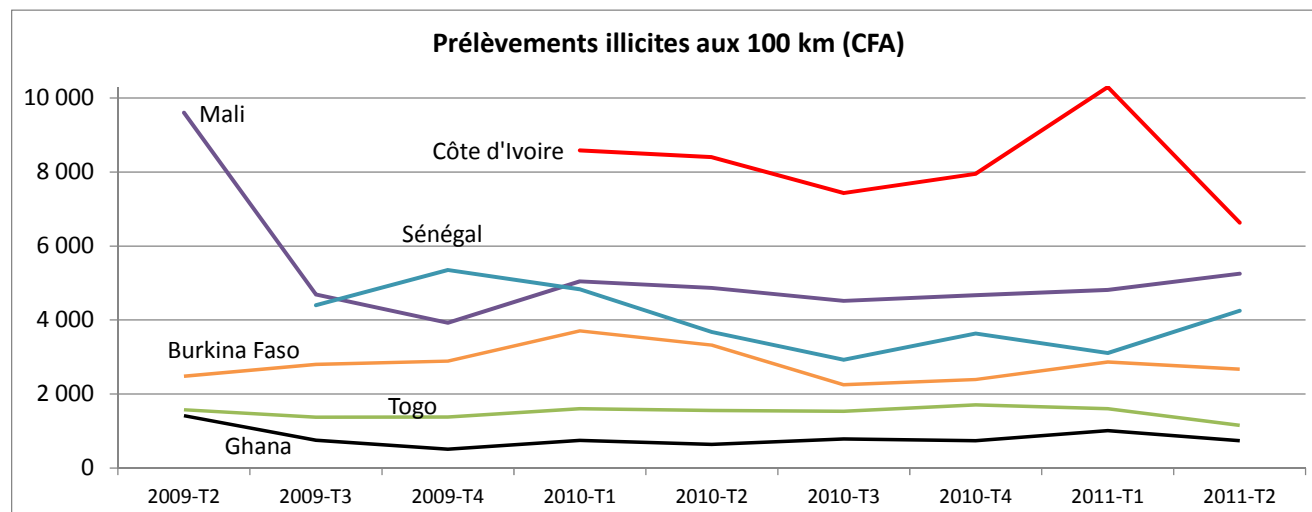
Comme auparavant, le **Mali** est second et tous les services contribuent significativement aux prélèvements, et le **Sénégal** arrive troisième, principalement à cause de la Gendarmerie et de la Police.

Figure 7 : Densité des prélèvements illicites par pays et par corps habillé



L'ordre des pays demeure inchangé depuis un an et demi : Le Ghana, grâce à la Police, et le Togo restent les meilleurs élèves et continuent de faire mieux alors que le Mali et le Sénégal empirent. Le Burkina Faso est stable.

Figure 8 : Evolution des prélèvements illicites aux 100 km par pays



III. Temps de contrôle

Le corridor **Bamako-Dakar** reste celui où les retards sont les plus longs avec 33 minutes de retards aux 100 km, soit plus de 8 heures de retard par voyage. Malgré le nombre de postes limité sur la partie malienne de ce corridor, les attentes sont sidérantes : en allant à Dakar, on perd ainsi 2h30min en moyenne aux deux postes de Kayes.

Les corridors les plus rapides dans le sens de l'export sont ceux en direction d'**Abidjan** et il s'agit de **Lomé-Ouagadougou** dans le sens de l'import avec environ 13 minutes de contrôle aux 100 km.

Le poste frontière le plus long à passer est celui de **Dakola** au Burkina Faso (frontière ghanéenne) avec deux heures en moyenne, alors que le plus rapide si l'on excepte les frontières ivoiriennes dans le sens de l'export est celui de **Faramana**, toujours au Burkina Faso (frontière malienne nord), avec une demi-heure.

Figure 9 : Temps de contrôle par voyage (en minutes) par corridor et sous-corridor

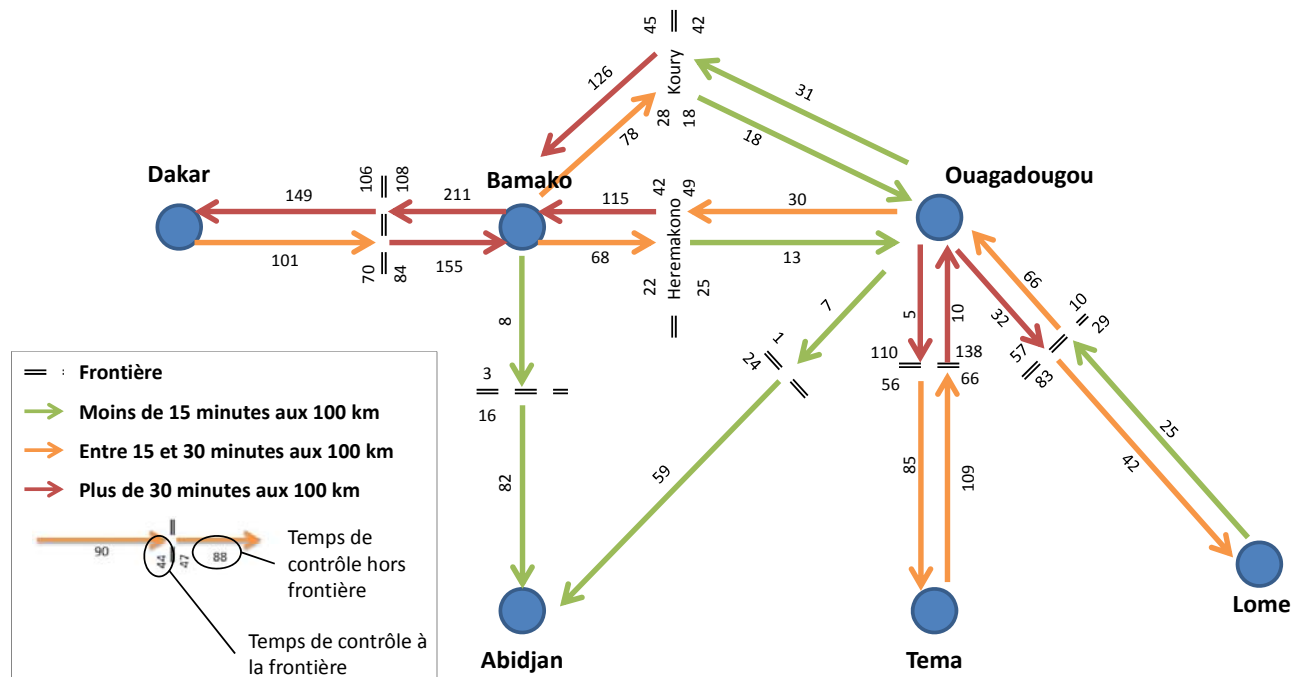
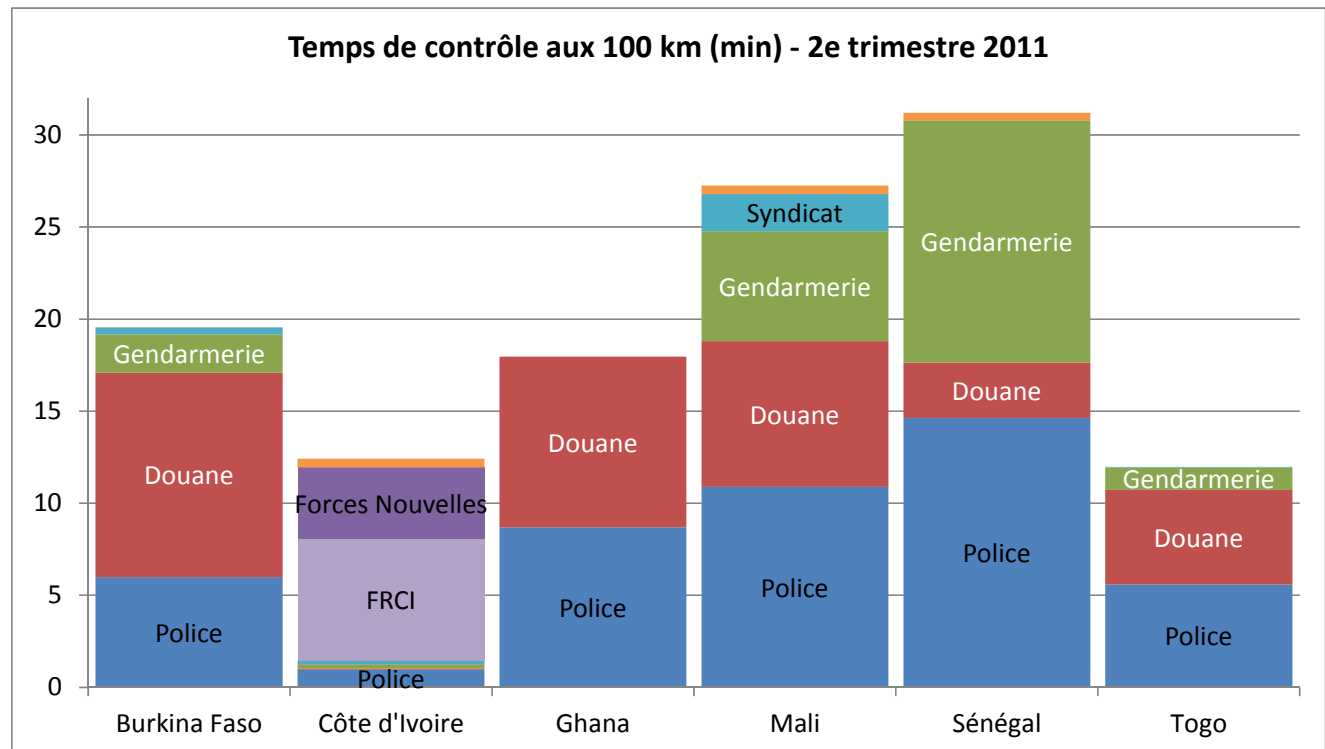


