

# Transport routier de marchandises et intégration dans l'espace CEDEAO : enjeux et contraintes

---

Ousseny Sigué\*

## Résumé

Le transport de marchandises est au cœur de l'intégration sous-régionale. Il constitue un facteur d'intégration économique par le biais de la libre circulation des biens et des personnes promue dans la communauté grâce à la mise en place du carnet de Transit routier inter-Etats (TRIE), la négociation du tarif extérieur commun et la création du réseau routier communautaire. L'organisation du transport de marchandises à travers des corridors dans la sous-région permet aux villes portuaires reliées aux villes de l'hinterland par les meilleures infrastructures routières de la sous-région, de commander les flux de marchandises. Cependant, le secteur de transport de marchandises reste handicapé par un certain nombre de difficultés qui sont d'ordre organisationnel et financier : tracasseries routières, coûts des transports élevés, insuffisance des voies de communication, etc. Aussi, faut-il une ferme volonté politique de la part des différents Etats pour supprimer ces obstacles et améliorer l'état des routes afin de faire du transport un des leviers de la maîtrise de l'espace communautaire et de son développement.

**Mots-clés** : transport, marchandises, intégration, CEDEAO.

## Road freight transport and integration in the ECOWAS area: challenges and constraints

### Abstract

Freight transport is at the heart of sub-regional integration. It is a factor of economic integration through the free movement of goods (and people) promoted in the community through the establishment of the Inter-State Road Transit (TRIE) book, the negotiation of the common external tariff and the creation of the community road network. The organization of freight transport through corridors in the sub-region allows the port cities, connected to the hinterland cities by the best road infrastructure of the sub-region, to control the flow of goods. However, the freight transport sector is still hampered by a number of organizational and financial difficulties: road harassment, high transport costs, insufficient transport links, etc. There is therefore a need for strong political will on the part of individual states to remove these obstacles and improve the state of roads in order to make transport one of the levers of mastering the Community space and its development.

**Keywords:** transport, goods, integration, ECOWAS

---

\* Département Science de la population - Institut des Sciences des Sociétés – CNRST – Ouagadougou – mail : oussenysigue@gmail.com

## Introduction

A la faveur du phénomène de la libéralisation répandu dans le monde à la suite de la chute du mur de Berlin en 1989, l'Afrique a été progressivement influencée par l'idée de globalisation de l'économie de la planète (HAÏNIKOYE A., 2005). Cependant, la « balkanisation » du continent africain, conséquence directe de la colonisation, fait que les marchés des Etats africains pour la plupart d'entre eux pris individuellement sont étroits. L'Afrique doit donc penser son développement à travers l'intégration des économies de ses Etats pour acquérir une indépendance économique qui conditionne l'indépendance politique (NIKIEMA M., 1991). La création des différents regroupements sous régionaux économiques participe de cette logique. L'objectif à long terme des communautés économiques régionales telles que la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMEAC), la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC), etc., est d'assurer la paix et la prospérité dans leurs Etats membres par des programmes visant à créer une économie régionale développée et intégrée (WADE M., 2004). Ces programmes consistent à la mise en place d'un marché commun et d'une union monétaire. Cette union économique et monétaire devrait permettre à l'Afrique de renforcer son indépendance économique vis-à-vis du reste du monde.

En Afrique de l'ouest les expériences de coopération et d'intégration économique semblent les plus nombreuses<sup>1</sup> où le secteur des transports en général et celui des marchandises en particulier a été identifié comme un support privilégié (HAINIKOYE A., 2005). Les transports permettent de renforcer un pays dans une région et dans le monde à travers un réseau de transport multimodal (transports maritime, fluvial, routier, ferroviaire et aérien). Ainsi, N'GUESSAN N. (2003) affirme que « *tout le monde s'accorde à reconnaître que sans transport, il n'y pas d'échanges commerciaux* ».

Les pays côtiers profitent des potentialités des pays de l'hinterland grâce à l'échange des produits agro-pastoraux tels que les bovins, les ovins, les caprins, les légumes et les céréales. Les pays sans littoral ont également besoin des pays côtiers pour l'exportation des produits comme le coton, le karité, les fruits et légumes et pour l'importation des produits manufacturés. Par conséquent, le trafic de ces pays enclavés apparaît important et vital tant pour l'hinterland que pour les pays portuaires (LOWANI A., 2005).

Des mesures ont été prises pour améliorer les transports dans toute la région CEDEAO. La législation dans le domaine des transports comporte plusieurs conventions portant respectivement sur le transport routier et sur le transit routier inter-Etats de marchandises (TRIE). Par ailleurs, les pays membres de la CEDEAO ont adopté un tarif extérieur commun et ont en projet la réalisation d'un réseau routier

---

<sup>1</sup> On distingue les organisations de coopération régionales et sous-régionales telles que : le Comité Inter-Etats de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS), la Haute Autorité du Liptako-Gourma (HALG), le Conseil de l'Entente (CE), le Comité Inter-Africains d'Etudes Hydrauliques (CIAEH), l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS), l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), la Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), etc.

communautaire. Ces efforts traduisent la reconnaissance, par les pays de la CEDEAO, du rôle indéniable du transport de marchandises dans le processus d'intégration et de développement. Cependant, il ressort de la littérature que les transports ouest-africains sont lents, imprévisibles, coûteux et inefficaces. Cela limite considérablement la compétitivité des entreprises ouest-africaines sur les marchés mondiaux, entraînant des prix à la consommation inutilement élevés pour des biens importés et des bénéfices faibles pour les exportateurs (West Africa Trade Hubs, 2010). Ainsi, il apparaît pertinent de poser la question suivante : Quelle est la place du transport routier de marchandises dans le processus d'intégration de l'espace CEDEAO ?

Cette réflexion a pour objectif d'analyser les enjeux et les contraintes du transport routier de marchandises dans le processus de l'intégration et du développement de l'espace CEDEAO.

