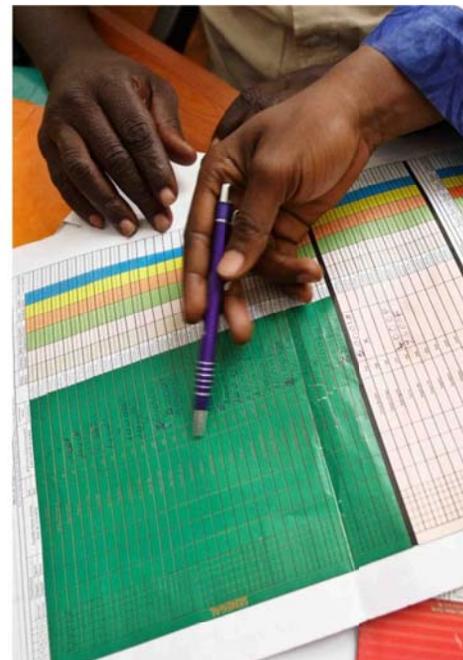


15^{ème} rapport de l'OPA UEMOA



Ce rapport présente les informations sur les points de contrôle, les perceptions illicites et les temps de contrôle, recueillies du 1^{er} janvier au 31 mars 2011. Le rapport comprend deux sections :

1 – Les six corridors¹ 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 corridors² 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 premier trimestre 2011

BORDERLESS
Removing trade barriers in West Africa

¹ Afin de faciliter l'analyse, un corridor OPA ou ATP relie uniquement deux Etats.

² Les corridors ATP ne concernent qu'un seul type de produit agro-alimentaire.

Introduction générale

Le présent rapport inaugure un format sensiblement différent de celui des trimestres précédents. Les objectifs de ce changement sont de faciliter la lecture et la compréhension des résultats, de présenter l'évolution des tendances dans le temps et de fournir des analyses plus pertinentes aux décideurs tout en réduisant le volume global du rapport. Bien que les données source restent identiques, la présentation privilégie désormais les représentations graphiques, plus visuelles. Les textes ont été écourtés pour aller à l'essentiel et éviter la duplication d'informations.

Les indicateurs relevés lors des enquêtes restent les mêmes :

- 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, au Burkina Faso, un camion suivi par le Trade Hub paiera en moyenne 3 000 F CFA aux 100 km alors qu'un camion suivi par ATP paiera 12 000 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.

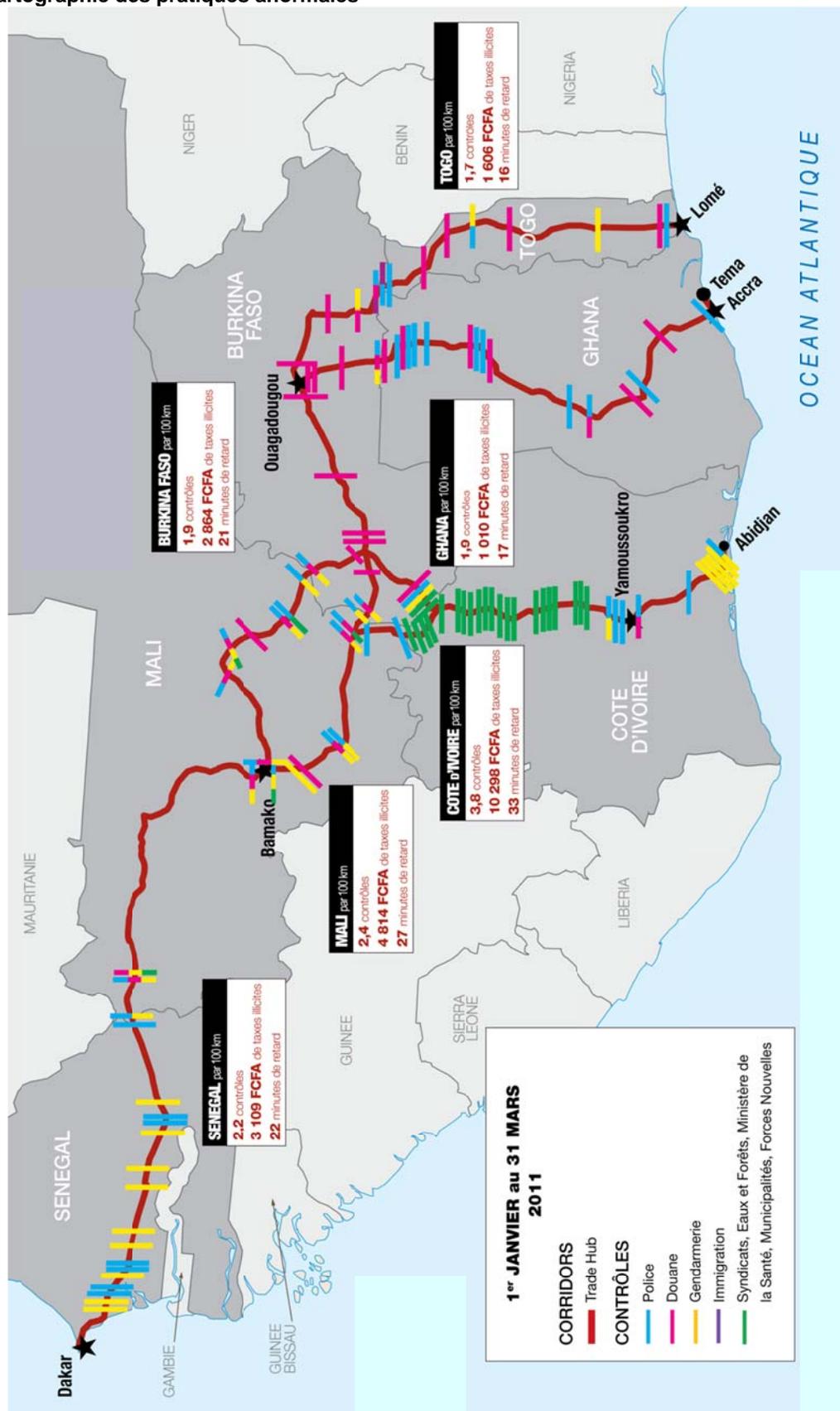
Ce rapport a vocation à sensibiliser les décideurs au plus haut niveau au sein des secteurs public, privé, et de la société civile dans les domaines du transport et du commerce, pour faciliter le commerce dans la sous-région de manière durable et profitable pour tous.

Ce rapport présente les résultats d'enquêtes menées entre le 1^{er} janvier 2011 et le 31 mars 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.

SECTION 1 – Observatoire des Pratiques Anormales en Afrique de l'Ouest

Figure 1: Cartographie des pratiques anormales



Résultats des enquêtes menées sur les corridors suivis par le Trade Hub

Introduction

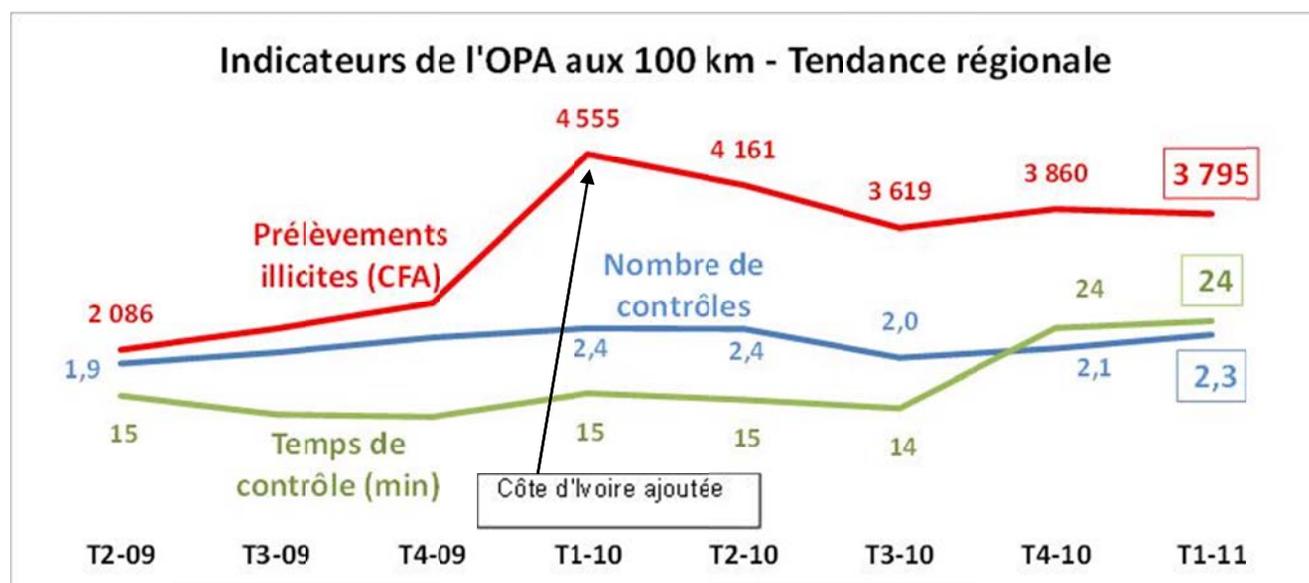
L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers est une initiative de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine) et de la CEDEAO (Communauté Economique Des Etats d'Afrique de l'Ouest), mise en place en 2005 avec l'appui technique et financier de l'Agence Américaine pour 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 l'axe Abidjan-Ouagadougou.

Résumé

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



Les résultats du premier trimestre 2011 montrent une stabilisation des différents indicateurs. L'augmentation des temps de contrôle observée au quatrième trimestre 2010 se confirme avec une légère hausse de 4% depuis le dernier trimestre. Elle est due en partie à une augmentation réelle des retards aux postes de contrôle, et en partie à une prise en compte plus exhaustive de tous les temps d'attente, en particulier aux frontières, de la part des chauffeurs.

Par rapport au trimestre précédent (14^{ème} rapport), les prélèvements illicites ont légèrement diminué de 2% et le nombre de contrôles a légèrement augmenté de 8%. Les perceptions restent largement excessives : un camion en règle débourse ainsi illégalement plus de 43 000 F CFA en moyenne par voyage.

I. Nombre de contrôles

La densité des contrôles est relativement homogène dans la sous-région. Toutefois, le corridor **Abidjan-Bamako** reste le plus dense avec 3,2 contrôles aux 100 km, soit 38 arrêts par voyages en moyenne. Cela est d'autant plus vrai dans le sens de l'import et dans la partie ivoirienne avec plus d'un contrôle tous les 20 km. Le corridor le moins dense est **Bamako-Dakar**, avec 1,8 contrôle aux 100 km. Le nombre de points de contrôle est encore inférieur dans le sens de l'export sur ce corridor.