Tableau 3 : Temps de contrôle par voyage (en minutes) par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays	Temps de contrôle par voyage (min) hors frontière	Temps de contrôle par voyage (min) à la frontière	Corridor / Pays	Temps de contrôle par voyage (min) hors frontière	Temps de contrôle par voyage (min) à la frontière
Ouagadougou-Lomé	74	141	Ouaga-Bamako via Koury	158	87
Burkina Faso	32	57	Burkina Faso	31	42
Togo	42	83	Mali	126	45
Lomé-Ouagadougou	91	39	Bamako-Ouaga via Koury	96	46
Burkina Faso	66	10	Burkina Faso	18	18
Togo	25	29	Mali	78	28
Ouagadougou-Tema	90	166	Bamako-Dakar	360	213
Burkina Faso	5	110	Mali	211	108
Ghana	85	56	Sénégal	149	106
Tema-Ouagadougou	119	205	Dakar-Bamako	256	153
Burkina Faso	10	138	Mali	155	84
Ghana	109	66	Sénégal	101	70
Ouaga-Bamako via Hérémakono	144	92	Ouaga-Abidjan	65	25
Burkina Faso	30	49	Burkina Faso	7	1
Mali	115	42	Côte d'Ivoire	59	24
Bamako-Ouaga via Hérémakono	82	47	Bamako-Abidjan	90	19
Burkina Faso	13	25	Côte d'Ivoire	82	16
Mali	68	22	Mali	8	3

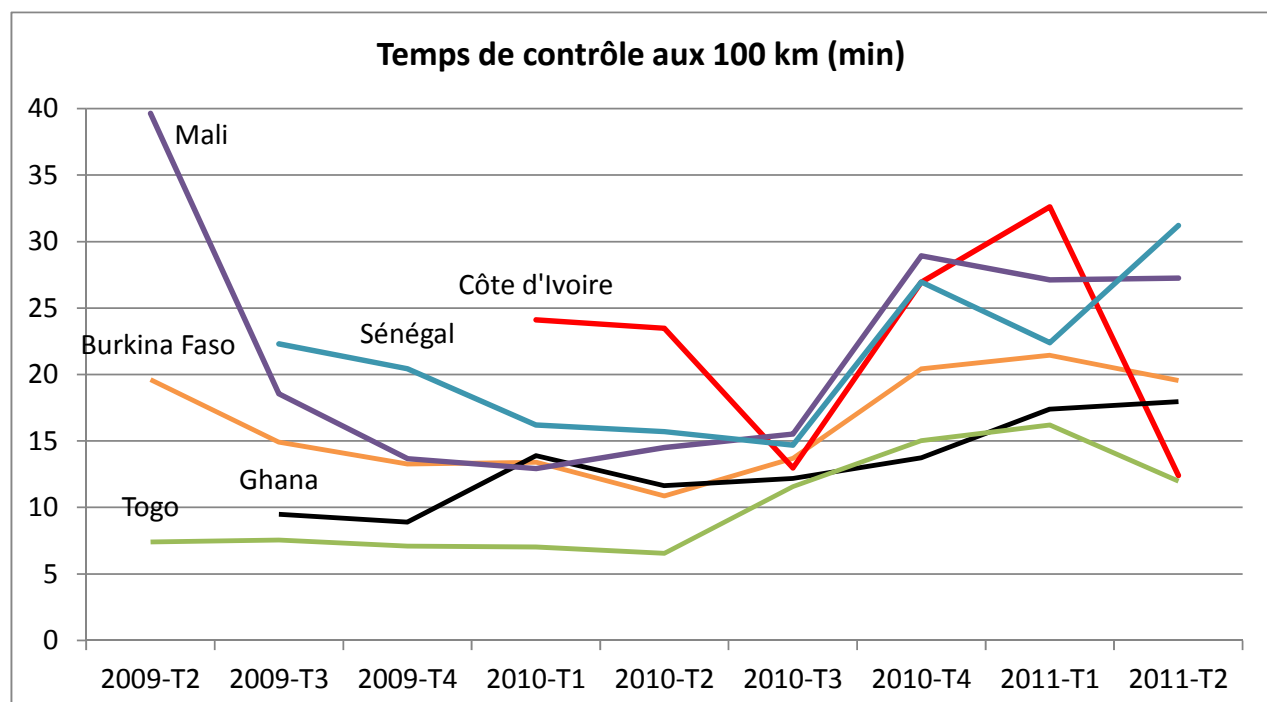
Le temps de contrôle par arrêt est très homogène entre pays et entre corps habillés : autour de 10 minutes par arrêt. Les conclusions sur la répartition des temps de contrôles sont donc très proches de celles sur le nombre de contrôles. Seul le **Ghana** voit une augmentation sensible de ses temps d'arrêt moyens.

Figure 10 : Densité des temps de contrôle par pays et par corps habillé



Note: Lorsque plusieurs services sont présents à un même poste, les temps de contrôles sont répartis de manière égale

Figure 11 : Evolution des temps de contrôle aux 100 km par pays



Méthodologie, objectifs et remerciements

Les indicateurs relevés lors des enquêtes sont :

- Le nombre de contrôles correspond au nombre moyen d'arrêts subis par les chauffeurs par un corps habillé donné, excluant les arrêts volontaires des chauffeurs pour manger ou dormir.
- Les temps de contrôle correspondent au temps total passé à ces postes de contrôle, excluant le temps des pauses volontaires (déjeuner, repos, prière).
- Les prélèvements illicites correspondent aux montants illégaux perçus par les services en uniforme de la part des chauffeurs. Les prélèvements illicites payés par d'autres acteurs tels que les transitaires ne sont pas inclus. Les moyennes nationales sont pondérées par la longueur de chaque corridor.

Bien que les indicateurs soient communs entre la section 1 « Trade Hub » et la section 2 « ATP/E-ATP », les résultats varient de manière très importante du fait des différentes catégories de camions et de marchandises. En effet, les camions suivis par le Trade Hub peuvent transporter toutes sortes de produits mais sont tous en bonne condition et ont leurs papiers en règle. En revanche, les camions suivis par ATP/E-ATP transportent des produits bien spécifiques, périssables pour la plupart et correspondant aux chaînes de valeur étudiées par le projet. Ces camions et leurs cargaisons ne sont pas tous en situation légale. Ainsi, ce trimestre au Burkina Faso, un camion suivi par le Trade Hub a payé environ 3 000 F CFA aux 100 km alors qu'un camion suivi par ATP a payé environ 10 000 F CFA aux 100 km.

Les équipes de l'UEMOA, du Trade Hub et d'ATP/E-ATP se sont efforcées de mettre en valeur les résultats les plus représentatifs des enquêtes effectuées et de faire ressortir les aspects clés de la gouvernance routière en Afrique de l'Ouest, tout en veillant consciencieusement à la fiabilité des données et à leur pertinence statistique.