## I. Méthodologie

L'approche méthodologique de la présente étude consiste à établir le lien entre le transport international de marchandises et le processus d'intégration dans l'espace communautaire de la CEDEAO à travers la littérature théorique et empirique. Des entretiens qualitatifs avec les conducteurs de véhicules poids-lourds permettent d'appréhender l'ampleur des tracasseries routières liées à la perception illicite de taxes au niveau des postes de Police, de Douane et de Gendarmeries (PDG). Il s'agit ainsi d'abord de présenter le facteur d'intégration sous-régional qu'est le transport de marchandises, étant donné que les interdépendances entre les différents Etats les conduisent à adopter des conventions pouvant faciliter la fluidification des trafics. Ensuite, en tenant compte du fait que les infrastructures constituent les supports physiques de l'intégration, les forces et les faiblesses du réseau routier établissant les liaisons entre les différents pays, ainsi que les flux de marchandises, seront analysés. Enfin, le texte analyse les entraves à la fluidité des trafics, freinant ainsi le processus de l'intégration sous-régionale.

## II. Les facteurs de l'intégration sous-régionale

Dès sa création, les pays membres de la CEDEAO ont identifié le support privilégié de l'intégration sous-régionale : le développement des infrastructures et des facilitations dans le domaine des transports (HAÏNIKOYE A., 2005). Il s'agit notamment de l'instauration du régime de Transit Routier Inter-Etats (TRIE) et d'un Tarif Extérieur Commun (TEC) CEDEAO. La signature de ces conventions et leurs applications accélèrent et renforcent le processus d'intégration sous-régionale.

### 2.1. La convention de Transit Routier Inter-Etats (TRIE)

En référence notamment aux articles 41, 42 et 43 du traité de la CEDEAO, l'intervention de la commission compétente se concrétise par l'élaboration de programmes d'harmonisation des réseaux routiers, ferroviaires ou fluviaux. Les gouvernements des pays membres de la CEDEAO ont institué un régime de Transit Routier Inter-Etats (TRIE)

afin d'éviter la succession de procédures nationales et de faciliter les transports de marchandises entre les territoires. Cette convention a été adoptée au cours de la cinquième session du Comité Supérieur des Transports Terrestres (CSTT), tenue à Abidjan en Février 1975 (BAKY J., 1988). Grâce à cette convention TRIE, les documents traditionnels de transit, renouvelés d'un territoire à l'autre, sont remplacés par un carnet unique, le carnet de transit routier inter-Etats (carnet TRIE). Il est composé de quatre déclarations TRIE en feuillets : le premier pour le bureau de départ, le deuxième pour la douane de destination, le troisième feuillet destiné au bureau de départ pour apurement et le dernier feuillet au service statistique du pays de destination. Ce même carnet comprend en outre des avis de passage comportant six exemplaires par carnet, dont un exemplaire est laissé à chaque bureau de douane d'entrée et de sortie dans un Etat membre. D'un Etat à l'autre, il faut passer deux frontières et cela nécessite quatre avis de passage. Ces renseignements servent donc aux différents pays pour l'établissement des statistiques du commerce extérieur.

Malgré les simplifications des procédures élaborées par la convention TRIE et dans les protocoles relatifs, son application semble poser des problèmes, en liaison notamment avec le titre de caution (BAKY J., 1988). En effet, au terme de l'article 29, il est créé un fonds de garantie géré par les chambres de commerce des Etats membres. Les transporteurs titulaires d'une carte TRIE ou les commissionnaires en douane agréés par les opérations de TRIE doivent verser une cotisation de 0,5 % de la valeur de la marchandise en douane au bureau de départ. Actuellement, le fonds de garantie n'est pas généralisé (Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes, 2006). L'application de la convention TRIE est donc liée à l'harmonisation des structures de mise en place d'un fonds de garantie commun aux chambres de commerce des pays membres. Mais la chambre de commerce d'un pays comme le Burkina Faso se pose des questions sur le fonds de garantie d'autant plus que les cotisations ne sont pas perçues seulement au départ des opérations de transit. Par conséquent, il faut faire en sorte que la répartition des revenus de fonds de garantie entre les chambres de commerce permette son application.

Cependant, la question des entraves à la fluidité du trafic reste d'actualité. La résolution des problèmes que pose une telle question n'est pas simple. De plus, quelle que soit la solution, son application sera fonction du suivi mais surtout de la volonté politique des Etats.

Par ailleurs, les quinze Etats de la CEDEAO ont adopté un tarif extérieur commun depuis janvier 2015.

## **2.2. Le Tarif Extérieur Commun (TEC)**

Le Tarif Extérieur Commun est adopté depuis le 1 janvier 2015, soit plus de 30 ans après la signature du traité de la CEDEAO, et 16 ans après la date fixée pour sa mise en place.

Le Tarif Extérieur Commun (TEC) de la CEDEAO s'applique à toutes les marchandises provenant de l'extérieur de la région entrant sur le territoire douanier de la CEDEAO. Il prend en compte les niveaux de droits de douane ayant fait l'objet

d'un accord, le prélèvement communautaire CEDEAO de 0,5 %, ainsi que la taxe statistique de chacun des pays (généralement 1%).

Actuellement, quatre taux de droits de douane sont inscrits au Tarif Extérieur Commun à savoir 0%, 5%, 10% et 20%. Ces taux sont appliqués en fonction du degré de transformation du produit. Les droits de douane sur les produits de l'agriculture, de l'élevage, de la forêt et de l'artisanat sont supprimés. Les produits manufacturés figurant au schéma de libéralisation des échanges (ETLS) de la CEDEAO peuvent être exportés hors de la CEDEAO sans droits de douane.