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

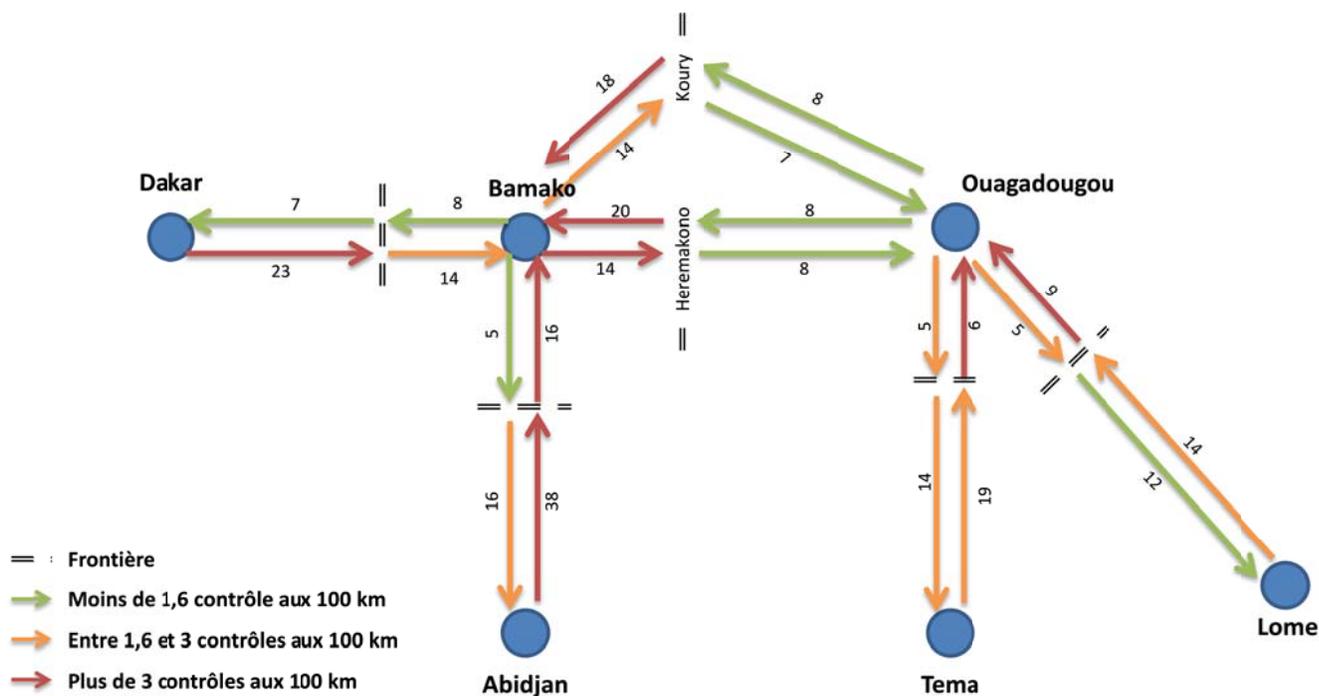


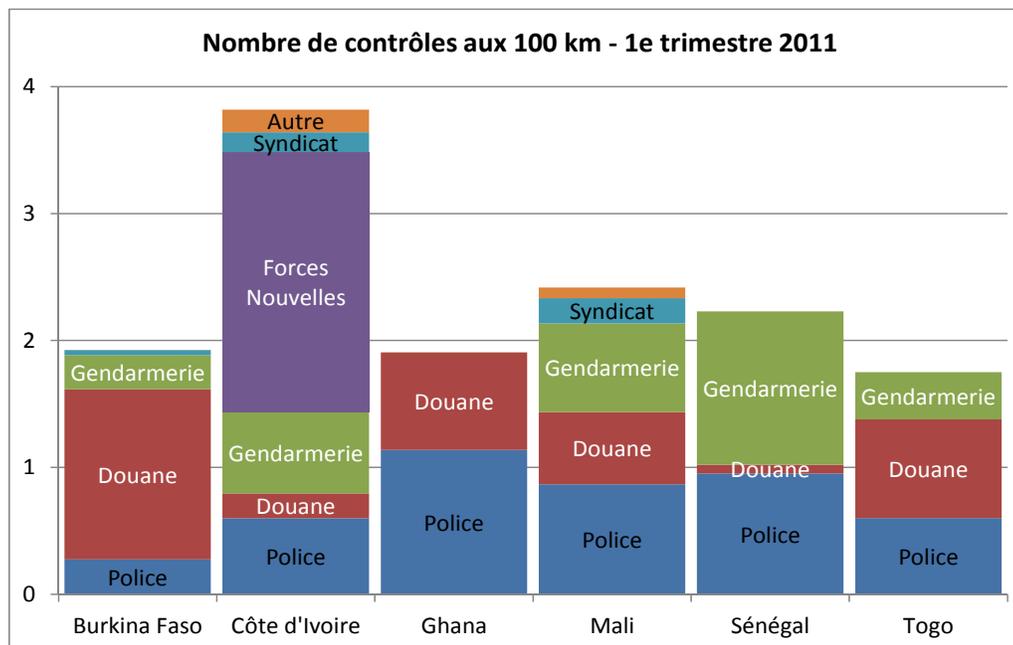
Tableau 1 : Nombre de contrôles par voyage, par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays	Nombre de contrôles par voyage	Corridor / Pays	Nombre de contrôles par voyage
Ouagadougou-Lomé	17	Ouaga-Bamako via Kourou	26
Burkina Faso	5	Burkina Faso	8
Togo	12	Mali	18
Lomé-Ouagadougou	23	Bamako-Ouaga via Kourou	21
Burkina Faso	9	Burkina Faso	7
Togo	14	Mali	14
Ouagadougou-Tema	19	Bamako-Dakar	15
Burkina Faso	5	Mali	8
Ghana	14	Sénégal	7
Tema-Ouagadougou	25	Dakar-Bamako	37
Burkina Faso	6	Mali	14
Ghana	19	Sénégal	23
Ouaga-Bamako via Hérémakono	27	Bamako-Abidjan	21
Burkina Faso	8	Côte d'Ivoire	16
Mali	20	Mali	5
Bamako-Ouaga via Hérémakono	22	Abidjan-Bamako	54
Burkina Faso	8	Côte d'Ivoire	38
Mali	14	Mali	16

La **Côte d'Ivoire** est le pays comptant la plus grande densité de points de contrôle, en grande partie à cause des contrôles intensifs effectués au Nord du pays.

Le **Mali** arrive en seconde position avec tous les services contribuant significativement, suivi du **Sénégal** à cause de la Gendarmerie.

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



A l'exception de la Côte d'Ivoire, le nombre de contrôles est stable par rapport au dernier trimestre et aussi par rapport à l'année dernière.

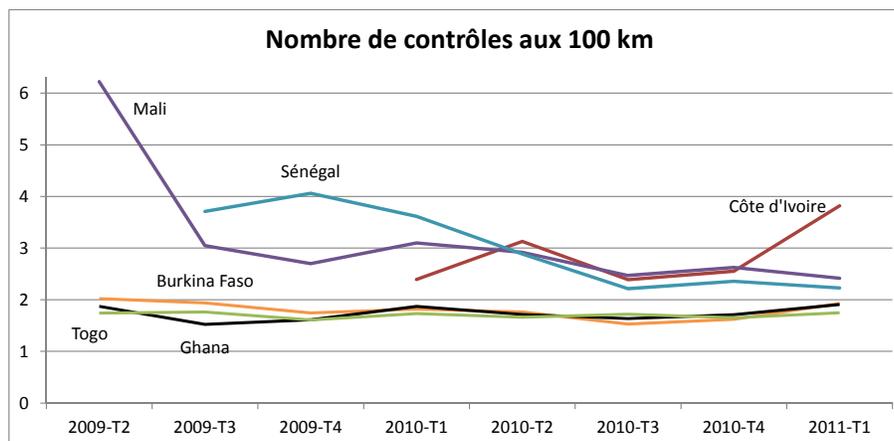
La situation politique en **Côte d'Ivoire** au premier trimestre peut expliquer l'augmentation de 50% des contrôles dans ce pays depuis le trimestre précédent. Cette augmentation est imputable à tous les services.

Au **Togo**, l'annonce en janvier 2011 de la fermeture du poste de Douane de Kante, puis l'annonce en mars 2011 de la fermeture des postes de Douane de Dapaong Nord et Cinkansé Sud ne se sont malheureusement pas encore concrétisées sur le terrain.

La légère augmentation des contrôles au **Ghana** est totalement imputable à la Police.

Au **Mali**, on note une nette diminution des contrôles de la part des Syndicats (voir Annexes).

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



II. Prélèvements illicites

Contrairement au nombre de contrôles, les prélèvements illicites dépendent beaucoup du corridor et du pays. Les « pots-de-vin » sur le corridor **Abidjan-Bamako** sont nettement plus élevés à 7 800 F CFA aux 100 km. Ceci est principalement dû au côté ivoirien où les perceptions illicites peuvent atteindre les 11 000 F CFA aux 100 km, soit presque 80 000 F par voyage.

Le corridor **Tema-Ouagadougou** est le moins cher avec 1 700 CFA aux 100 km (deux sens confondus), grâce à la partie ghanéenne du corridor.

A l'intérieur d'un même pays il peut avoir une grande différence entre les prélèvements illicites d'un corridor à l'autre. Ainsi au Mali, on paye en moyenne 1 700 F CFA aux 100 km de Bamako vers la frontière ivoirienne et six fois plus, soit plus de 10 000 F CFA aux 100 km, de Bamako vers la frontière burkinabè de Hérémakono.