Ce rapport a vocation à sensibiliser les décideurs au plus haut niveau au sein des secteurs public, privé, et de la société civile dans les domaines du transport et du commerce, pour faciliter le commerce dans la sous-région de manière durable et profitable pour tous.

Ce rapport présente les résultats d'enquêtes menées entre le 1^{er} avril 2011 et le 30 juin 2011.

L'OPA tient à remercier tous les acteurs qui ont contribué à la production et à la diffusion du présent rapport : les camionneurs qui remplissent les fiches d'enquêtes, les transporteurs et les syndicats, les points focaux et les coordinateurs nationaux, les media et les organisations de la société civile.

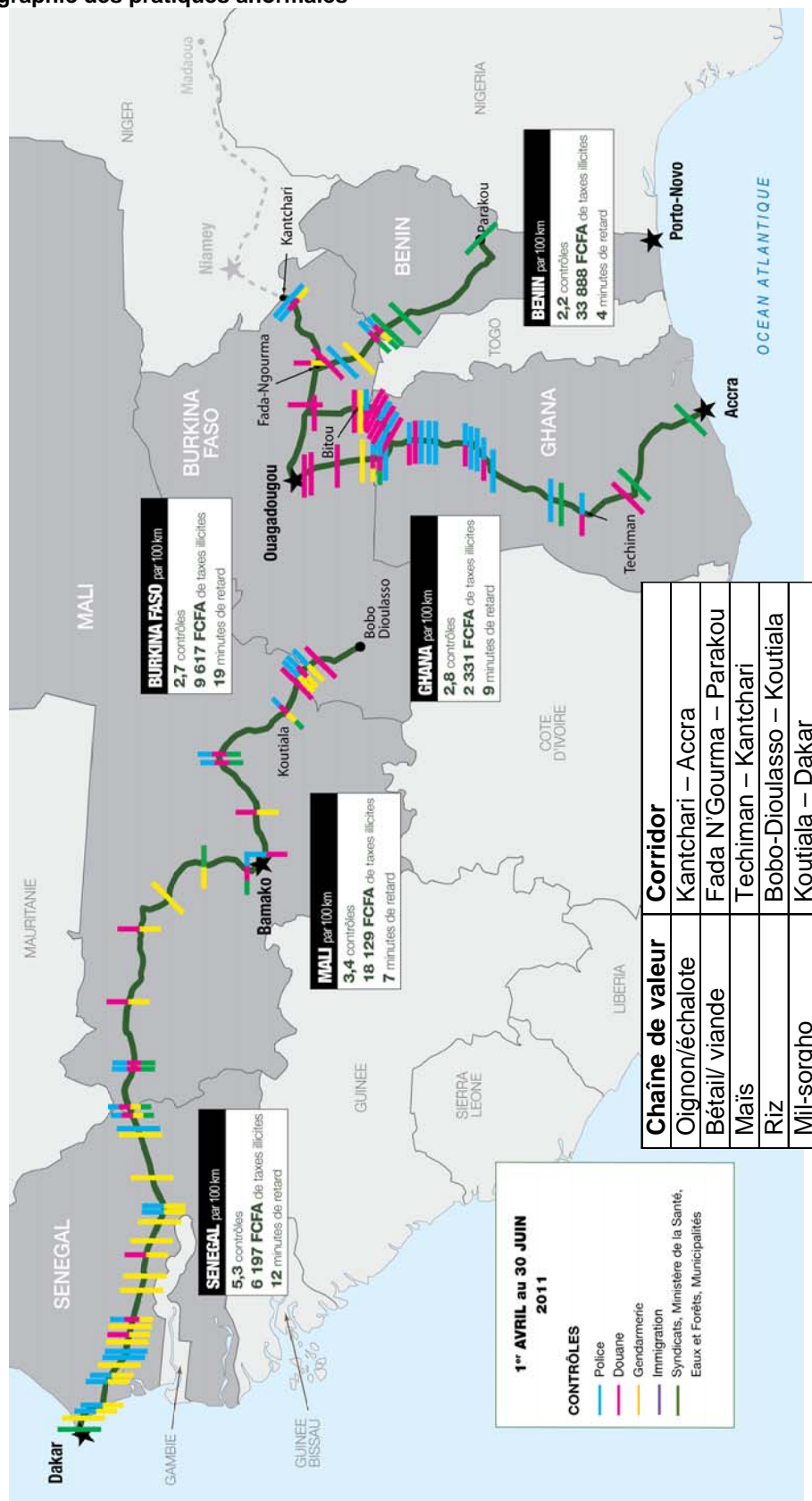
ANNEXE 1 : Données source, 1^{er} avril 2010 au 30 juin 2011