Cependant, les échanges intra-CEDEAO qui ne paient aucun droit de douane ne représentent que le tiers ou tout au plus la moitié du total de ces échanges. Cela signifie que le marché de la zone franche intérieure est toujours faible. Un dixième environ du total des produits importés par les pays de la CEDEAO provient d'autres pays membres de la CEDEAO, et par conséquent le TEC s'applique à 90 % au moins des achats de l'Afrique de l'Ouest. Le TEC CEDEAO est conçu comme un cordon extérieur protégeant les marchés intérieurs des pays de la CEDEAO, mais il faut reconnaître que ce tarif commun avec son taux de 20 % constitue un régime de faibles tarifs douaniers. Le taux de protection des produits alimentaires par exemple (hors produits tropicaux et non alimentaires) est de 15% en moyenne pour les importations dans l'espace CEDEAO<sup>2</sup> contre 22 % pour l'Union Européenne. Au Maroc ce droit s'élève jusqu'à 50 %. Le taux des droits de douane sur le riz par exemple est de 10% dans l'espace UEMOA ; ce qui représente un compromis entre les intérêts des riziculteurs locaux désirant une protection plus forte, et les intérêts des consommateurs de chaque pays. Pour l'Afrique de l'ouest, le riz cultivé localement et le riz importé sont l'un et l'autre indispensables pour satisfaire les besoins alimentaires des populations.

Les huit pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) appliquent depuis 2000 leur propre Tarif Extérieur Commun avec des taux similaires (0 %, 5 %, 10 %, 20 %). Le succès de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine, qui a renforcé l'union douanière de ces huit pays, a servi de guide pour la mise en place du TEC CEDEAO.

La CEDEAO à travers le TEC met en pratique les aspects commerciaux de la politique agricole commune ouest africaine (ECOWAP), qui comporte en fait un abaissement des droits de douane sur les intrants utilisés par l'agriculture, la pêche et l'exploitation forestière (semences, tracteurs, filets). La réduction des droits de douane sur les intrants traduit une protection effective plus forte et devrait améliorer la rentabilité pour les quelques 200 millions d'ouest-africains qui pratiquent l'agriculture, la pêche et l'exploitation forestière (CNUCED, 2009).

L'application effective du TEC CEDEAO est indispensable, car l'avenir même de la CEDEAO en dépend. Il correspond à la dernière étape de la réalisation de l'union douanière CEDEAO. La CEDEAO deviendra ainsi une des douze unions douanières dans le monde entier capable de négocier des accords commerciaux en commun.

---

<sup>2</sup> Les huit pays de l'UEMOA sont : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo

Par ailleurs, les routes qui relient les villes sahéliennes aux ports constituent les points névralgiques de l'intégration sous régionale.

### III. Les principaux corridors routiers de transit et les flux de marchandises

Le transport international de marchandises est prioritairement organisé suivant des axes appelés corridors. Il s'agit essentiellement des voies reliant les ports de desserte maritime (les ports de Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Tema et Takoradi) aux pays de l'hinterland tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger (cf. figure n° 1).

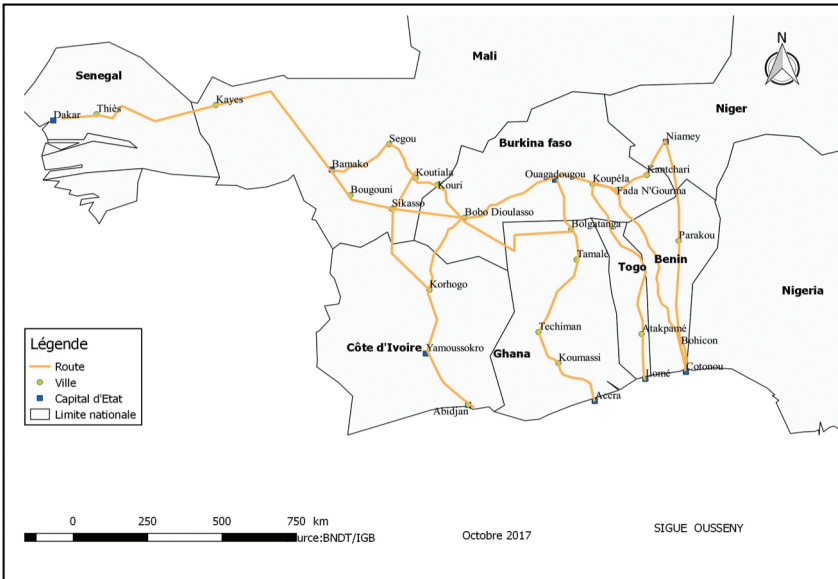


Figure 1 : Les principaux corridors de desserte des pays de l'hinterland

#### 3.1. Les corridors routiers de transit du Burkina Faso

Les routes principales permettant au Burkina Faso d'importer et d'exporter des marchandises sont au nombre de quatre (cf. tableau n° I).

Tableau I : Les couloirs de transit utilisés par le Burkina Faso

Ports	Mode de transport	Distance de Ouagadougou (en km)	Etat de la voie
Abidjan	Route	1148	Défectueux au Nord de la Côte d'Ivoire
Lomé	Route	948	Bon
Tema/Takoradi	Route	1040	Bon
Cotonou	Route	1060	Défectueux par endroit

Source : SIGUE, 2015

D'après le tableau, les principaux ports de transit du Burkina Faso sont : Abidjan, Lomé, Tema/Takoradi et Cotonou (cf. figure 1). L'ensemble des corridors routiers du Burkina Faso sont en état relativement bon en dehors de quelques tronçons défectueux. Ouagadougou est située en moyenne à 1049 km de la mer. La plus grande partie de ses marchandises transite par le port de Lomé.