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

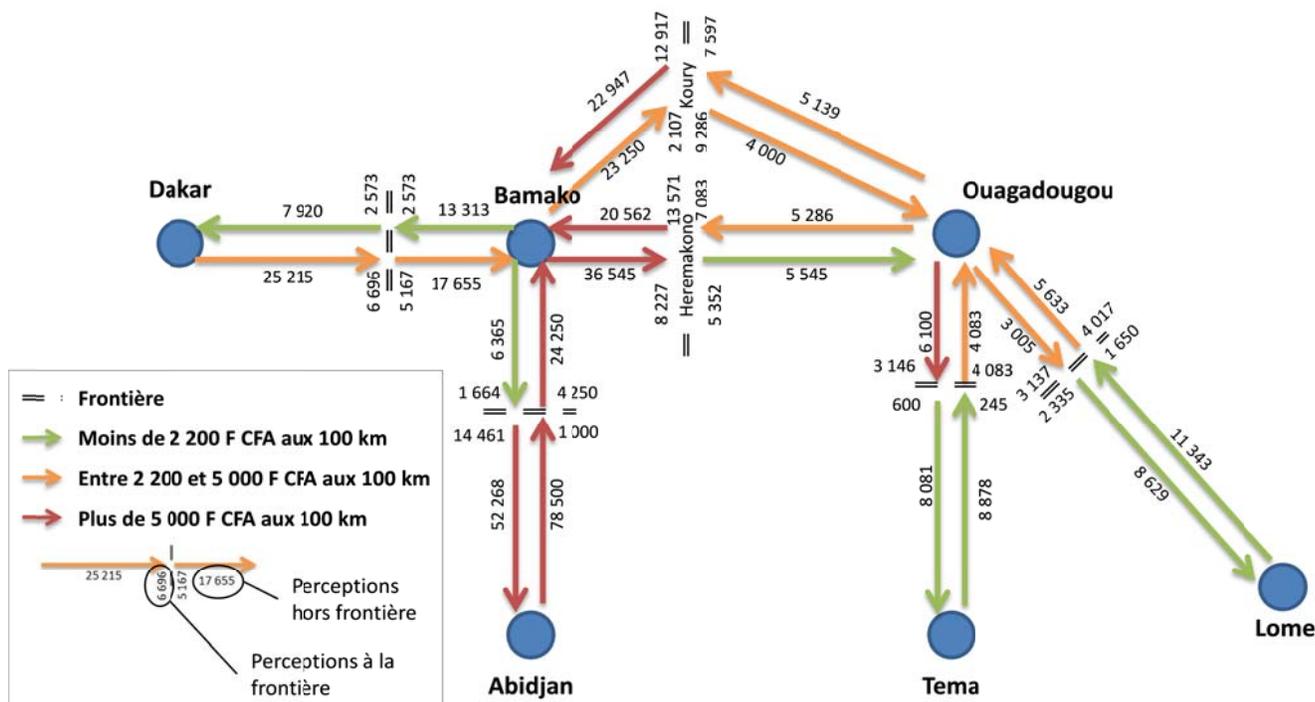


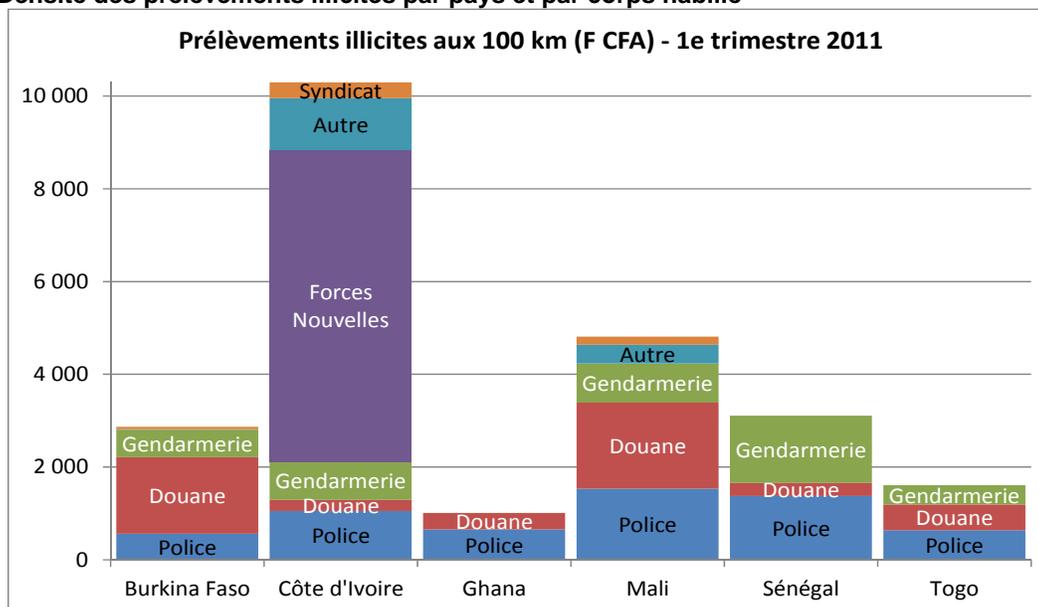
Tableau 2 : Prélèvements illicites par voyage (en F CFA) par corridor et sous-corridor

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	11 635	5 472	Ouaga-Bamako via Koury	28 086	20 514
Burkina Faso	3 005	3 137	Burkina Faso	5 139	7 597
Togo	8 629	2 335	Mali	22 947	12 917
Lomé-Ouagadougou	16 977	5 667	Bamako-Ouaga via Koury	27 250	11 393
Burkina Faso	5 633	4 017	Burkina Faso	4 000	9 286
Togo	11 343	1 650	Mali	23 250	2 107
Ouagadougou-Tema	14 181	3 746	Bamako-Dakar	21 233	5 147
Burkina Faso	6 100	3 146	Mali	13 313	2 573
Ghana	8 081	600	Sénégal	7 920	2 573
Tema-Ouagadougou	12 962	4 328	Dakar-Bamako	42 870	11 863
Burkina Faso	4 083	4 083	Mali	17 655	5 167
Ghana	8 878	245	Sénégal	25 215	6 696
Ouaga-Bamako via Hérémakono	25 848	20 655	Bamako-Abidjan	58 634	16 125
Burkina Faso	5 286	7 083	Côte d'Ivoire	52 268	14 461
Mali	20 562	13 571	Mali	6 365	1 664
Bamako-Ouaga via Hérémakono	42 091	13 580	Abidjan-Bamako	102 750	5 250
Burkina Faso	5 545	5 352	Côte d'Ivoire	78 500	1 000
Mali	36 545	8 227	Mali	24 250	4 250

La **Côte d'Ivoire** est de loin le pays où les perceptions illicites sont les plus élevées, ce qui est largement dû aux agents en uniforme qui se trouvent au Nord du pays.

Suit le **Mali** où tous les services contribuent significativement aux prélèvements. 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



Mise à part une nette augmentation des prélèvements illicites en **Côte d'Ivoire**, en particulier de la part de la Police et de la Gendarmerie, les performances sont stables.

On observe ainsi une légère amélioration au Sénégal et au Togo, légère détérioration au Ghana, au Burkina Faso et au Mali.

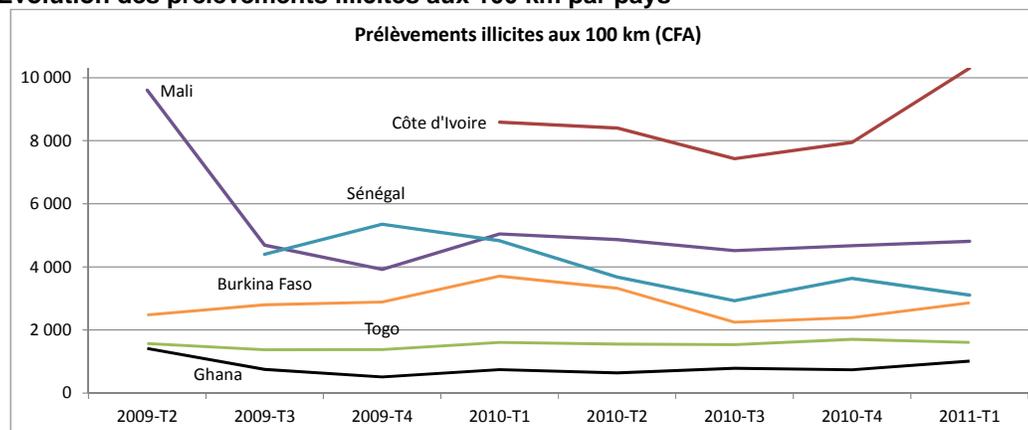
Au **Mali**, la suppression des agents de l'ONT (Office National des Transports) ne compense pas la forte augmentation des perceptions illicites de la part de la Douane.

Au **Sénégal**, on note une diminution notable des perceptions illicites concernant la Police et la Gendarmerie.

Au **Togo**, la Police est passée au-dessus de la Douane en matière de prélèvements illicites.

L'ordre des pays demeure inchangé depuis un an : Le Ghana et le Togo restent les meilleurs élèves alors que le Mali et la Côte d'Ivoire sont les pires. Le Burkina Faso rejoint presque le Sénégal en milieu de peloton.

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



III. Temps de contrôle

Les disparités au niveau des temps de contrôle sont significatives entre les différents corridors et pays. Les corridors **Bamako-Dakar** et **Bamako-Abidjan** restent les pires avec respectivement 29 et 27 minutes de retards aux 100 km, soit entre 5h et 7h de retard par voyage.

Le corridor le plus rapide est désormais **Ouagadougou-Bamako** avec environ 18 minutes de contrôle aux 100 km.