Corridor / Pays	Trimestre	Nombre de voyages	Distance parcourue en km	Nombre moyen de barrières par corps par voyage						Prélèvements illicites moyen en FCFA par corps par voyage						Délais par voyage (min)	
				Police	Douane	Gendarmerie	Autres	Total	Ratio sur 100 km	Police	Douane	Gendarmerie	Autres	Total	Ratio sur 100 km	Total	Ratio sur 100 km
Abidjan-Bamako	T2-2011	73	1174	3.8	0.5	2.3	9.4	16.0	1.4	6 671	981	3 247	43 647	54 545	4 646	109	9
	T1-2011	57	1174	9.1	2.5	7.7	18.3	37.6	3.2	5 095	15 525	9 267	61 492	91 379	7 784	319	27
	T2-2010	61	1174	5.2	2.8	4.9	23.8	36.7	3.1	8 498	5 065	5 342	55 384	74 290	6 328	312	27
Côte d'Ivoire	T2-2011	73	710	0.9	0.2	1.1	8.9	11.1	1.6	1 473	178	1 377	42 789	45 816	6 453	98	14
	T1-2011	57	710	4.3	1.4	4.6	16.9	27.1	3.8	1 705	7 468	5 834	58 108	73 115	10 298	232	33
	T2-2010	61	710	1.4	0.7	1.7	20.7	24.5	3.4	1 654	2 190	1 817	51 270	56 931	8 018	231	33
Mali	T2-2011	73	464	2.9	0.3	1.2	0.5	4.8	1.0	5 199	803	1 870	858	8 729	1 881	11	2
	T1-2011	57	464	4.8	1.1	3.2	1.4	10.5	2.3	3 391	8 057	3 433	3 384	18 265	3 936	88	19
	T2-2010	61	464	3.8	2.1	3.2	3.1	12.2	2.6	6 845	2 875	3 525	4 114	17 359	3 741	80	17
Abidjan-Ouaga	T2-2011	23	1263	1.9	0.8	0.9	5.8	9.4	0.7	4 587	2 130	3 087	51 848	61 652	4 881	90	7
	T1-2011	0	1263	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	T2-2010	63	1263	3.3	5.9	1.9	17.1	28.2	2.2	6 943	19 731	4 758	60 498	91 930	7 279	151	12
Burkina Faso	T2-2011	23	517	1.1	0.8	0.8	0.2	2.9	0.6	3 130	2 130	2 739	2 913	10 913	2 111	8	1
	T1-2011	0	517	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	T2-2010	63	517	1.2	4.8	0.9	0.3	7.1	1.4	4 313	17 232	3 326	1 613	26 484	5 123	40	8
Côte d'Ivoire	T2-2011	23	746	0.8	0.0	0.1	5.6	6.5	0.9	1 457	0	348	48 935	50 739	6 801	83	11
	T1-2011	0	746	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	T2-2010	63	746	2.1	1.1	1.0	16.9	21.1	2.8	2 631	2 499	1 432	58 885	65 446	8 773	110	15
Bamako-Dakar	T2-2011	165	1476	12.1	3.4	15.1	1.3	32.0	2.2	19 384	14 148	18 438	1 787	53 757	3 642	491	33
	T1-2011	159	1476	10.4	2.5	12.0	1.0	25.9	1.8	9 642	16 196	13 674	1 045	40 557	2 748	430	29
	T2-2010	180	1476	12.1	1.9	15.5	1.9	31.3	2.1	17 528	6 286	16 731	2 132	42 677	2 891	192	13
Mali	T2-2011	165	794	3.9	2.7	4.4	1.1	12.2	1.5	7 280	11 034	5 186	1 257	24 757	3 118	278	35
	T1-2011	159	794	3.9	2.0	3.7	1.0	10.7	1.3	7 716	6 822	3 771	1 045	19 354	2 438	277	35
	T2-2010	180	794	4.0	1.5	4.2	1.9	11.6	1.5	5 692	5 452	4 314	2 132	17 590	2 215	85	11
Sénégal	T2-2011	165	682	8.2	0.8	10.7	0.2	19.8	2.9	12 104	3 114	13 252	530	29 000	4 252	213	31
	T1-2011	159	682	6.5	0.5	8.2	0.0	15.2	2.2	19 266	9 374	9 903	0	21 203	3 109	153	22
	T2-2010	180	682	8.1	0.4	11.2	0.0	19.7	2.9	11 835	835	12 416	0	25 086	3 678	107	16
Bamako-Ouaga via Hérémakono	T2-2011	62	934	5.8	9.9	5.3	2.3	23.4	2.5	10 735	26 309	8 578	5 218	50 840	5 443	183	20
	T1-2011	86	934	6.3	10.5	5.4	2.4	24.6	2.6	26 153	11 651	8 422	4 860	51 086	5 470	169	18
	T2-2010	89	934	6.5	10.0	6.1	5.1	27.6	3.0	9 505	16 245	9 225	7 904	42 880	4 591	116	12
Burkina Faso	T2-2011	62	502	1.0	5.3	1.0	0.4	7.8	1.5	2 269	8 260	1 791	421	12 741	2 538	59	12
	T1-2011	86	502	1.0	5.7	0.9	0.3	7.9	1.6	7 977	1 894	1 495	268	11 633	2 317	54	11
	T2-2010	89	502	1.0	6.1	0.7	0.1	7.8	1.5	1 638	6 615	1 294	107	9 654	1 923	35	7
Mali	T2-2011	62	432	4.9	4.6	4.3	1.9	15.7	3.6	8 466	18 049	6 788	4 797	38 099	8 819	124	29
	T1-2011	86	432	5.3	4.8	4.5	2.2	16.8	3.9	18 176	9 758	6 927	4 592	39 453	9 133	115	27
	T2-2010	89	432	5.5	3.9	5.4	5.0	19.8	4.6	7 867	9 630	7 931	7 798	33 226	7 691	81	19
Bamako-Ouaga via Kourou	T2-2011	76	1035	6.3	10.6	5.0	2.9	24.8	2.4	12 407	25 116	7 544	6 330	51 397	4 966	194	19
	T1-2011	50	1035	6.4	9.9	5.2	2.0	23.5	2.3	18 980	12 875	7 543	4 224	43 621	4 215	180	17
	T2-2010	43	1035	6.2	11.1	5.3	7.0	29.6	2.9	12 876	22 130	8 814	9 968	53 789	5 197	119	11
Burkina Faso	T2-2011	76	488	0.9	5.2	1.0	0.6	7.8	1.6	2 317	8 152	2 046	745	13 260	2 717	55	11
	T1-2011	50	488	1.0	5.0	1.0	0.3	7.3	1.5	6 798	3 235	2 680	299	13 011	2 666	54	11
	T2-2010	43	488	1.0	6.2	0.8	0.1	8.0	1.6	2 505	8 324	2 190	89	13 109	2 686	41	8
Mali	T2-2011	76	547	5.3	5.4	4.0	2.3	17.1	3.1	10 090	16 964	5 498	5 585	38 137	6 972	139	25
	T1-2011	50	547	5.4	4.8	4.2	1.7	16.2	3.0	12 183	9 640	4 863	3 925	30 611	5 596	126	23
	T2-2010	43	547	5.3	4.9	4.5	6.9	21.6	3.9	10 371	13 805	6 624	9 879	40 680	7 437	78	14
Ouagadougou-Lomé	T2-2011	192	1020	4.8	8.9	2.7	0.1	16.5	1.6	5 280	7 074	3 772	56	16 182	1 586	172	17
	T1-2011	221	1020	5.4	10.8	3.7	0.0	20.0	2.0	8 706	6 217	4 952	0	19 875	1 949	208	20
	T2-2010	158	1020	5.0	9.6	3.7	0.2	18.6	1.8	5 393	8 402	4 830	213	18 839	1 847	93	9
Burkina Faso	T2-2011	192	274	0.9	5.1	0.9	0.0	6.9	2.5	1 410	4 427	1 721	0	7 557	2 758	83	30
	T1-2011	221	274	1.0	5.0	0.9	0.0	6.9	2.5	4 587	1 448	1 861	0	7 896	2 882	87	32
	T2-2010	158	274	1.1	4.3	0.8	0.0	6.2	2.3	1 458	4 186	1 589	0	7 234	2 640	44	16
Togo	T2-2011	192	746	3.9	3.8	1.8	0.1	9.6	1.3	3 871	2 648	2 051	56	8 625	1 156	89	12
	T1-2011	221	746	4.5	5.8	2.8	0.0	13.1	1.7	4 119	4 770	3 090	0	11 979	1 606	121	16
	T2-2010	158	746	3.9	5.4	2.9	0.2	12.4	1.7	3 935	4 216	3 241	213	11 605	1 556	49	7
Ouagadougou-Tema	T2-2011	100	1057	7.1	9.9	0.9	0.0	17.9	1.7	3 916	7 224	1 719	0	12 859	1 217	290	27
	T1-2011	197	1057	11.0	10.3	1.1	0.1	22.5	2.1	7 584	7 209	2 547	269	17 609	1 666	267	25
	T2-2010	111	1057	10.1	9.6	0.9	0.0	20.5	1.9	5 220	6 610	2 263	9	14 102	1 334	155	15
Burkina Faso	T2-2011	100	176	1.0	2.4	0.9	0.0	4.2	2.4	1 330	3 308	1 719	0	6 357	3 612	132	75
	T1-2011	197	176	1.0	3.5	1.1	0.1	5.7	3.2	4 437	1 480	2 547	244	8 706	4 947	114	65
	T2-2010	111	176	0.9	3.6	0.9	0.0	5.4	3.1	1 948	4 272	2 263	9	8 493	4 825	52	30
Ghana	T2-2011	100	881	6.1	7.6	0.0	0.0	13.7	1.6	2 586	3 916	0	0	6 502	738	158	18
	T1-2011	197	881	10.0	6.7	0.0	0.1	16.8	1.9	3 148	5 729	0	0	8 902	1 010	153	17
	T2-2010	111	881	9.1	6.0	0.0	0.0	15.1	1.7	3 272	2 337	0	0	5 609	637	103	12

Note: La monnaie utilisée dans les analyses est le Franc CFA. Au second trimestre 2011, 1 GH¢ était équivalent à 302 F CFA, au premier trimestre 2011 à 317 F CFA et au second trimestre 2010 à 362 F CFA.

SECTION 2 – Les Pratiques Anormales sur les corridors suivis par USAID ATP et E-ATP : présentation et analyse des résultats

Figure 12 : Cartographie des pratiques anormales



Introduction

Les projets Agribusiness and Trade Promotion (ATP) et Expanded Agribusiness and Trade Promotion (E-ATP) de l'USAID/Afrique de l'Ouest visent à accroître la valeur et le volume du commerce agricole intra-régional, en vue de contribuer à atteindre la cible de 6% de croissance agricole annuelle fixée par le Programme Général de Développement Agricole de l'Afrique (CAADP) du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) de l'Union Africaine. Ces deux projets contribuent également à la mise en œuvre de la politique agricole commune (ECOWAP) de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Politique Agricole de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (PAU) et de ses programmes fédérateurs régionaux. Ils se concentrent sur six chaînes de valeurs (maïs, oignon/échalote, bétail/viande, mil/sorgho, riz, volaille) le long des corridors de transport reliant les zones de production aux marchés de consommation en Afrique de l'Ouest.