Le corridor Lomé-Ouagadougou est actuellement le plus sollicité par le Burkina Faso. Le volume de trafic sur cet axe à destination du Burkina Faso avoisine 850 000 tonnes de marchandises contre 210 000 tonnes pour la route Abidjan-Ouagadougou. Il affiche des coûts inférieurs à la moyenne (4 092 dollars USD, soit 2 140 402 F CFA) et le temps de rotation des camions le plus court (11,6 jours). Les temps d'attente aux frontières et aux postes de contrôle sont inférieurs à la moyenne (122 minutes), et les tracasseries pour les importations en transit via le Togo sont très réduits depuis la suppression des points de contrôle de la gendarmerie (ATWA, 2015 ; SIGUE O., 2015).

### 3.2. Les corridors routiers de transit du Mali

Le Mali sollicite principalement trois couloirs pour son commerce extérieur comme l'indique le tableau n° II (cf. figure 1).

**Tableau II** : Les couloirs de transit utilisés par le Mali

Ports	Distance de Bamako en km	Etat de la voie
Abidjan	1238	Défectueux par endroit
Dakar	1342	Défectueux par endroit
Lomé	1967	Défectueux par endroit

Source : PORT INFO, 2006 ; ATWA, 2015

Bamako est située en moyenne à 1515 km de la mer. Bien que bitumés, tous les axes sont défectueux par endroit. La route Dakar-Bamako supporte la plus grande partie du trafic malien : 1 668 000 tonnes contre 700 000 tonnes pour le corridor Abidjan-Bamako en 2015. Le corridor Dakar-Bamako est ainsi le deuxième corridor de transit le plus fréquenté (environ 1,7 million de tonnes) d'Afrique de l'Ouest. Il affiche des coûts (4 160 dollars USD, soit 2 175 971 F CFA) et des temps de rotation des camions (14 jours) inférieurs à la moyenne mais détient le record des temps d'attente aux frontières et aux postes de contrôle pour les corridors de transit (316 minutes). Le niveau de contrôle et les niveaux de prélèvements illicites aux postes de contrôle sont importants (ATWA, 2015).

### 3.3. Les corridors routiers de transit du Niger

A l'instar du Burkina Faso, quatre axes routiers permettent au Niger de relier les ports de ses voisins pour les importations et les exportations de marchandises comme le montre le tableau III (cf. figure n° 1).

**Tableau III** : les couloirs de transit utilisés par le Niger

Ports	Distance de Niamey en km	Etat de la voie
Cotonou	1058	défectueux par endroit
Lomé	1350	Bon
Tema	1360	Bon
Abidjan	1770	défectueux par endroit

Source : PORT INFO, 2006 ; ATWA, 2015.

Niamey se situe à environ 1384 Km de la mer. La route assure par conséquent le transport de la quasi-totalité de ses marchandises, notamment l'axe Cotonou-Niamey qui est le plus proche avec 1058 km. C'est le corridor de transit ouest-africain le plus fréquenté avec un flux de marchandises estimé à 2 200 000 tonnes en 2015 (ATWA, 2015). En termes de coût également, il est le moins coûteux de la région (3 938 dollars USD, soit 2 059 849 F CFA). Les temps d'attente à la frontière et aux postes de contrôle sont les plus courts de la région : 98 minutes. Il y a peu de tracasseries routières pour les importations de biens en transit via le Bénin car le pays impose la présence de militaires à bord des camions en transit vers le Niger. La question des tracasseries routières se pose une fois la frontière nigérienne franchie et lors du voyage de retour vers le port. Cependant, les convois douaniers, les quotas et le système de tour de rôle existent toujours, ce qui laisse à penser qu'une réforme du secteur du transport serait nécessaire si l'on veut répercuter la baisse des coûts du corridor sur les coûts aux consommateurs. Le corridor affiche par ailleurs le temps de rotation le plus élevé pour les camions avec 19,7 jours.

Ainsi, les flux de marchandises entre les pays côtiers et ceux de l'hinterland montrent l'importance des transports de marchandises dans le processus d'intégration des pays membres de la CEDEAO. Cependant, il faut déplorer la faiblesse des échanges commerciaux entre les pays de la région.

#### **IV. La faiblesse des échanges intra-régionaux**

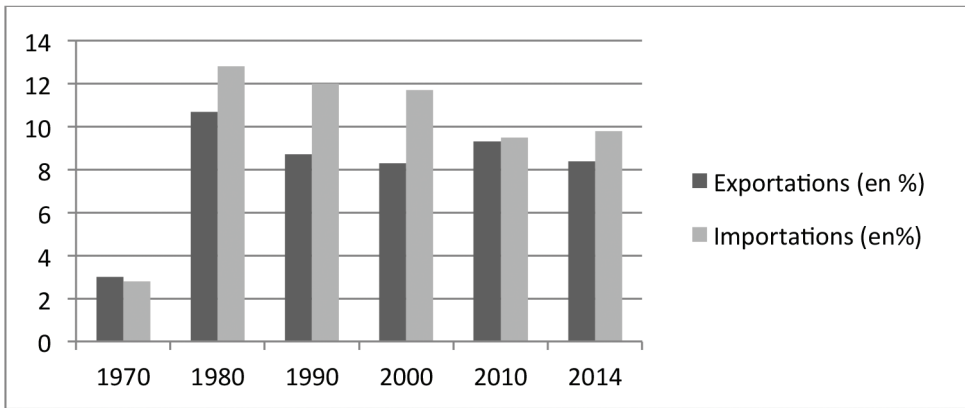
L'espace CEDEAO compte environ 308 millions d'habitants (CEA, 2015), avoisinant la population des Etats-Unis, estimée à 310 millions d'américains en 2010. Cette population représente ainsi 35% de la population de l'Afrique subsaharienne. Elle comprend environ 134 millions d'urbains, soit un taux d'urbanisation de l'ordre de 43,5 %. Cela fait de cette région un marché attractif pour le commerce et l'investissement étranger et intra-régional (CNUCED, 2009). La sous-région Ouest-africaine, couvrant une superficie de 5,1 millions de kilomètres carrés est dotée de ressources minières et agricoles. Mais compte tenu du faible niveau du développement industriel des pays de la région, les produits sont exportés à l'état brut. Malgré la faiblesse de son poids dans l'économie mondiale, l'Afrique de l'Ouest constitue néanmoins un acteur significatif pour certains produits d'exportation. Le Niger par exemple fournit 26% des exportations mondiales d'uranium et de thorium. Le Nigéria apporte 5% des exportations mondiales de pétrole. La Côte d'Ivoire contribue à hauteur de 18 % pour les exportations mondiales de cacao. Le Bénin (3,1 %), le

Burkina Faso (3 %) et le Mali (2,6 %) sont également des acteurs relativement importants dans la filière coton (CNUCED, 2011). Malheureusement, les échanges entre les pays de la région sont très limités par rapport au reste du monde.