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

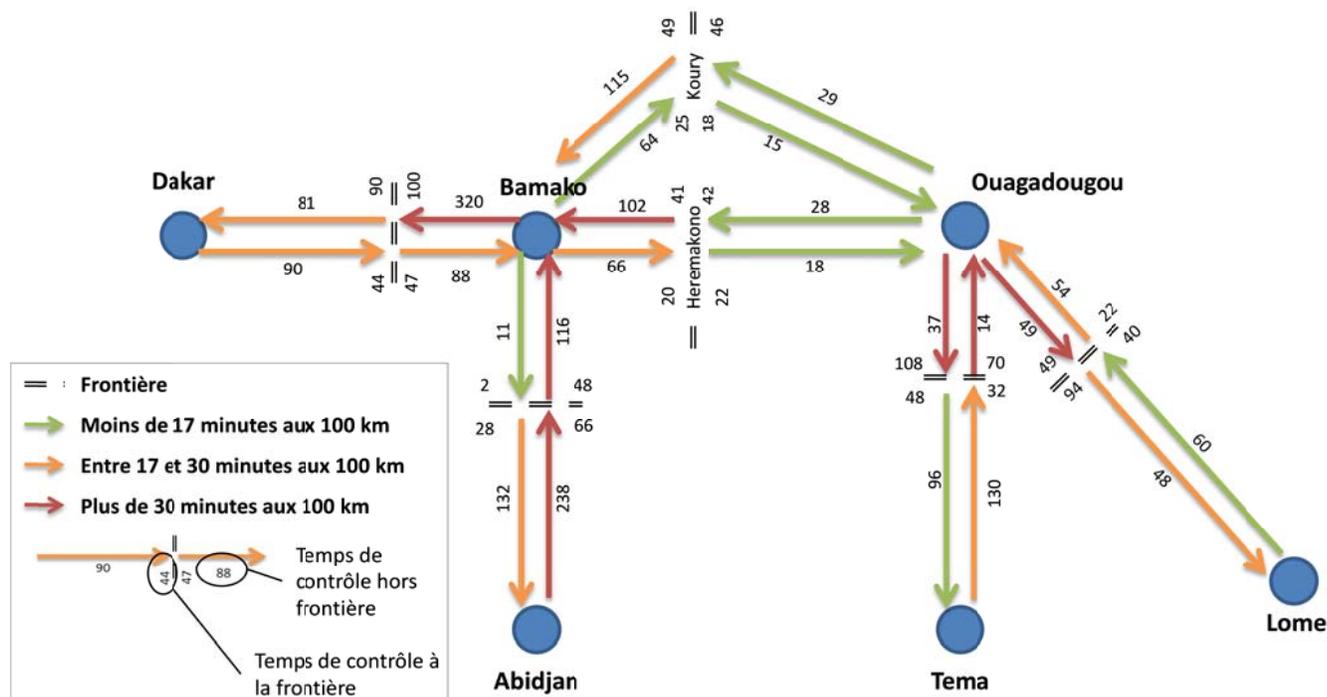


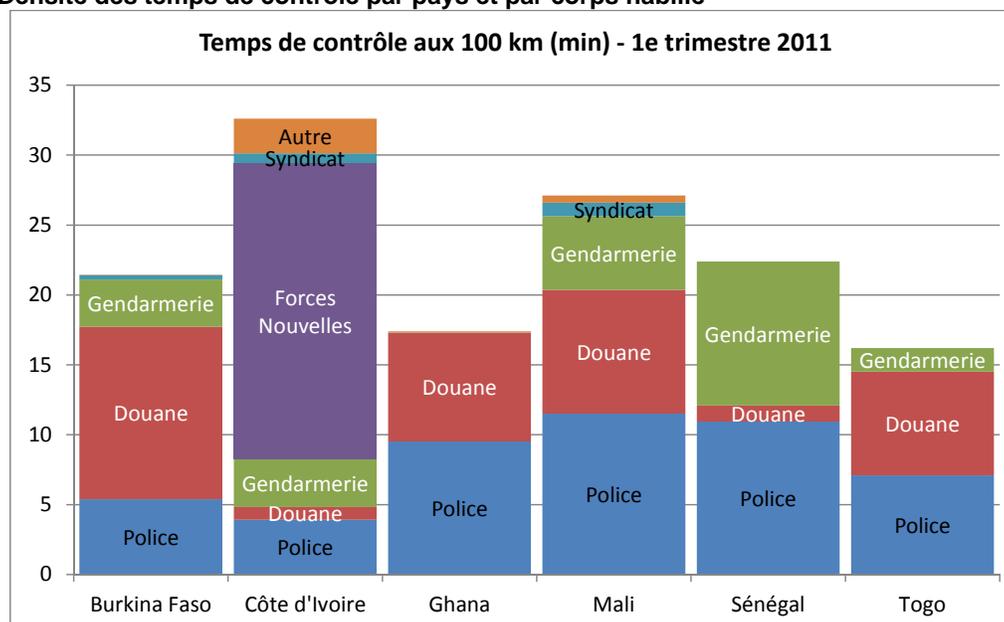
Tableau 3 : Temps de contrôle par voyage (en minutes) par corridor et sous-corridor

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	96	143	Ouaga-Bamako via Koury	144	95
Burkina Faso	49	49	Burkina Faso	29	46
Togo	48	94	Mali	115	49
Lomé-Ouagadougou	113	63	Bamako-Ouaga via Koury	79	43
Burkina Faso	54	22	Burkina Faso	15	18
Togo	60	40	Mali	64	25
Ouagadougou-Tema	133	155	Bamako-Dakar	401	190
Burkina Faso	37	108	Mali	320	100
Ghana	96	48	Sénégal	81	90
Tema-Ouagadougou	144	103	Dakar-Bamako	179	91
Burkina Faso	14	70	Mali	88	47
Ghana	130	32	Sénégal	90	44
Ouaga-Bamako via Hérémakono	129	83	Bamako-Abidjan	142	30
Burkina Faso	28	42	Côte d'Ivoire	132	28
Mali	102	41	Mali	11	2
Bamako-Ouaga via Hérémakono	84	42	Abidjan-Bamako	354	113
Burkina Faso	18	22	Côte d'Ivoire	238	66
Mali	66	20	Mali	116	48

La **Côte d'Ivoire** est le pays où les temps de contrôle sont les plus longs, toujours à cause principalement des agents de contrôle se trouvant au Nord du pays.

Suit le **Mali** où tous les services contribuent significativement aux retards, puis le **Sénégal** à cause de la Gendarmerie et de la Police et le **Burkina Faso** à cause de la Douane.

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

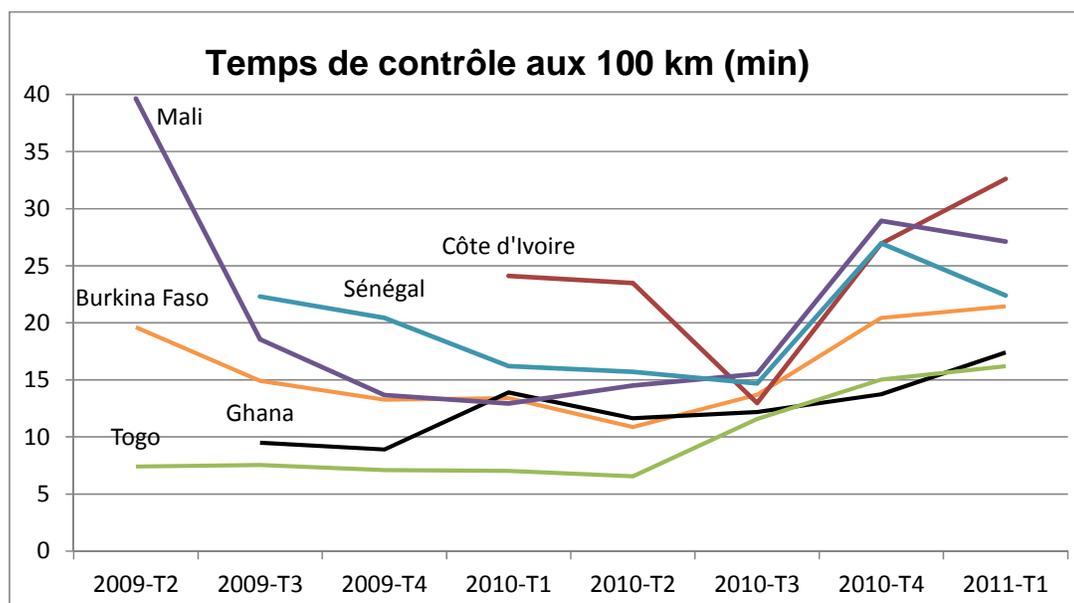


Note: Lorsque plusieurs services sont présents à un même poste, les temps de contrôles sont répartis de manière égale

La nette augmentation généralisée des temps de contrôle observée lors du trimestre précédent s'est confirmée. A part au Mali et surtout au Sénégal où les retards se sont tassés, tous les autres pays ont vu leurs retards augmenter légèrement.

Ce phénomène s'explique en partie à une augmentation réelle des retards aux postes de contrôle, et en partie à une prise en compte plus exhaustive de tous les temps d'attente, en particulier aux frontières, de la part des chauffeurs.

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



Conclusion

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

Sur le long terme, il n'y a pas de dynamique claire d'amélioration

Mise à part l'augmentation des temps de contrôle ce trimestre, en partie due à la précision croissante des mesures de retard aux frontières, aucun des indicateurs n'a significativement évolué dans un sens comme dans l'autre depuis un an. Cela démontre que les résolutions prises par les différents gouvernements sont inefficaces, ont peu d'impact, ou mettent beaucoup trop de temps à se mettre en place.

Ainsi, au Togo, malgré l'annonce du service des douanes en janvier et mars 2011 de la suppression immédiate de trois postes sur le corridor, des arrêts et des perceptions illicites à ces postes sont toujours rapportées par les chauffeurs.

L'import est plus difficile que l'export

Quel que soit le corridor observé et quel que soit le type de harcèlement, les camions qui importent des biens dans la région sont systématiquement plus tracassés par les forces de l'ordre que les camions circulant dans le sens inverse.

D'après les vérificateurs de l'OPA, ceci est lié à la valeur des marchandises importées (équipements, biens de consommation), associée à leur relative rareté, qui est ressentie comme un argument pour prélever des montants plus importants.

Côte d'Ivoire, Mali, et Sénégal sont les pays les moins performants en matière de gouvernance

Quel que soit l'indicateur considéré, ces pays font toujours moins bien que le Ghana, le Togo, et le Burkina Faso.

Les frontières sont le théâtre principal des retards et des prélèvements illicites

Les postes frontaliers concentrent plus de 27% des perceptions illicites et 42% du temps perdu. Ceci est particulièrement le cas aux frontières entre le Mali et le Burkina Faso, et entre le Burkina Faso et le Ghana. Des efforts pour améliorer la gouvernance aux frontières auront donc plus d'impact.

Les chauffeurs et les camions étrangers paient plus

A l'exception du Togo, les forces de l'ordre prélèvent jusqu'à deux fois plus de perceptions illicites de la part des chauffeurs et des camions étrangers. En revanche, il n'y a pas de telle corrélation pour les temps de contrôle. On peut en effet penser qu'un chauffeur étranger a moins de pouvoir de négociation et a tendance à moins discuter le montant demandé ou offre plus par habitude.

Les agents opérant au Nord de la Côte d'Ivoire prélèvent les montants les plus élevés

Les arrêts et les retards en Côte d'Ivoire sont principalement dus aux agents de contrôle du Nord du pays. Ceci est encore plus vrai en ce qui concerne les prélèvements illicites, ce qui veut dire que les montants moyens payés par arrêt sont les plus importants de toute la région. Ce phénomène est tristement devenu banal chez tous les chauffeurs transitant en Côte d'Ivoire.