A l'instar du projet West Africa Trade Hub, USAID ATP et E-ATP mènent des enquêtes sur les tracasseries routières. Les corridors concernés par ces enquêtes sont les suivants :

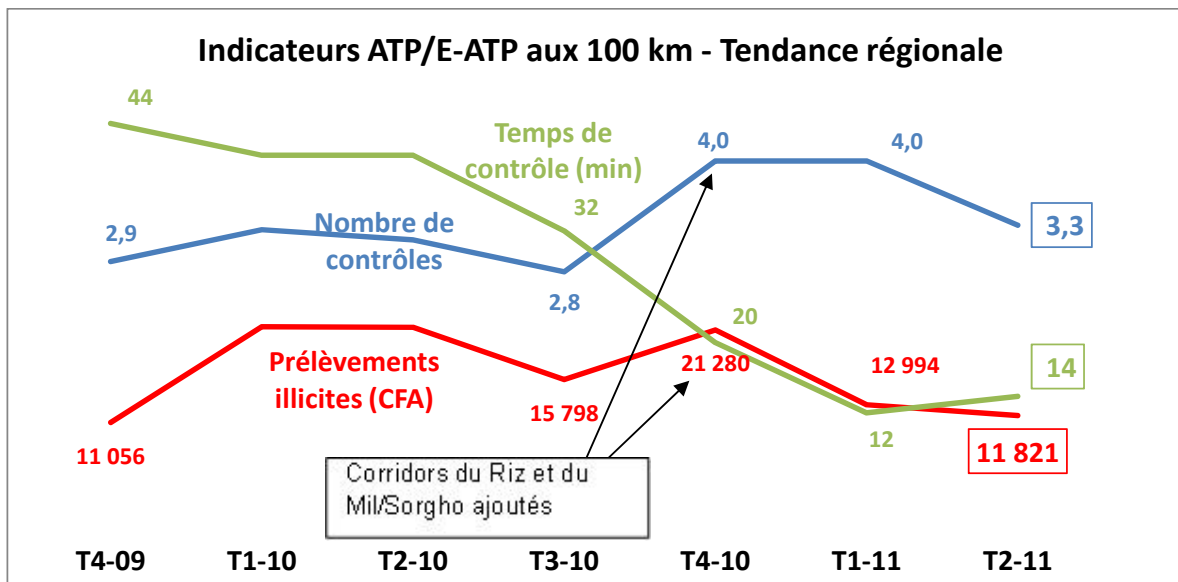
Chaîne de valeur	Corridor	Distance
Oignon/échalote	Kantchari (Burkina Faso) – Accra (Ghana)	1 316 km
Bétail/ viande	Fada N'Gourma (Burkina Faso) – Parakou (Bénin)	469 km
Maïs	Techiman (Ghana) – Kantchari (Burkina Faso)	976 km
Riz	Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) – Koutiala (Mali)	273 km
Mil-sorgho	Koutiala (Mali) – Dakar (Sénégal)	1 865 km

L'acheminement de ces marchandises agro-alimentaires par la route le long de ces corridors demeure toujours très pénible tant les contrôles sont nombreux, les taux de rackets très élevés, et les longs délais de contrôle.

L'ampleur du phénomène des pratiques anormales sur les axes routiers inter Etats des corridors suivis par USAID ATP et E-ATP est stupéfiante. Les conséquences sont néfastes pour les économies nationale et sous régionale. Néanmoins, depuis la mise en œuvre des différentes stratégies de diffusion de l'USAID ATP et E-ATP, l'ampleur des effets est réduite de plus du quart.

Résumé

La figure 13 ci-dessous donne une évolution des indicateurs sur les cinq corridors.



Comparé aux résultats du trimestre précédent, nous observons durant ce trimestre une baisse du nombre moyen de contrôles (3,3 contre 4 contrôles aux 100 km), une baisse du montant moyen de paiements illicites (11 800 F CFA contre 13 000 F CFA aux 100 km). Par contre le temps moyen perdu à l'occasion des contrôles a connu une légère hausse (14 minutes contre 12 minutes aux 100 km) qui peut être expliquée par le fait que les chauffeurs et les commerçants résistent de plus en plus aux demandes de paiement de pots de vin et prennent plus de temps à convaincre les contrôleurs de leurs bons droits.

Les perceptions restent toutefois largement excessives : un camion débourse ainsi illégalement plus de 106 000 F CFA en moyenne par voyage.

I. Nombre de contrôles

Le nombre de contrôle a connu une baisse au niveau de tous les corridors à l'exception du corridor du bétail/viande où ce nombre a enregistré une stagnation. Le Sénégal est le pays qui enregistre le plus de contrôles aux 100 km (5,28) tandis que le Bénin enregistre le nombre le moins élevé (2,19). Le corridor du riz compte le plus petit nombre de contrôle(12) alors que celui du mil/sorgho en compte le plus grand nombre (71).

Le classement des corps de contrôle en fonction, du nombre le plus élevé de stop est le suivant : police, douane, gendarmerie et autres (municipalités, syndicats, services phyto sanitaires).

Figure 14 : Contrôles observés par voyage et par corridor

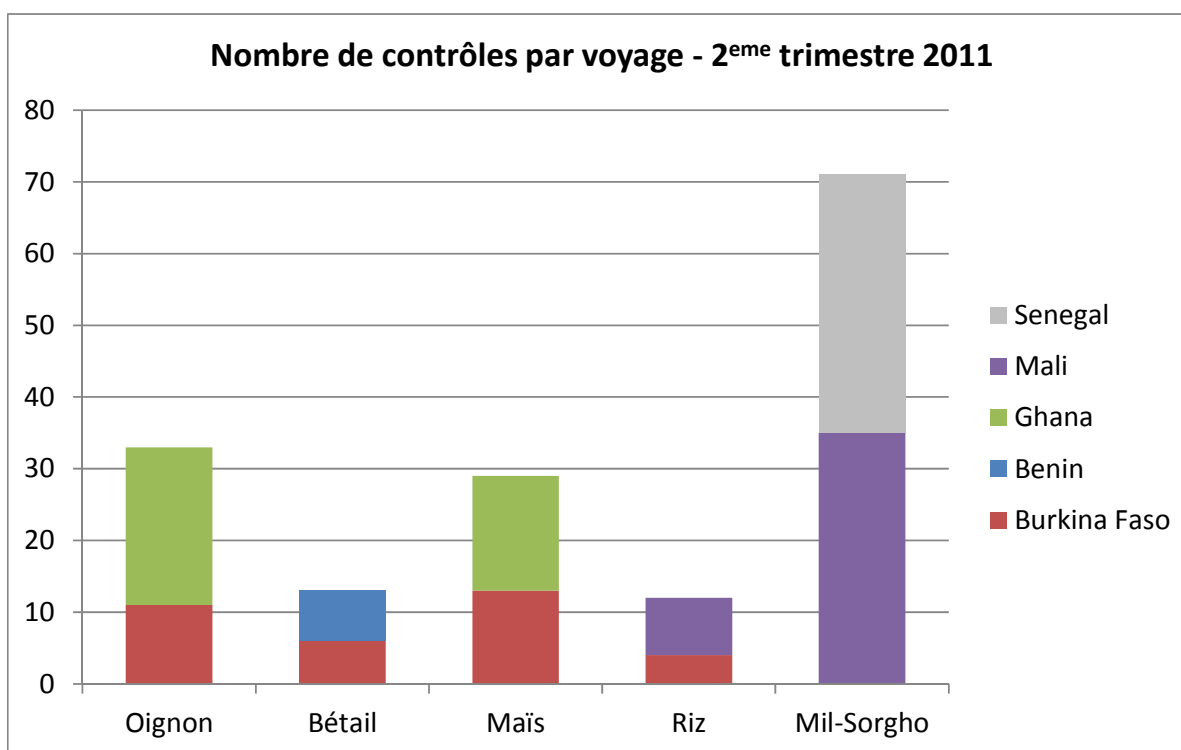
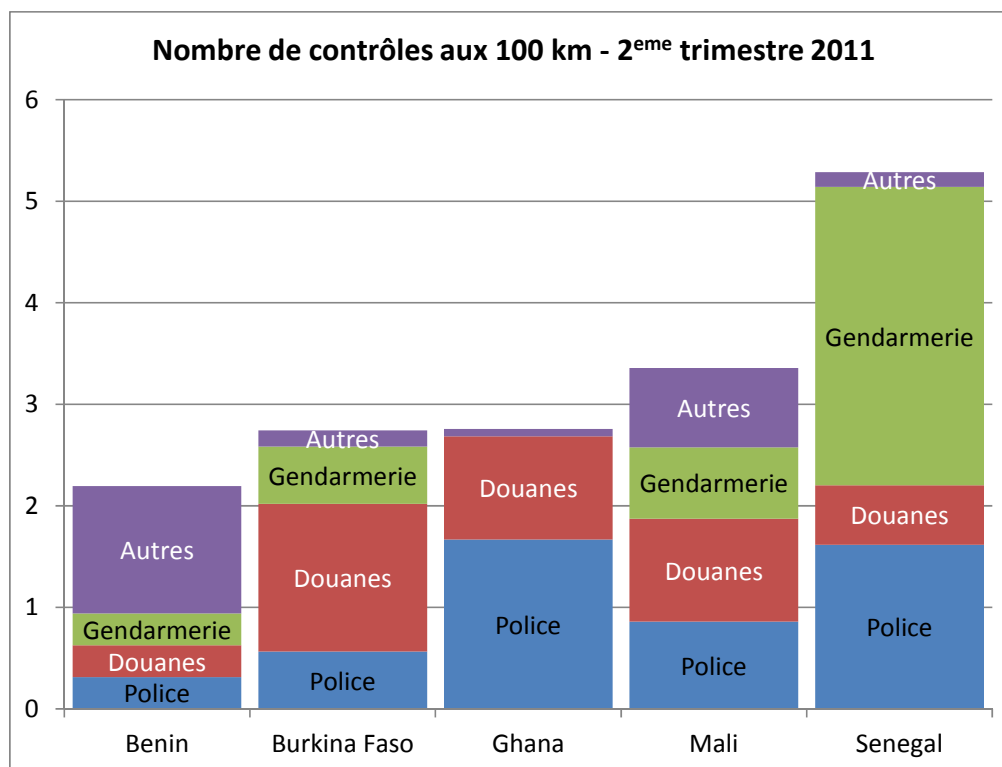
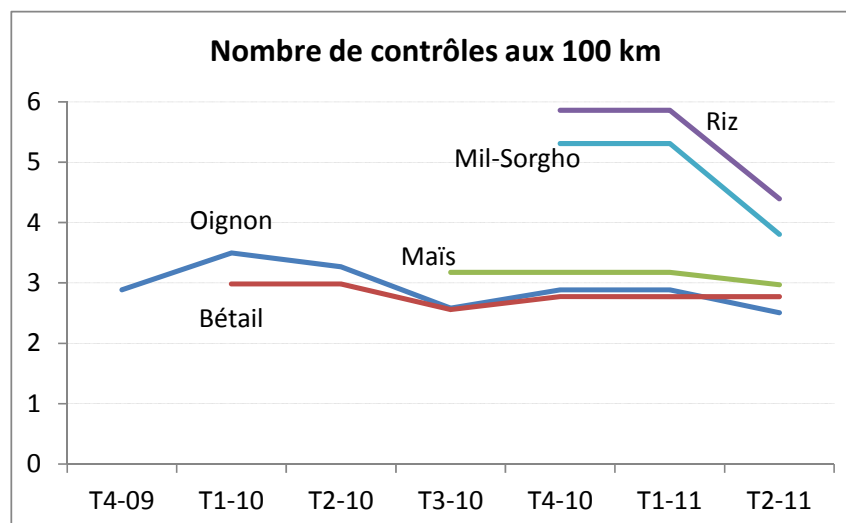