La part des échanges intra-régionaux entre les États membres de la CEDEAO avoisine 10 % des échanges totaux (BAD, 2011). Toutefois, à l'échelle du continent, elle reste le regroupement régional le mieux intégré puisque les échanges entre les pays membres de l'Union Maghreb Arabe (UMA) représentent à peine 3 % de leurs productions réunies contre 7 % dans le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), environ 5 % dans la CEMAC et 8 % dans la Communauté du Développement de l'Afrique Australe (SADC).

Par ailleurs, plus de la moitié des exportations intra-régionales est constituée essentiellement de produits pétroliers en provenance du Nigeria et de la Côte d'Ivoire, à destination des pays comme le Burkina Faso, la Sierra Leone, le Ghana, le Sénégal et le Mali.

La figure n° 2 montre l'évolution du commerce intracommunautaire de la CEDEAO de 1970 à 2014.



**Figure 2 :** Evolution du commerce intracommunautaire de la CEDEAO de 1970 à 2014 (en pourcentage).

Source : Direction des statistiques du commerce (FMI) et TradeMap (ITC) cité par CEA (2015)

D'après la figure 2, la proportion des échanges intracommunautaires reste toujours faible. Mais on constate qu'elle est devenue plus importante à partir 1980 (après la création de la CEDEAO) en passant de 3 % à environ à 10 %, aussi bien pour les exportations que les importations. Ces résultats contrastent néanmoins avec ceux du commerce intra-européen et intra-asiatique qui représentent respectivement 72 % et 52 % (Banque Mondiale, 2012).

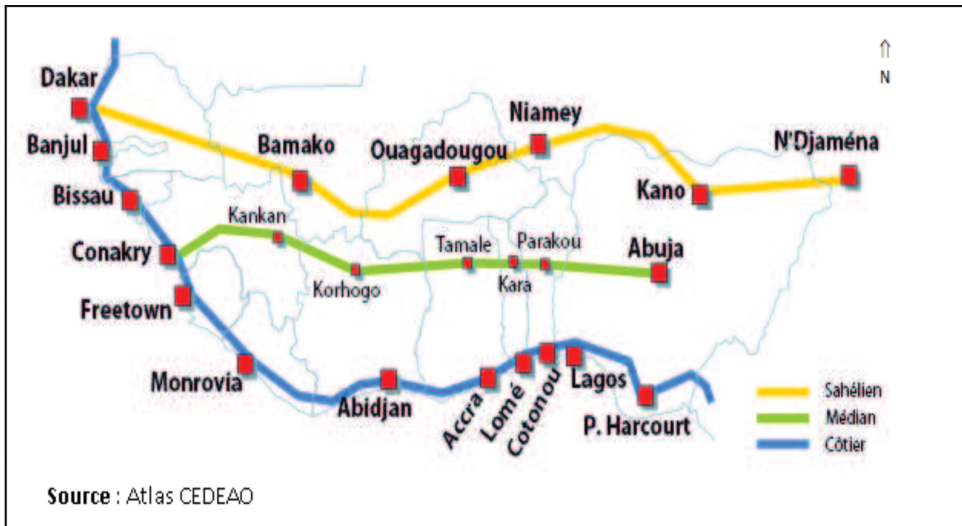
Les marchés extra-régionaux demeurent les principales destinations pour certaines exportations telles que le cacao, le coton, les noix et le caoutchouc. Ces produits restent encore absorbés par les pays développés ou les pays émergents en raison de leur forte dépendance des matières premières entrant dans le fonctionnement de leurs industries. Malgré les conditions favorables d'accès au marché des produits de

la sous-région, la structure des exportations et des importations intracommunautaires est encore à un niveau faible.

Le support privilégié de ces échanges sont les routes communautaires, mais outre leur insuffisance, celles-ci comportent toujours des tronçons non bitumés.

## V. L'insuffisance des infrastructures routières

Afin de faciliter les échanges, les différents Etats de l'espace CEDEAO ont jugé nécessaire de réaliser un réseau routier communautaire comprenant trois branches. Il s'agit de la trans-côtière longue de 4 560 km qui relie Lagos à Nouakchott en passant par les principales villes côtières de la sous-région (Cotonou, Lomé, Accra, Abidjan, Dakar, etc.). Cette infrastructure est réalisée à 83 %. Les travaux restants portent principalement sur les tronçons reliant le Libéria, la Côte d'Ivoire et la Sierra Leone. Les années de conflit qu'ont connu ces Etats ont ainsi détruit la plupart des infrastructures de ces pays. La deuxième branche a pour objectif d'interconnecter les villes sahéliennes de Dakar, Bamako, Ouagadougou, Niamey et N'Djaména. Celle-ci est à un taux d'exécution de 89 %. Enfin, les routes d'interconnexion comprennent les axes situés entre les ports maritimes et les pays enclavés et certaines liaisons inter-Etats (HAINIKOYE A., 2005).