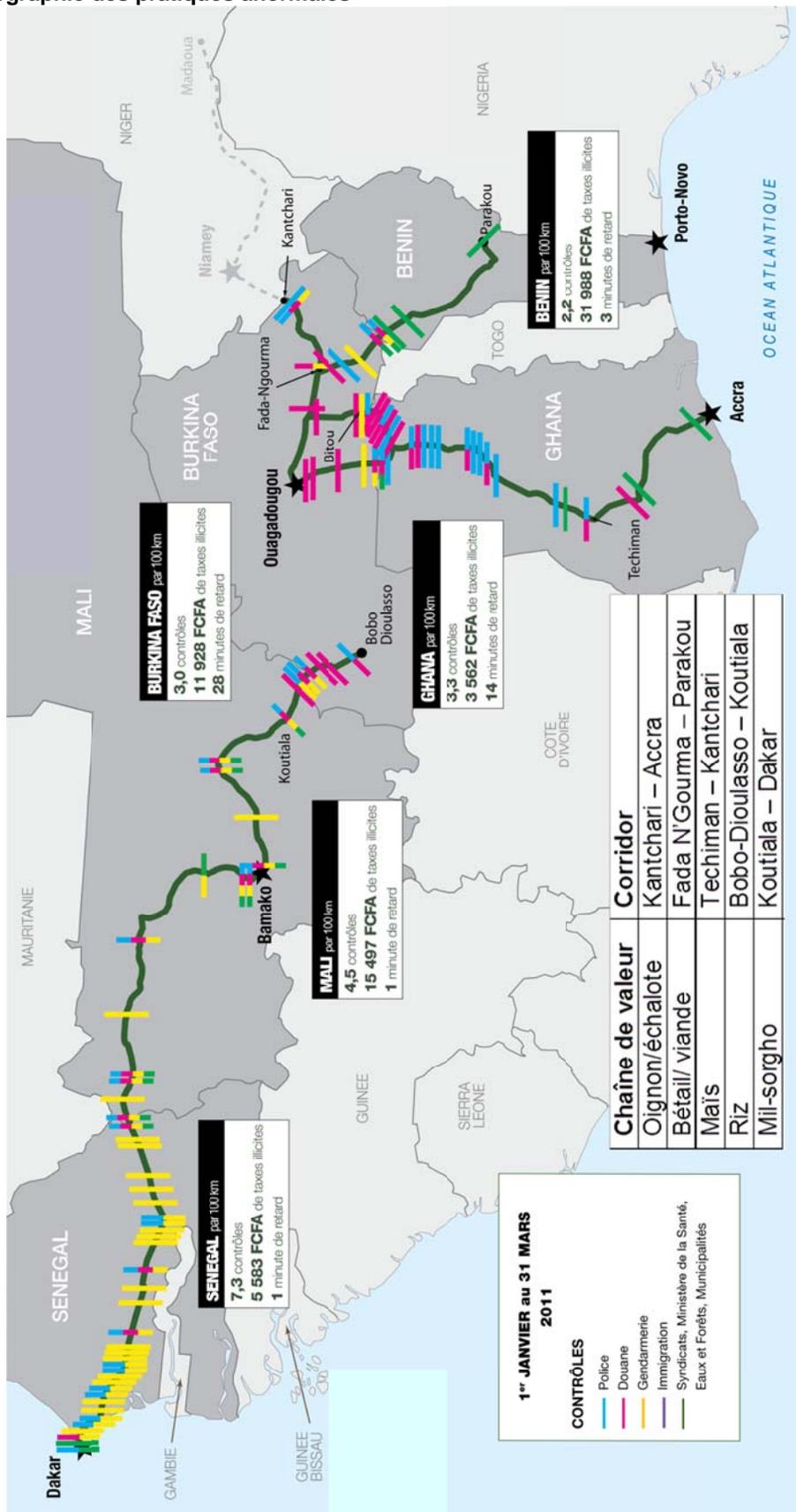
ANNEXE 1 : Données source, 1^{er} janvier 2010 au 31 mars 2011

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	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
	T4-2010	70	1174	7.0	1.5	6.0	17.3	31.8	2.7	11 509	4 497	7 904	60 973	84 883	7 230	302	26
	T1-2010	47	1174	5.8	2.6	4.1	18.6	31.1	2.7	9 693	5 734	5 122	55 533	76 083	6 481	276	24
Côte d'Ivoire	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
	T4-2010	70	710	1.9	0.2	2.2	16.2	20.5	2.9	2 467	804	2 859	59 234	65 364	9 206	190	27
	T1-2010	47	710	1.7	0.7	1.1	15.2	18.6	2.6	2 006	1 632	1 125	43 177	47 939	6 752	201	28
Mali	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
	T4-2010	70	464	5.1	1.3	3.7	1.1	11.2	2.4	9 042	3 693	5 045	1 740	19 519	4 207	112	24
	T1-2010	47	464	4.2	1.9	3.1	3.4	12.5	2.7	7 687	4 103	3 997	12 356	28 143	6 065	75	16
Abidjan-Ouaga	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
	T4-2010	58	1263	4.5	4.1	3.3	10.8	22.8	1.8	6 550	6 837	5 014	43 410	61 810	4 894	261	21
	T1-2010	18	1263	2.4	5.0	1.4	14.1	22.9	1.8	6 875	19 217	4 500	79 896	110 488	8 748	193	15
Burkina Faso	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
	T4-2010	58	517	1.3	3.6	1.1	0.2	6.1	1.2	3 287	5 364	2 623	143	11 417	2 208	59	11
	T1-2010	18	517	0.8	4.3	0.9	0.5	6.6	1.3	3 708	17 833	4 042	7 792	33 375	6 456	43	8
Côte d'Ivoire	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
	T4-2010	58	746	3.2	0.6	2.1	10.7	16.6	2.2	3 262	1 473	2 390	43 267	50 393	6 755	202	27
	T1-2010	18	746	1.5	0.7	0.5	13.5	16.3	2.2	3 167	1 383	458	72 104	77 113	10 337	150	20
Bamako-Dakar	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
	T4-2010	183	1476	10.4	2.6	13.3	1.4	27.8	1.9	18 984	9 225	16 274	1 218	45 702	3 096	423	29
	T1-2010	184	1476	12.0	1.8	22.3	2.6	38.7	2.6	20 057	4 486	23 865	3 307	51 716	3 504	192	13
Mali	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
	T4-2010	183	794	4.0	2.2	4.1	1.4	11.7	1.5	7 637	7 401	4 667	1 206	20 911	2 634	239	30
	T1-2010	184	794	4.6	1.5	5.3	2.6	14.0	1.8	6 764	3 672	5 020	3 307	18 763	2 363	81	10
Sénégal	T1-2011	159	682	6.5	0.5	8.2	0.0	15.2	2.2	1 926	9 374	9 903	0	21 203	3 109	153	22
	T4-2010	183	682	6.5	0.5	9.2	0.0	16.1	2.4	11 348	1 824	11 608	12	24 791	3 635	184	27
	T1-2010	184	682	7.3	0.3	17.0	0.0	24.6	3.6	13 293	814	18 845	0	32 952	4 832	111	16
Bamako-Ouaga via Heremakono	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
	T4-2010	58	934	5.9	9.5	5.3	3.4	24.1	2.6	9 093	22 018	6 490	5 736	43 337	4 640	218	23
	T1-2010	86	934	6.4	9.5	5.6	6.3	27.8	3.0	11 037	13 640	7 971	9 122	41 770	4 472	102	11
Burkina Faso	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
	T4-2010	58	502	0.9	4.7	0.7	0.4	6.7	1.3	1 448	8 567	832	481	11 328	2 256	63	13
	T1-2010	86	502	1.0	5.8	0.9	0.1	7.8	1.5	1 907	7 000	1 651	87	10 645	2 121	42	8
Mali	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
	T4-2010	58	432	5.0	4.8	4.6	3.0	17.4	4.0	7 645	13 451	5 658	5 255	32 010	7 410	155	36
	T1-2010	86	432	5.4	3.7	4.7	6.2	20.0	4.6	9 130	6 640	6 320	9 035	31 124	7 205	60	14
Bamako-Ouaga via Koury	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
	T4-2010	44	1035	5.9	9.4	4.4	5.4	25.1	2.4	10 651	14 972	6 150	8 604	40 378	3 901	203	20
	T1-2010	69	1035	7.6	11.2	5.9	6.5	31.3	3.0	15 915	13 910	8 974	7 973	46 771	4 519	124	12
Burkina Faso	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
	T4-2010	44	488	1.0	4.6	0.4	0.6	6.6	1.3	1 466	5 135	810	890	8 301	1 701	62	13
	T1-2010	69	488	1.0	6.5	1.0	0.1	8.6	1.8	2 217	7 067	2 447	189	11 920	2 443	50	10
Mali	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
	T4-2010	44	547	4.9	4.8	3.9	4.8	18.5	3.4	9 185	9 837	5 340	7 715	32 076	5 864	141	26
	T1-2010	69	547	6.7	4.7	5.0	6.4	22.7	4.2	13 698	6 843	6 527	7 783	34 852	6 371	74	13
Ouagadougou-Lomé	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
	T4-2010	209	1020	5.1	11.2	3.6	0.0	19.9	1.9	5 770	10 678	4 867	20	21 335	2 092	210	21
	T1-2010	231	1020	5.3	10.2	3.6	0.2	19.4	1.9	6 407	8 236	5 070	276	19 989	1 960	93	9
Burkina Faso	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
	T4-2010	209	274	1.1	5.3	1.1	0.0	7.5	2.7	1 629	4 877	2 107	10	8 623	3 147	97	36
	T1-2010	231	274	1.1	4.4	0.9	0.0	6.4	2.4	1 519	4 643	1 765	77	8 004	2 921	41	15
Togo	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
	T4-2010	209	746	4.0	5.8	2.5	0.0	12.3	1.7	4 141	5 801	2 760	10	12 712	1 704	112	15
	T1-2010	231	746	4.3	5.8	2.7	0.2	12.9	1.7	4 888	3 593	3 305	199	11 985	1 607	52	7
Ouagadougou-Tema	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
	T4-2010	151	1057	8.7	9.8	1.0	0.3	19.8	1.9	5 149	5 988	2 468	39	13 645	1 291	240	23
	T1-2010	114	1057	9.5	12.2	0.9	0.1	22.7	2.1	4 795	8 116	2 171	61	15 143	1 433	209	20
Burkina Faso	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
	T4-2010	151	176	0.8	2.8	1.0	0.1	4.8	2.7	1 326	3 355	2 468	0	7 150	4 062	119	67
	T1-2010	114	176	1.0	4.3	0.9	0.1	6.2	3.5	1 582	4 789	2 171	57	8 600	4 887	86	49
Ghana	T1-2011	197	881	10.0	6.7	0.0	0.1	16.8	1.9	3 148	5 729	0	25	8 902	1 010	153	17
	T4-2010	151	881	7.9	7.0	0.0	0.2	15.1	1.7	3 822	2 633	0	39	6 495	737	121	14
	T1-2010	114	881	8.6	7.9	0.0	0.0	16.5	1.9	3 212	3 327	0	4	6 543	743	122	14

Note: La monnaie utilisée dans les analyses est le Franc CFA. Au premier trimestre 2011, 1 GHç était équivalent à 317 F CFA, au quatrième trimestre 2010 à 334 F CFA et au premier trimestre 2010 à 333 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



Résultats des enquêtes menées sur les corridors suivis par ATP et E-ATP

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.