Figure 15: Densité des contrôles par pays et par corps habillé

Le Bénin avec 319 km de corridor enregistre la plus petite densité de contrôle aux 100 km : 2,19. Il est suivi par le Burkina Faso avec 2,74 contrôles aux 100 km pour une distance de 1 239 km, le Ghana avec 2,75 contrôles aux 100 km pour une distance de 1 379 km, le Mali avec 3,35 contrôles au 100 km pour 1 281 km et enfin le Sénégal avec 5,28 contrôles au 100 km sur une distance de 681 km

Sur l'ensemble des cinq corridors, 52 arrêts sont à mettre à l'actif de la police, 49 de la douane, 36 de la gendarmerie et 14 des autres corps (municipalités, syndicats, services phyto sanitaires).

La gendarmerie a occasionné le plus grand nombre d'arrêts au Sénégal soit 20. La police sévit le plus au Ghana (23 contrôle) tandis que la douane trouve son plus grand terrain de prédilection au Burkina Faso (18 contrôles) Les autres corps sont plus actifs au Bénin (4 contrôles).

Figure 16 : Evolution du nombre de contrôles aux 100 km par corridor

Comparé au trimestre précédent, le nombre de contrôle a enregistré une diminution au niveau de tous les corridors à l'exception du corridor du bétail/viande où il a stagné. Ainsi, ce nombre est passé de 99 à 71 pour le mil/sorgho, de 38 à 33 pour l'oignon, de 31 à 29 pour le maïs et de 16 à 12 pour le riz. Pour le bétail/viande, il est resté le même : 13.

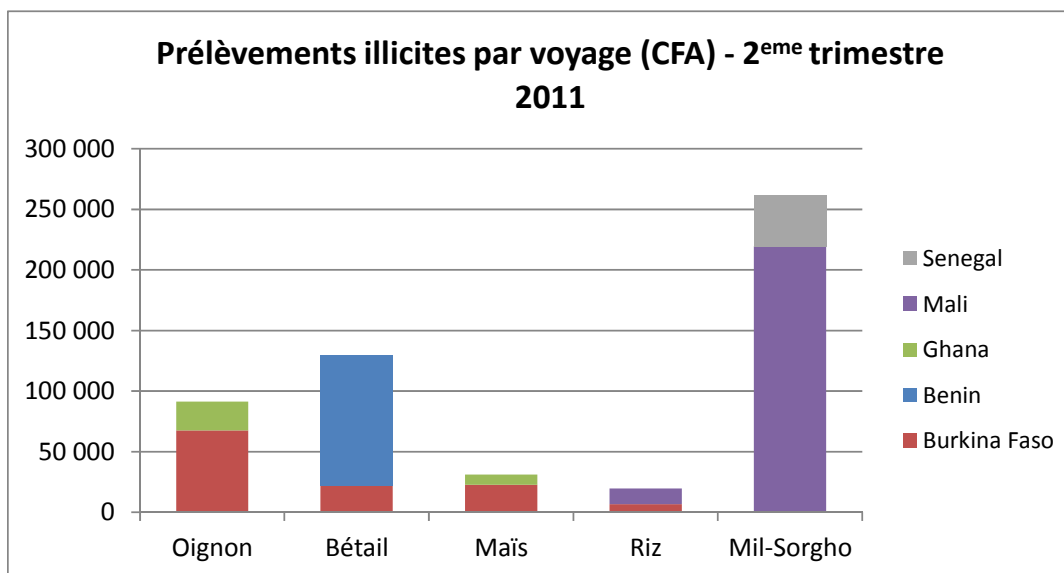
II. Prélèvements illicites

Les montants des prélèvements illicites sont en baisse au niveau du corridor du maïs, de l'oignon et du riz. Par contre, ils sont en hausse au niveau du corridor du bétail/viande et de celui du mil/sorgho.

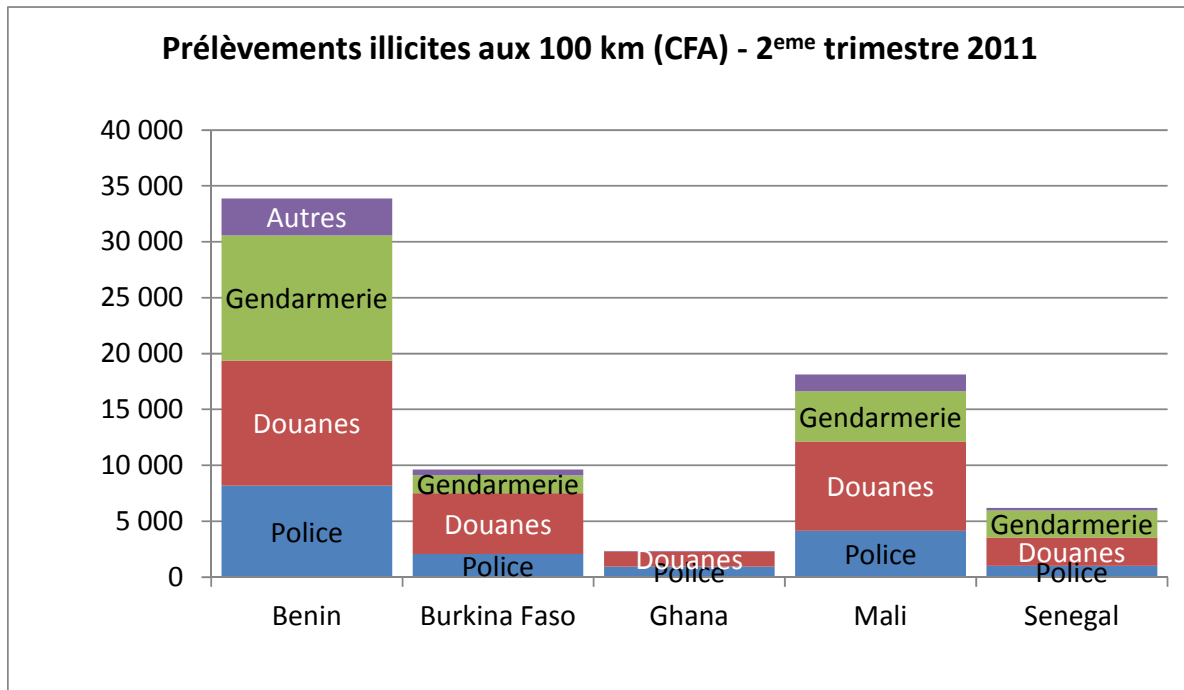
Le Ghana enregistre la plus petite densité de paiements illicites au 100 km suivi du Sénégal, du Mali et du Burkina Faso. Le Bénin enregistre le montant le plus élevé de paiements illicites au 100 km.