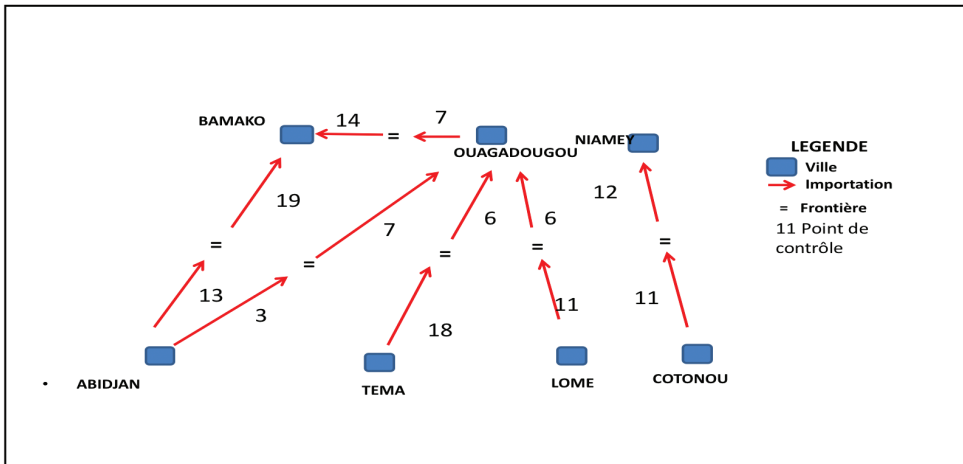
**Figure 3 :** Réseau routier communautaire dans l'espace CEDEAO.

Sur l'ensemble de ce réseau communautaire prioritaire, 5 180 km (25 %) de tronçons manquants ont été identifiés, la plus grande partie de ces tronçons manquants, soit 3 900 km, étant située sur les routes d'interconnexion, 1 280 km sur la trans-côtière et la transsahélienne. Le processus de dégradation des routes s'est également poursuivi dans l'ensemble de la région. Pour le réseau principal revêtu, 42 % des routes bitumées sont en bon état, 27 % sont dans un état moyen et 31 % en mauvais état. Concernant le réseau principal non bitumé, 17 % sont en bon état, 29 % dans un état moyen et 54 % sont en mauvais état (SIGUE O., 2011).

En dehors de ces problèmes qui pèsent lourdement sur le développement des transports de marchandises dans la sous-région, il faut souligner l'existence des contrôles intempestifs sur les routes.

## VI. Les tracasseries routières

La route est le premier lien physique entre les pays et les peuples voisins. Les transporteurs routiers constituent à juste titre de véritables acteurs de l'intégration régionale. Mais cette ambition apparaît malheureusement difficile aujourd'hui. Ainsi, au lieu d'être un acteur économique incontournable dans le rapprochement des hommes, des biens et des services, le routier est aujourd'hui exposé à toutes sortes de tracasseries et de dangers pour exercer son métier. Mauvaise qualité des routes, contrôles intempestifs aux postes de douane, de police et de gendarmerie, coupeurs de route rendent difficiles la mission du transporteur ouest-africain. Sur certains axes, les barrages sont systématiquement multipliés pour prendre de l'argent aux transporteurs. Les points de contrôle routiers représentent un défi au commerce en Afrique de l'ouest dans la mesure où ils sont à la fois source d'allongement des délais et de coûts supplémentaires. Aux barrages de contrôle, les conducteurs sont souvent victimes de tracasseries administratives qui donnent quelques fois lieu au paiement de taxes non justifiées. Ces pratiques illicites ont conduit à la création de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) visant à réduire les retards et la corruption aux postes de contrôle le long des corridors de transport en Afrique de l'ouest (cf. figure n° 4).



**Figure 4 :** Nombre de points de contrôle sur des axes routiers dans l'espace CEDEAO en 2016.

Source : SIGUE O., 2016 : Enquêtes auprès des chauffeurs, décembre 2016. OPA., 2015 (pour les axes Abidjan-Bamako et Cotonou Niamey)

Les axes Abidjan-Bamako et Tema-Ouagadougou constituent ceux qui comportent le plus de points de contrôle parmi les couloirs de desserte des pays de l'hinterland, avec respectivement 32 et 24 points de contrôle. Le corridor Abidjan-Ouagadougou en a 10 points dont seulement 3 en territoire ivoirien, le reste étant situé au Burkina Faso. C'est ainsi l'axe le plus attractif puisqu'il y a moins de tracasseries. Cela traduit la volonté politique des autorités ivoiriennes de rendre ce couloir plus efficace et attractif pour les pays enclavés de la sous-région ouest-africaine.

Une autre difficulté que connaît le secteur des transports routiers de marchandises est la perte de temps aux points de rupture des charges. Les chauffeurs attendent très souvent longuement dans les gares routières en raison de la lenteur des procédures de dédouanement (SIGUE O., 2017). L'attente à la plate-forme (gare) de Ouagarinter peut atteindre jusqu'à 15 jours, voire plus, des délais d'attente pendant lesquels les chauffeurs ont des problèmes de logement et de restauration (cf. photo n° 1 et n° 2).