Les corridors étudiés sont les suivants :

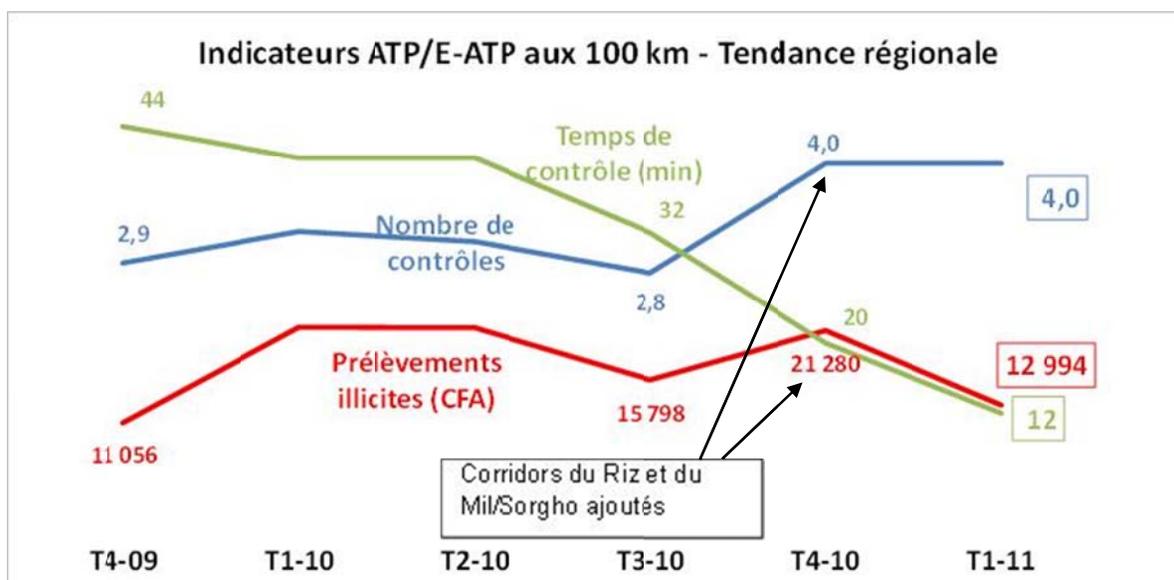
Chaîne de valeur	Corridor	Distance
Oignon/échalote	Kantchari – Accra	1 316 km
Bétail/ viande	Fada N'Gourma – Parakou	469 km
Maïs	Techiman – Kantchari	976 km
Riz	Bobo-Dioulasso – Koutiala	273 km
Mil-sorgho	Koutiala – Dakar	1 865 km

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 racketts très élevé, et les délais de contrôle longs.

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 de la stratégie de diffusion de l'USAID ATP et EATP, l'ampleur des effets réduit de plus en plus.

Résumé

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



Durant ce trimestre nous observons une baisse importante et soutenue des temps de contrôles, une baisse des paiements illicites après le pic du quatrième trimestre 2010, et une stagnation du nombre de contrôles. Toutefois les perceptions restent largement excessives : un camion débourse ainsi illégalement plus de 107 000 F CFA en moyenne par voyage.

I. Nombre de contrôles

Les corridors du projet USAID ATP des chaînes de valeurs oignon Kantchari-Accra, bétail Fada N'Gourma-Parakou, et maïs Techiman-Kantchari sont les moins denses en termes de nombre de points de contrôle par 100 km. Par contre les corridors des chaînes de valeurs du projet USAID E-ATP sont les plus denses particulièrement dans les parties sénégalaise et malienne avec respectivement 7 et 5 contrôles par 100 km.

Figure 14 : Contrôles observés par voyage, par corridor et sous-corridor

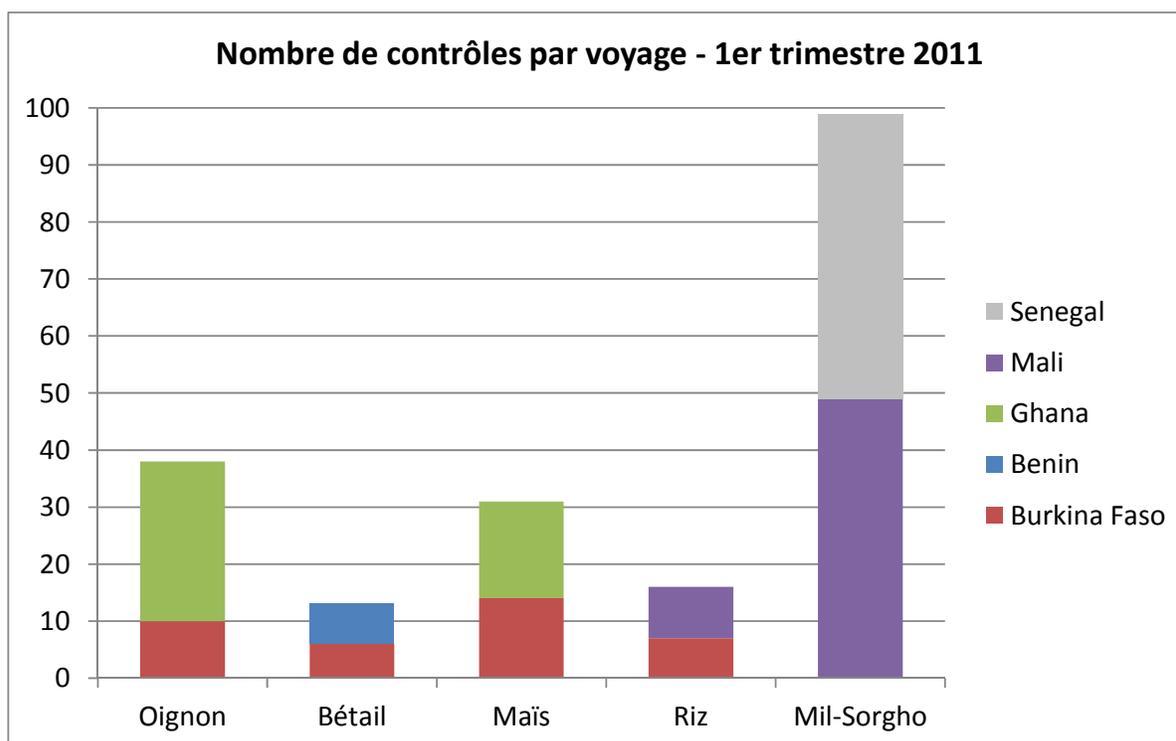
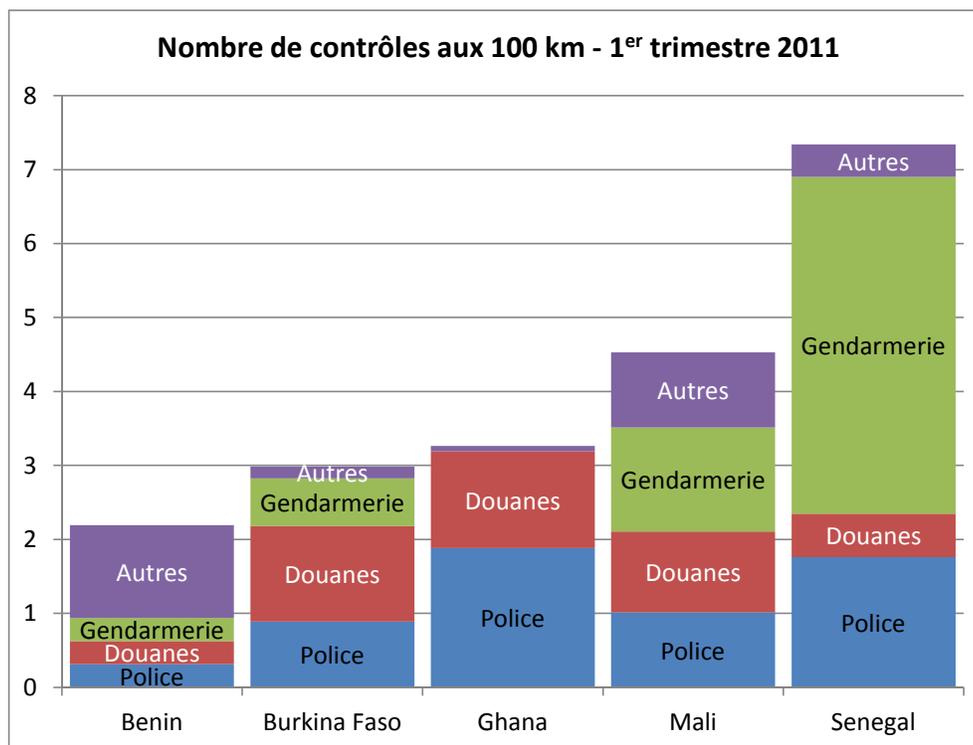


Tableau 4 : Contrôles observés par voyage, par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays		Nombre de contrôles par voyage
Kantchari-Accra	Oignon	38
Burkina Faso		10
Ghana		28
Fada-Parakou	Bétail	13
Benin		7
Burkina Faso		6
Techiman-Kantchari	Maïs	31
Burkina Faso		14
Ghana		17
Bobo-Koutiala	Riz	16
Burkina Faso		7
Mali		9
Koutiala-Dakar	Mil-Sorgho	99
Mali		49
Senegal		50