La douane est le corps qui perçoit le plus de perceptions illicites. Après viennent dans l'ordre, la gendarmerie, la police et les autres corps.

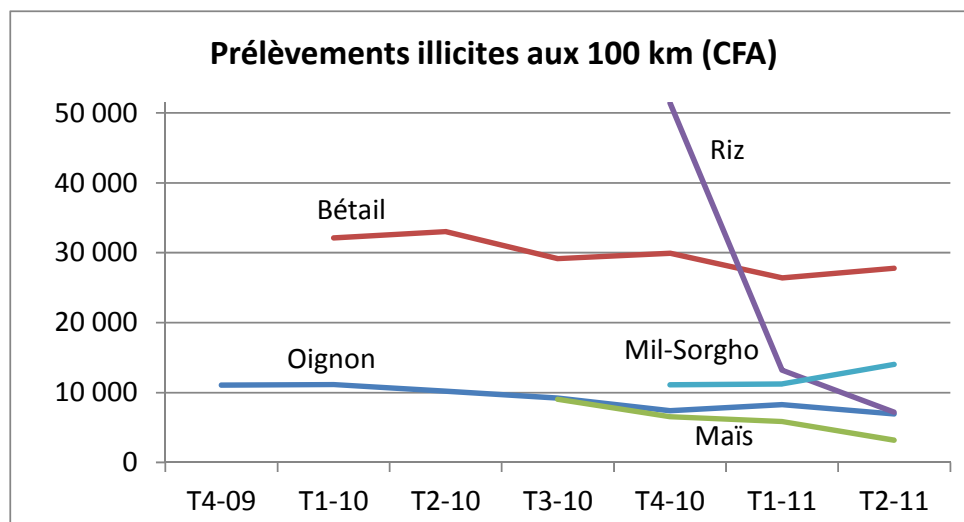
Figure 17 : Prélèvements illicites observés par voyage et par corridor



Par corridor, les montants moyens des perceptions illicites par voyage sont les suivants : 261 559 FCFA pour le corridor du mil/sorgho, 130 194 FCFA pour le bétail/viande, 91 340 pour l'oignon, 31 121 FCFA pour le maïs et 19 625 FCFA pour le riz.

Figure 18 : Densité des prélèvements illicites par pays et par corps habillé

La douane perçoit le plus de perceptions illicites par voyage avec un montant de 256 209 F CFA suivie de la police avec 148 296 F CFA de la gendarmerie avec 102 140 F CFA et des autres corps avec 28 849 F CFA.

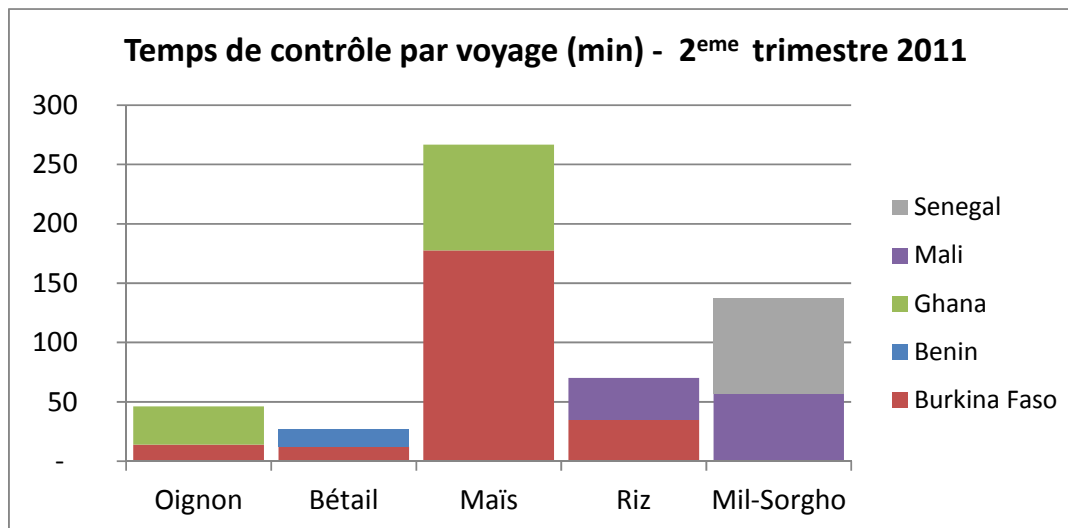
Figure 19 : Evolution des prélèvements illicites aux 100 km par corridor

Entre le trimestre précédent et le présent trimestre, les montants des prélèvements illicites ont connu une baisse pour les corridors du maïs, de l'oignon et du riz. Ils sont passés respectivement de 57 125 à 31 121 F CFA par voyage, de 108 670 à 91 340 F CFA et de 36 056 à 19 625 F CFA. Ils ont enregistré une hausse pour les corridors du bétail/viande et du mil/sorgho passant respectivement de 123 230 à 130 194 F CFA et de 209 981 à 261 559 F CFA.

III. Temps de contrôle

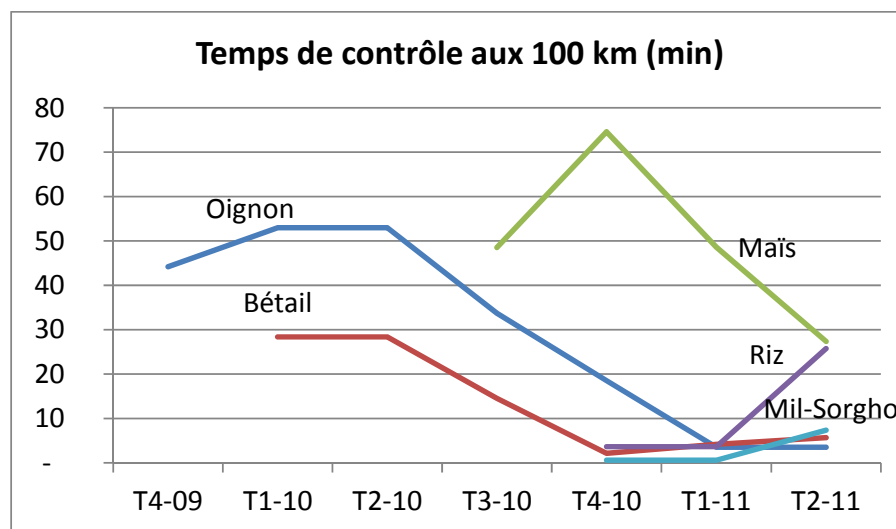
Les baisses des montants des paiements illicites sont le résultat de plus de professionnalisme de la part des chauffeurs et des commerçants. Ils sont également dus au fait que ces derniers prennent de plus en plus conscience de leurs droits d'usagers de la route. Aussi, ils n'hésitent plus à contester les demandes de paiement de pots de vin que leur adressent les contrôleurs routiers. Par conséquent, ils prennent plus de temps à discuter avec les contrôleurs. Quant aux contrôleurs, ils font perdre du temps aux usagers qui ne veulent pas se plier à leur demande de paiement de pots de vin. Ils consacrent aussi plus de temps à faire les vrais contrôles pour les usagers non coopératifs.

Figure 20 : Temps de contrôle observés par voyage et par corridor



Les temps de contrôle par voyage sont de 27,3 min aux 100 km pour le corridor du maïs, de 25,7 min pour celui du riz, 7,4 pour le mil/sorgho, 5,7 pour le bétail/viande et 3,5 pour l'oignon.

Figure 21 : Evolution des temps de contrôle aux 100 km par corridor



A l'exception du corridor de l'oignon où ces temps sont stagnants et du corridor du maïs où les retards ont chuté de 49 à 28 minutes, ils ont connu des hausses au niveau de tous les autres corridors. Entre le trimestre précédent et le présent trimestre, ces temps sont passés de 4 à 26 minutes aux 100 km pour le corridor du riz, de 1 à 7 minutes pour le mil/sorgho et de 4 à 6 minutes pour le bétail.