**Photo 1 :** Chauffeurs en attente du dédouanement depuis 13 jours.

Source : SIGUE O., 2017



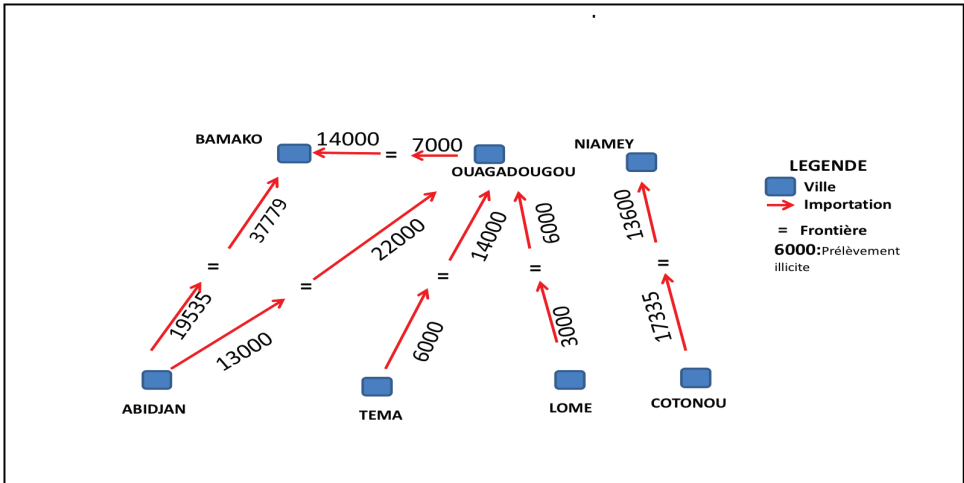
**Photo 2 :** dortoir de chauffeurs en attente de dédouanement depuis 10 jours à Ouaga-à la gare de Ouagarinter.

Toutefois, les travaux de l'Observatoire des Pratiques Anormales ont relevé des situations relatives à l'existence d'autres obstacles en dehors des barrages routiers limitant aussi considérablement l'efficacité du transport. Sur le corridor Tema-Ouagadougou par exemple, le montant total des taxes informelles pour les exportations représente 50 % des coûts administratifs. Pour les importations, les taxes illicites supportés par les commerçants aux barrages routiers s'élèvent à moins de 10% du total (West Africa Trade Hub, 2010). Si les coûts informels et les retards sur le corridor Tema-Ouagadougou ne sont pas causés principalement par les barrages routiers, d'où viennent ces problèmes ? Selon la même source, plus de 50% des paiements illicites ont lieu à Ouagarinter pour les importations, là où sont payés les droits et taxes.

En somme, les entraves à la fluidité des transports de marchandises sur les routes de la sous-région relèvent des effets conjugués des procédures portuaires et douanières, des tracasseries sur les routes. Il est donc nécessaire de s'attaquer à la congestion et à la rationalisation de ces différentes procédures. Une autre contrainte des transports de marchandises reste le coût élevé.

## VII. Les prélèvements illicites sur les routes

En 2005, un poids lourd équipé d'une remorque devait payer 293 Euros de péage routier entre Bruxelles et Barcelone (1369 km), soit 22 Euros pour 100 km.<sup>3</sup> En 2000, un poids lourd faisant la route Dakar-Bamako (1342 km) devait payer en moyenne 17 à 20 Euros pour 100 km ; on paye donc pratiquement aussi cher pour rouler sur une autoroute européenne à quatre voies ou plus, que sur une route ouest-africaine à deux voies traversant villages et villes. Ce phénomène rend les transports ouest-africains moins compétitifs. Les péages ouest-africains sont le plus souvent de simples taxations informelles qui n'alimentent aucun fond de construction ou d'entretien routier (cf. figure n° 4).



**Figure 4 :** Prélèvements illicites par camion et par voyage (en F CFA) sur des corridors routiers de l'espace CEDEAO.

Source : SIGUE O., 2016 : Enquêtes auprès des chauffeurs, décembre 2016 ; OPA<sup>4</sup>, 2015 (pour les axes Abidjan-Bamako et Cotonou Niamey)

<sup>3</sup> <http://www.atlas-ouestafrique.org/spip.php?article19>

<sup>4</sup> OPA : Observatoire des Pratiques Anormales

Sur tous les axes ouest-africains, on note la pratique de perceptions illicites. Le corridor Abidjan-Bamako est celui où les perceptions illicites sont les plus importantes surtout dans la partie en territoire malien. L'axe malien connaît ainsi le plus de tracasseries avec plus de 37 779 FCFA de prélèvements illicites<sup>5</sup> par camion et par voyage. Ensuite, viennent les axes burkinabè, ivoirien et béninois avec respectivement des paiements illicites de l'ordre de 22 000 F CFA, 19 535 F CFA et 17 335 F CFA. Le couloir ghanéen qui comporte beaucoup de points de contrôle est le moins cher dans la sous-région avec moins de 300 FCFA par passage. Le couloir togolais enregistre moins de perceptions illicites.

Les pays sahéliens enclavés (Burkina Faso, Mali et Niger) souffrent particulièrement des coûts élevés du transport routier en raison des longues distances qui les séparent des ports, de l'état parfois mauvais des routes, de la vétusté des camions, d'une mauvaise logistique et de la corruption (cf. tableau IV).

**Tableau IV** : Coûts du transport à l'importation et à l'exportation pour les marchandises conteneurisées de Tema à Ouagadougou

	<b>Importation</b>	<b>Exportation</b>
Coûts transport et logistique (en dollars USD)	3200	1755
Délai de transit	13,5-22 jours	6-9 jours
Pots de vin (en dollars USD)	207	66

Source: West Africa Trade Hub, 2010

A l'importation, le coût du transport sur l'axe Tema-Ouagadougou coûte 3 200 dollars USD pour le transport et la logistique, et 207 dollars USD pour les pots de vin, soit au total 3407 dollars USD et ce, pour une durée de 13 à 22 jours.

A l'exportation, le coût du transport et de la logistique est de 1755 dollars USD et de 66 dollars USD pour les pots de vin, soit au total 1821 dollars USD pour une durée de 6 à 9 jours.

L'exportation coûte moins chère principalement parce qu'elle est soumise à peu, voire aucun droit de douane et taxe, ce qui signifie qu'elle fait l'objet de moins d'attention et de contrôles.

D'après le rapport technique de West Africa Trade Hub (2010), le coût de livraison d'un container de Tema à Ouagadougou est d'environ vingt-cinq fois supérieur au coût de livraison du même container de Newark à Chicago et ce, pour une distance pratiquement équivalente et pour un trajet d'une durée jusqu'à quatre fois plus longue.