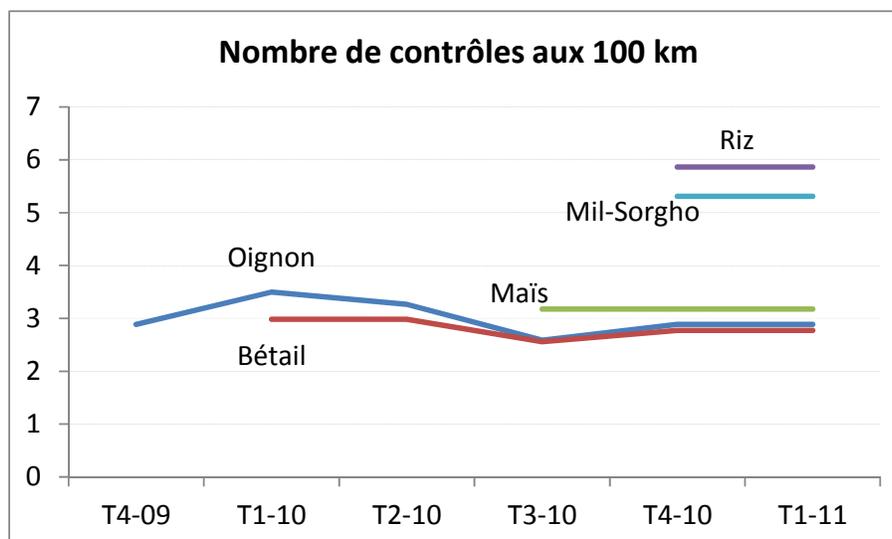
Les corps/services qui effectuent le plus de contrôles sont la gendarmerie au Sénégal (avec 4,6 contrôles aux 100 km), et au Mali (1,4), la police au Ghana (1,9), les services vétérinaires et les communes au Bénin (1,3), et la douane au Burkina Faso (1,3).

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



Hormis le corridor du bétail/viande dont le nombre de contrôles a connu une légère diminution, tous les autres corridors ont vu leur nombre de contrôles inchangé aux 100 km.

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



II. Prélèvements illicites

Le Mali est le pays dans lequel les paiements illicites sont les plus importants. Dans ce pays, les perceptions illicites peuvent aller jusqu'à plus de 150 000 F CFA par voyage et principalement sur le corridor du mil/sorgho. Ce pays est suivi par le Benin sur le corridor du bétail avec au moins 100 000 F CFA de perceptions illicites par voyage. A ces deux pays il faut ajouter le Burkina Faso où il est perçu 75 000 F CFA par voyage sur le corridor de l'oignon et de l'échalote. Le Ghana demeure le « bon élève » en matière de perceptions illicites avec une moyenne de 25 000 F CFA par voyage.

Figure 17 : Prélèvements illicites observés par voyage, par corridor et sous-corridor

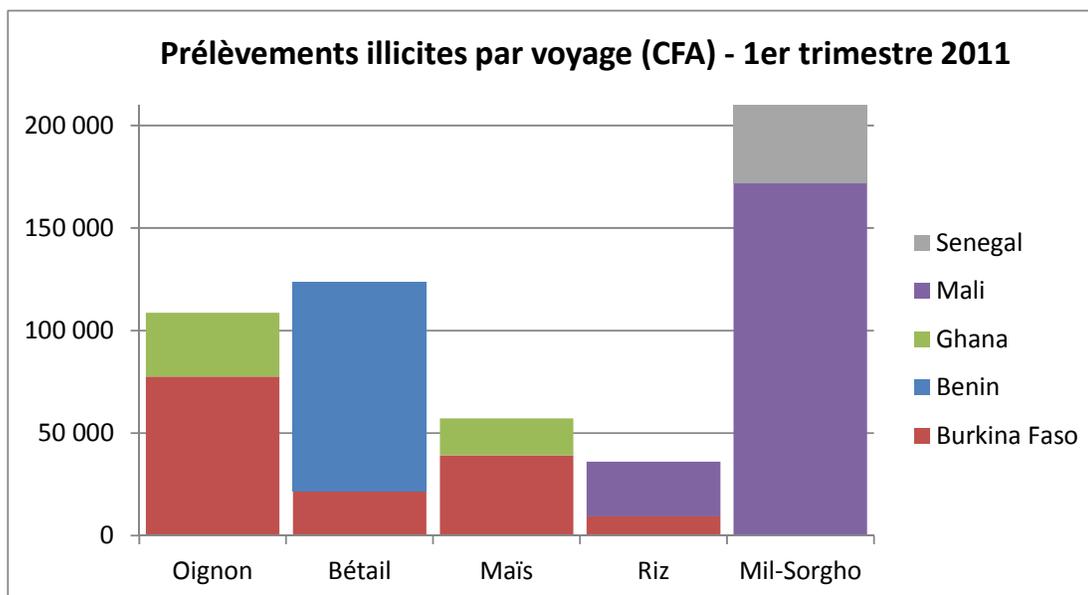
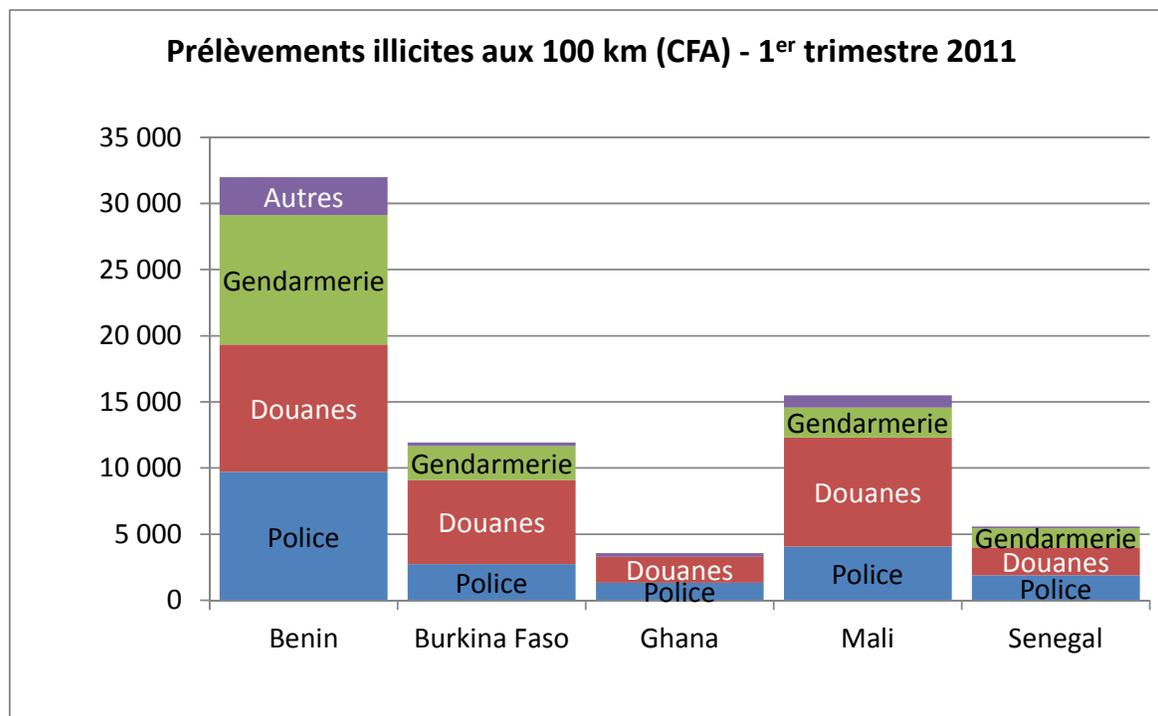


Tableau 5 : Prélèvements illicites observés par voyage, par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays		Perceptions illicites par voyage (FCFA)
Kantchari-Accra	Oignon	108,670
Burkina Faso		77,501
Ghana		31,169
Fada-Parakou	Bétail	123,830
Benin		102,043
Burkina Faso		21,787
Techiman-Kantchari	Maïs	57,125
Burkina Faso		39,170
Ghana		17,955
Bobo-Koutiala	Riz	36,056
Burkina Faso		9,333
Mali		26,722
Koutiala-Dakar	Mil-Sorg	209,813
Mali		171,796
Senegal		38,017

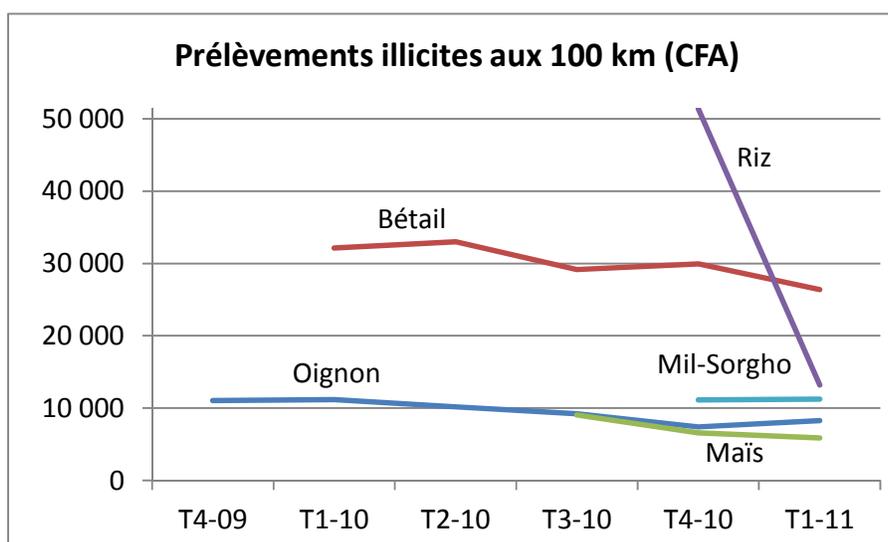
Au Bénin, sur le corridor du bétail, la douane, la police et la gendarmerie sont les services qui perçoivent le plus de perceptions illicites avec une moyenne de 30 000 F CFA au 100 km tous services confondus. Au Burkina Faso et au Mali, la douane est le principal service qui perçoit le plus de « pots-de-vin » avec une moyenne de 7 000 F CFA aux 100 km.