Conclusion

Les stratégies de diffusion et de plaidoyer des projets USAID ATP et E-ATP continuent à porter des fruits sur l'ensemble des trois variables : baisse importante et soutenue des délais, réduction significative des pots de vin, stagnation du nombre des barrières. Ces stratégies sont mises en œuvre avec les camionneurs et les commerçants qui comprennent de plus en plus l'importance du professionnalisme et du dialogue permanent avec les forces de l'ordre.

ANNEXE 2 : Données source, 1^{er} avril 2010 au 30 juin 2011

Pays / Corridor	Trimestre	Nombre de voyages	Distance parcourue en km	Nombre moyen de barrières par corps par voyage				Prélèvements illicites moyen en FCFA par corps par voyage				Délais par voyage (min)					
				Police	Douane	Gendarmerie	Autres	Total	Ratio sur 100 km	Police	Douane	Gendarmerie	Autres	Total	Ratio sur 100 km		
Burkina Faso	T2-2011	39	400	2	7	2	0	11	2.8	15,000	42,154	9,795	667	67,615	16,904	14	4
	T1-2011	26	400	2	6	2	0	10	2.5	19,500	40,193	17,808	0	77,501	19,375	14	4
	T2-2010	44	400	3	7	3	0	13	3.3	22,216	52,136	6,932	1,136	82,420	20,605	284	71
	T2-2011	39	916	12	10	0	0	22	2.4	8,217	15,177	0	331	23,724	2,590	32	3
Ghana	T1-2011	26	916	18	10	0	0	28	3.1	10,718	17,052	0	3,399	31,169	3,403	32	3
	T2-2010	44	916	19	9	0	2	30	3.3	28,203	20,753	0	2,621	51,577	5,631	413	45
	T2-2011	39	1316	14	17	2	0	33	2.5	23,217	57,330	9,795	998	91,340	6,941	46	3
	T1-2011	26	1316	20	16	2	0	38	2.9	30,218	57,245	17,808	3,399	108,670	8,258	46	3
Kantchari-Accra	T2-2010	44	1316	22	16	3	2	43	3.3	50,419	72,889	6,932	3,757	133,997	10,182	697	53
	T2-2011	49	150	2	2	1	1	6	4.0	7,143	6,827	5,061	3,061	22,092	14,728	12	8
	T1-2011	47	150	2	2	1	1	6	4.0	7,606	6,479	4,915	2,787	21,787	14,525	11	7
	T2-2010	25	150	2	2	2	1	7	4.7	12,300	7,360	9,320	1,000	29,980	19,987	66	44
Benin	T2-2011	49	319	1	1	1	4	7	2.2	26,122	35,714	35,714	10,551	108,102	33,888	14	4
	T1-2011	47	319	1	1	1	4	7	2.2	30,957	30,745	31,170	9,170	102,043	31,988	9	3
	T2-2010	25	319	1	1	1	4	7	2.2	36,000	37,000	35,800	16,000	124,800	39,122	67	21
	T2-2011	49	469	3	3	2	5	13	2.8	33,265	42,541	40,776	13,612	130,194	27,760	27	6
Fada - Parakou	T1-2011	47	469	3	3	2	5	13	2.8	38,564	37,223	36,085	11,957	123,830	26,403	20	4
	T2-2010	25	469	3	3	3	5	14	3.0	48,300	44,360	45,120	17,000	154,780	33,002	133	28
	T2-2011	16	463	11	4	0	1	16	3.5	4,842	3,063	0	514	8,418	1,818	89	19
	T1-2011	9	463	8	8	0	1	17	3.7	7,690	10,093	0	172	17,955	3,878	158	34
Burkina Faso	T2-2011	16	513	2	7	3	1	13	2.5	2,563	13,688	4,063	2,391	22,703	4,426	178	35
	T1-2011	9	513	5	4	4	1	14	2.7	5,000	26,392	7,111	667	39,170	7,635	316	62
	T2-2010	16	976	13	11	3	2	29	3.0	7,404	16,750	4,063	2,904	31,121	3,189	267	27
	T1-2011	9	976	13	12	4	2	31	3.2	12,690	36,485	7,111	839	57,125	5,853	474	49
Burkina Faso	T2-2011	15	176	1	2	1	0	4	2.3	1,000	4,500	1,250	0	6,750	3,835	35	20
	T1-2011	9	176	2	4	1	0	7	4.0	1,889	5,333	2,111	0	9,333	5,303	7	4
	T2-2010	15	97	3	2	3	0	8	8.2	1,438	10,375	1,063	0	12,875	13,273	36	37
	T1-2011	9	97	3	3	3	0	9	9.3	3,389	20,278	3,056	0	26,722	27,549	3	3
Mali	T2-2011	15	273	4	4	4	0	12	4.4	2,438	14,875	2,313	0	19,625	7,189	70	26
	T1-2011	9	273	5	7	4	0	16	5.9	5,278	25,611	5,167	0	36,056	13,207	10	4
	T2-2010	22	1,184	8	11	6	10	35	3.0	51,568	92,123	56,364	19,300	219,355	18,527	57	5
	T1-2011	26	1,184	10	11	15	13	49	4.1	48,692	85,250	26,123	11,731	171,796	14,510	7	1
Senegal	T2-2011	22	681	11	4	20	1	36	5.3	6,909	17,318	16,386	1,591	42,205	6,197	81	12
	T1-2011	26	681	12	4	31	3	50	7.3	12,854	14,394	9,846	923	38,017	5,583	4	1
	T2-2010	22	1865	19	15	26	11	71	3.8	58,477	109,441	72,750	20,891	261,559	14,025	138	7
	T1-2011	26	1865	22	15	46	16	99	5.3	61,546	99,644	35,969	12,654	209,813	11,250	11	1

Note: La monnaie utilisée dans les analyses est le Franc CFA. Au second trimestre 2011, 1 GH¢ était équivalent à 302 F CFA, au premier trimestre 2011 à 317 F CFA et au second trimestre 2010 à 362 F CFA.

NOTES

LES PLAINTES SONT LA CLE POUR REDUIRE LES TRACASSERIES ROUTIERES



L'administration des douanes, de la police, la gendarmerie et de l'immigration ont mis en place des numéros verts afin que les chauffeurs puissent appeler et porter plainte. Les plaintes constituent une voie importante permettant aux chauffeurs d'aider l'administration à punir les agents indéliquats aux postes des contrôles.

Selon les pays où ils se trouvent, les chauffeurs victimes de tracasseries peuvent appeler sur les numéros suivants pour rapporter l'incident:

BENIN

Pour une plainte contre un agent de la douane, composer le
+229 81 00 00 01
ou
+229 81 00 00 02.

BURKINA FASO

Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **110.**

COTE D'IVOIRE

Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **100.**

GHANA

Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **+233 (0) 30 277 6435.**

Pour une plainte contre un agent de la douane, composer le **+233 (0) 28 953 3990.**

Pour une plainte contre un agent de la police des frontières, composer le **+233 (0) 28 955 6000.**

MALI

Pour une plainte contre un agent de la gendarmerie, composer le **+223 66 71 17 12.**

Pour une plainte contre un agent de la douane, composer le **+223 79 03 20 33.**

NIGER

Pour une plainte contre tout agent des forces de l'ordre, composer le **08 00 11 11.**

SENEGAL

Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **17**
ou
+221 33 84 22 874.

Pour une plainte contre un agent de la douane, composer le **800 80 44 44.**

Pour une plainte contre un agent de la gendarmerie, composer le **800 00 20 20.**

TOGO

Pour une plainte contre un agent de la gendarmerie, composer le **172.**

Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **161** ou **117.**

Pour une plainte contre un agent de la police ou la gendarmerie appeler le commandant Gbadagou au **+228 90 05 25 67.**



BORDERLESS est une campagne pour donner un élan aux visions de la CEDEAO et de l'UEMOA d'une Afrique de l'Ouest intégrée.

BORDERLESS est une vision pour un commerce plus efficace en Afrique de l'Ouest par la réduction des barrières tarifaires et non tarifaires.

BORDERLESS c'est l'harmonisation des procédures, la dénonciation de la corruption, la facilitation de la libre circulation des personnes et des biens et la réduction des coûts.

BORDERLESS c'est l'expansion des investissements et la création d'emplois pour plus de revenus pour les Etats et pour les populations.