Or, dans le contexte de la mondialisation, la sous-région ouest-africaine se doit de se départir de tout ce qui entrave le rapprochement des économies. Pour ce faire, il apparaît urgent d'harmoniser les politiques sous-régionales en matière de transport de marchandises en vue de lui permettre de jouer pleinement son rôle. C'est à ce prix que la libre circulation des biens et des services figurant dans tous les traités qui fondent les ensembles régionaux et sous-régionaux pourra prendre forme dans l'esprit des citoyens et devenir ainsi une réalité.

<sup>5</sup> On entend par prélèvement illicite toute paye qui ne donne pas droit à un reçu.

## Conclusion

Le transport de marchandises est au cœur de l'intégration sous-régionale. Il s'agit là d'un élément clé reconnu de l'indépendance économique, politique et sociale des pays sous-développés, notamment ceux de la CEDEAO. Il constitue un facteur d'intégration par la libre circulation des personnes et des biens promue dans la communauté avec la mise en place du carnet TRIE, la négociation du tarif extérieur commun et la création du réseau routier communautaire. Ainsi, le transport routier de marchandises a été organisé avec des corridors routiers que sont les routes trans-africaines, les corridors du Burkina Faso, du Mali et du Niger.

Cependant, si le transport routier de marchandises constitue un élément déterminant du processus d'intégration et du développement socio-économique, il reste handicapé par un certain nombre de difficultés qui sont d'ordre organisationnel et financier. En effet, il y a des entraves à la fluidité des transports de marchandises dues aux taxes informelles supportées par les transporteurs aux différents postes de contrôle sur les routes. Les barrages routiers et la corruption constituent des problèmes majeurs qui font perdre considérablement le temps et augmentent les coûts d'exploitation. Ce qui constitue une entrave à la compétitivité des transports ouest-africains. En raison des moyens limités des différents Etats, l'insuffisance et le mauvais état des voies de communication constituent également des facteurs limitant l'efficacité du secteur.

Par conséquent, le secteur du transport de marchandises doit relever ces défis par l'achèvement du réseau routier communautaire, la lutte efficace contre les pratiques illicites sur les routes, l'accélération des procédures de dédouanement au niveau des gares. Cela permettra aux transports de jouer pleinement leur rôle d'intégrateur au profit du développement des pays membres de la CEDEAO.

## Bibliographie

- Atlas de l'Intégration Régionale en Afrique de l'Ouest, 2006.** *Sur les routes ouest-africaines*, <http://www.atlas-ouestafrique.org/spip.php? article 19>, consulté le 23/03/16.
- ATWA, 2015.** *Accélérer les échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest (ATWA)*, rapport de la première étape, 40p.
- BAD, 2011.** *Document de stratégie d'intégration régionale pour l'Afrique de l'ouest 2011-2015*, ORWA/ORWB, 66 p.
- BAKY J., 1988.** *L'intégration du Burkina Faso dans la chaîne internationale de transport*, mémoire de maîtrise, Ecole Supérieure des Sciences Economiques, Université de Ouagadougou, 89p.
- CEA, 2015.** *Une évaluation des progrès réalisés vers l'intégration régionale dans la région de la communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest depuis sa création*, BSR-AO, 2015, 193 p.
- CNUCED., 2009.** *Evolution du commerce intra-africain, sixième session du comité du commerce et de la coopération et de l'intégration régionales*, <http://www.org/crci/6th/Developements IntraAfr Trd-FR.pdf>, 13p. consulté le 10 avril 2016
- CNUCED, 2011.** *Manuel des Statistiques*, New York et Genève, 2011. [www.unctad.org](http://www.unctad.org)
- LOWANI A. P., 2005.** *Le transport intermodal, une solution d'optimisation des opérations de transport de marchandises, application à Ecomarine International de Lomé (Togo), une société de transport maritime*, université Jean MOULIN, Lyon III, 62p.
- NIKIEMA M. A. P., 1991.** *Le CEDEAO : un instrument de coopération et d'intégration économique*, mémoire de maîtrise, Faculté de Droit et de Science Politique, Université de Ouagadougou, 83p.
- Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM), 2006.** *Etude de définition d'un système de suivi des entraves à la fluidité du trafic routier au Burkina Faso*, rapport technique final phase 1, Page 28-32
- HAINIKOYE A., 2005.** *Communication sur la politique et le système de transport de marchandises en vigueur dans l'espace CEDEAO*, séminaire organisé par le comité technique C2-4 de l'Association mondiale des Routes du 13 au 15 juin 2005 à Ouagadougou, Burkina Faso, <http://publications.piarc.org/ressources/documents/actes-seminaires05/c24-burkina05>, consulté le 10/03/16, 22p.
- N'GUESSAN N., 2003.** *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne, banque mondiale et commission économique pour l'Afrique*, <http://www4.world-bank.org/af/SSATP/Ressources/SSATP-Discussion Papers/DP03.pdf>, consulté le 18/05/2010, 63p.
- OPA., 2016 :** *25<sup>e</sup> rapport de l'observatoire des pratiques anormales*, rapport annuel de l'année 2015, 10p.
- PORT INFO, 2006.** *Magazine d'information du Port Autonome de Cotonou*, n°004-3<sup>e</sup> trimestre, 30p.
- SIGUE O., 2011.** *Le transport de marchandises dans l'espace CEDEAO*, mémoire de Master, département de Géographie, Université de Ouagadougou, 74p.
- SIGUE O., 2015.** *Le transport international de marchandises au Burkina Faso : enjeux et perspectives*, thèse de doctorat unique de Géographie, Université de Ouagadougou, 338 p.
- SIGUE O., 2017.** *Les conditions de vie et de travail des transporteurs routiers du Burkina Faso*, *Espace scientifique* n°016, INSS/CNRST, ISSN 796-6466, pp. 44-47
- West Africa Trade Hub, 2010.** *Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Tema-Ouagadougou*, Rapport technique avril 2010, 148p.