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



Les corridors du riz, du bétail et du maïs ont enregistré une diminution de leurs niveaux de prélèvements illicites. Le corridor du riz (273 km) qui va de Bobo-Dioulasso à Koutiala est celui qui a connu la diminution la plus significative : de 140 000 F CFA à 36 000 F CFA par voyage. Cela est dû au fait que les brigades mobiles de douane sur ce corridor ne perçoivent plus de perceptions illicites auprès des camionneurs qui transportent le riz local.

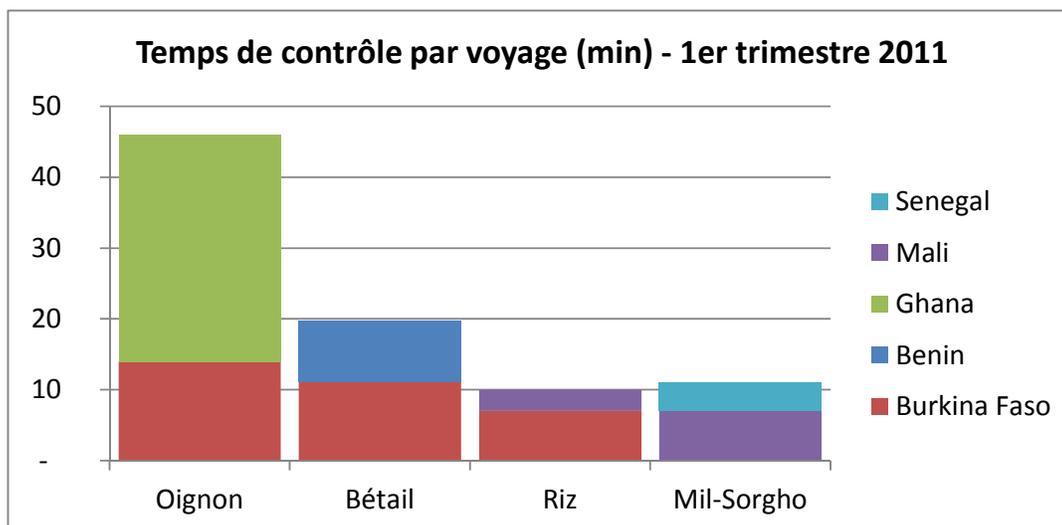
Figure 19 : Evolution des prélèvements illicites aux 100 km par corridor



III. Temps de contrôle

A la lecture du graphique ci-dessous (Fig. 20) le corridor de l'oignon qui va de Kantchari à Techiman est celui le long duquel les transporteurs subissent le plus de retard. Cette situation est due à des temps d'arrêt très longs à Kantchari et à Fada N'Gourma avant la poursuite du voyage sous la forme d'un convoi escorté par la gendarmerie à cause des problèmes de sécurité. Quant au côté du Ghana, ce retard est dû essentiellement aux temps d'arrêt à Bawku. La stratégie de dialogue entre conducteurs et commerçants d'une part et les forces de l'ordre d'autre part justifie la baisse soutenue des délais.

Figure 20 : Temps de contrôle observés par voyage, par corridor et sous-corridor



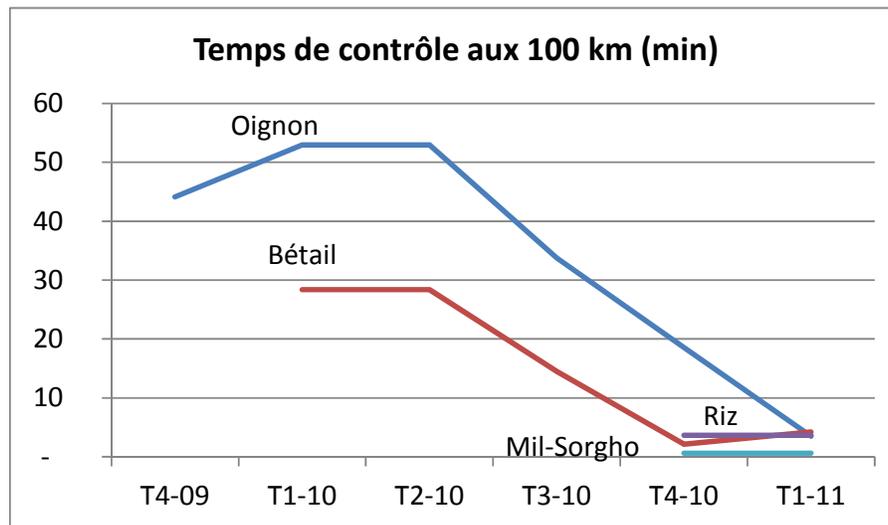
N.B. : La variable temps de contrôle du corridor maïs n'est pas prise en compte en raison des aberrations.

Tableau 6 : Temps de contrôle observés par voyage, par corridor et sous-corridor

Corridor / Pays		Temps de contrôle par voyage (min)
Kantchari-Accra	Oignon	46
Burkina Faso		14
Ghana		32
Fada-Parakou	Bétail	20
Benin		9
Burkina Faso		11
Techiman-Kantchari	Maïs	474
Burkina Faso		316
Ghana		158
Bobo-Koutiala	Riz	10
Burkina Faso		7
Mali		3
Koutiala-Dakar	Mil-Sorgho	11
Mali		7
Senegal		4

Les retards sont en baisse soutenue sur l'ensemble des corridors USAID ATP et E-ATP.

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



Conclusion

Les stratégies de diffusion et de plaidoyer des projets ATP et E-ATP commencent à porter des fruits sur l'ensemble des trois variables : baisse importante et soutenue des délais, réduction significative des perceptions illicites, 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} janvier 2010 au 31 mars 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	Total	Ratio sur 100 km
Burkina Faso	T1-2011	26	400	2	6	2	0	10	2.5	19,500	40,193	17,808	0	77,501	19,375	14	4
	T4-2010	44	400	2	6	2	0	10	3	19,773	33,682	20,068	0	73,523	18,381	159	40
	T1-2010	27	400	2	6	4	1	13	3	24,889	55,037	18,407	4,111	102,444	25,611	284	71
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
	T4-2010	44	916	18	10	0	0	28	3	8,125	15,275	0	350	23,750	2,593	85	9
	T1-2010	27	916	21	9	0	3	33	4	16,574	27,697	0	104	44,375	4,844	413	45
Kantchari-Accra	T1-2011	26	1316	24	28	8	1	61	4.6	74,880	145,964	56,283	7,510	284,637	21,629	46	3
	T4-2010	44	1316	20	16	2	0	38	2.9	27,898	48,957	20,068	350	97,273	7,392	244	19
	T1-2010	27	1316	23	15	4	4	46	3.5	41,463	82,734	18,407	4,215	146,819	11,156	697	53
Burkina Faso	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
	T4-2010	90	150	2	2	1	1	6	4	5,778	6,811	4,989	2,817	20,395	13,597	7	5
	T1-2010	21	150	2	2	2	1	7	5	12,952	9,357	8,571	333	31,214	20,810	66	44
Benin	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
	T4-2010	90	319	1	1	1	4	7	2	30,694	33,593	34,165	21,491	119,943	37,600	3	1
	T1-2010	21	319	1	1	1	4	7	2	28,714	37,857	35,714	17,190	119,476	37,453	67	21
Fada - Parakou	T1-2011	41	469	3	3	2	5	13	2.8	38,564	37,223	36,085	11,957	123,830	26,403	20	4
	T4-2010	90	469	3	3	2	5	13	2.8	36,472	40,404	39,154	24,308	140,338	29,923	10	2
	T1-2010	21	469	3	3	3	5	14	3.0	41,667	47,214	44,286	17,524	150,690	32,130	133	28
Ghana	T1-2011	9	463	8	8	0	1	17	3.7	7,690	10,093	0	172	17,955	3,878	984	24
	T4-2010	10	463	8	8	0	1	17	4	3,250	3,575	0	5,850	12,675	2,738	330	71
Burkina Faso	T1-2011	9	513	5	4	4	1	14	3	5,000	26,392	7,111	667	39,170	7,635	1,482	32
	T4-2010	10	513	5	4	4	1	14	2.7	8,550	25,090	7,750	10,050	51,440	10,027	398	78
Techiman-Kantchari	T1-2011	10	976	13	12	4	2	31	3.2	12,690	36,485	7,111	839	57,125	5,853	2,466	25
	T4-2010	10	976	13	12	4	2	31	3.2	11,800	28,665	7,750	15,900	64,115	6,569	728	75
Burkina Faso	T1-2011	9	176	2	4	1	0	7	4.0	1,889	5,333	2,111	0	9,333	5,303	7	4
	T4-2010	9	176	2	4	1	0	7	4	5,778	6,811	4,989	2,817	20,395	11,588	7	4
Mali	T1-2011	9	97	3	3	3	0	9	9	3,389	20,278	3,056	0	26,722	27,549	3	3
	T4-2010	9	97	3	3	3	0	9	9.3	30,694	33,593	34,165	21,491	119,943	123,653	3	3
Bobo-Dioulasso-Koutiala	T1-2011	9	273	5	7	4	0	16	5.9	5,278	25,611	5,167	0	36,056	13,207	10	4
	T4-2010	9	273	5	7	4	0	16	5.9	36,472	40,404	39,154	24,308	140,338	51,406	10	4
Mali	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
	T4-2010	19	1,184	10	11	15	13	49	4	34,053	66,026	37,000	33,224	170,303	14,384	7	1
Senegal	T1-2011	26	681	12	4	31	3	50	7	12,854	14,394	9,846	923	38,017	5,583	4	1
	T4-2010	19	681	12	4	31	3	50	7.3	10,579	14,342	11,737	263	36,921	5,422	4	1
Koutiala-Dakar	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
	T4-2010	19	1865	22	15	46	16	99	5.3	44,632	80,368	48,737	33,487	207,224	11,111	11	1

Note: La monnaie utilisée dans les analyses est le Franc CFA. Au premier trimestre 2011, 1 GHC était équivalent à 309 F CFA, au quatrième trimestre 2010 à 334 F CFA et au premier trimestre 2010 à 333 F CFA.

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 81 000 001
ou
+229 81 000 002.



COTE D'IVOIRE

Pour une plainte contre toute catégorie de corps habillés, composer le **115.**



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
ou le
+223 (0) 29 933 3505.



MALI

Pour une plainte contre un agent de la gendarmerie, composer le
+233 66 711 712.



TOGO

Pour une plainte contre un agent de la gendarmerie, composer le **162**
ou
Pour une plainte contre un agent de la police, composer le **161**
ou
Pour une plainte contre un agent de la police ou la gendarmerie appeler commandant Gbadagou à
+228 9052567.





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.

