

**25^{ème} RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALES
(OPA) :
RAPPORT ANNUEL DE L'ANNEE 2015**



Juin 2016

INTRODUCTION

Les entraves au système des transports, qui se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, la complexité des procédures et des documents, les longues attentes aux frontières, les pertes de temps au cours des contrôles et les frais occultes élevés, ont pour conséquences un coût généralisé très élevé des opérations de transport et la perte de compétitivité des économies des Etats de l'Union.

Pour solutionner ce dysfonctionnement, le Conseil des Ministres a adopté le 16 décembre 2005, la Directive N° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle routiers inter-états de l'Union et la Décision N°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'Union.

Tous ces dispositifs réglementaires visent à rationaliser les opérations de contrôles et à assurer la fluidité du trafic sur les corridors par un nombre limité de postes de contrôles dont la norme communautaire est de trois (03) pour un corridor reliant deux pays de l'Union. (un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives).

Ces deux textes s'appuient sur les trois (3) principales conventions adoptées par les Etats membres de la CEDEAO afin de garantir et faciliter la libre circulation des personnes et des biens :

- Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
- Convention A/P4/82/du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-Etats ;
- Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990, portant institution au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit Routier Inter-Etats.

Pour suivre le long des corridors de l'Union la levée effective de ces entraves, la Commission de l'UEMOA avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) a mis en place depuis 2005, l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA).

Les objectifs visés par cet instrument sont :

- identifier, analyser et publier les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers inter-Etats, dans le cadre du transport des personnes et des marchandises ;
- porter les abus constatés à la connaissance du plus grand public ;
- amener les autorités concernées à prendre des décisions et mesures correctrices appropriées.

Trois indicateurs sont suivis : il s'agit du nombre de postes de contrôles, les perceptions illicites (paiements aux agents de contrôle routiers sans reçus) et les retards induits du fait de ces contrôles. Les statistiques relatives sont diffusées de façon trimestrielle.

L'OPA a publié 24 rapports trimestriels, de 2007 à 2014. Le présent 25^{ème} rapport porte sur la collecte annuelle des données faites au cours de l'année 2015.

I. METHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNEES

Les indicateurs relevés lors des enquêtes sont :

- “ le nombre de contrôles correspond au nombre moyen de arrêts subis par les chauffeurs par un agent des forces de l'ordre, 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.

Les corridors où les enquêtes ont été effectuées sont les suivants :

1. Téma-Ouagadougou (1057 Km) ;
2. Ouagadougou-Bamako via Heremakono (934 Km) ;
3. Ouagadougou-Bamako via Koury (1035) ;
4. Lomé-Ouagadougou (920 Km) ;
5. Abidjan-Ouagadougou (1263 Km) ;
6. Abidjan-Bamako (1174 Km) ;
7. Bamako-Dakar (1382 Km) ;
8. Cotonou-Niamey (950 km).

II. PRESENTATION DES RESULTATS DE L'EDPA

II.1 Nombre de Postes de contrôles

Les données collectées au titre de l'année 2015 font ressortir une multiplicité des postes de contrôles routiers. Les raisons évoquées sont essentiellement liées aux défis sécuritaires notamment les actes de terrorisme, le grand banditisme, les braquages et vols armés que connaît la région.

Le corridor le plus critique en postes de contrôles aux 100 km est le corridor Abidjan . Bamako avec trois (3) postes aux 100 km ; ensuite vient les corridors Cotonou-Niamey, Téma-Ouagadougou, Bamako-Ouagadougou via Koury, et Bamako-Ouagadougou via Heremakono, avec deux (2) postes respectivement aux 100 km.

Les forces de sécurité les plus impliquées sont la Police et la Douane.

Le pays où on note un nombre élevé de postes de contrôle est le Mali, avec quatre (4) postes aux 100 km. Le nombre de postes de contrôles au Sénégal, au Burkina Faso, au Bénin et en Côte d'Ivoire est en moyenne de deux (02) postes aux 100 km.

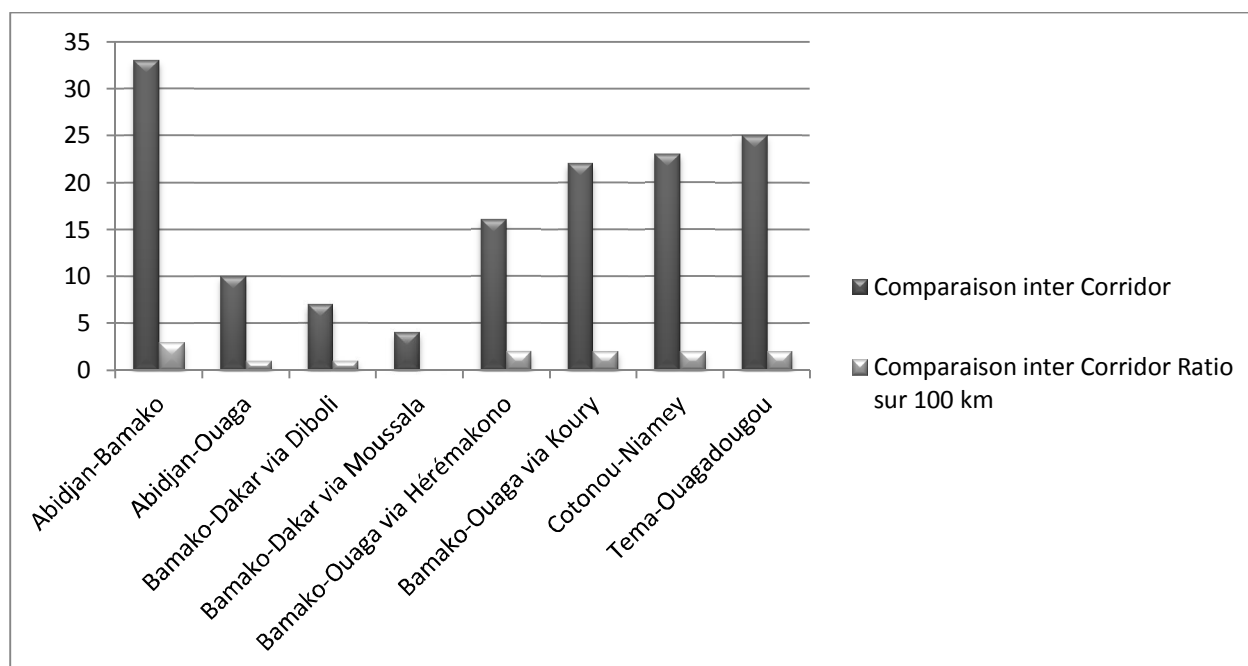
La figure n° 1 ci-dessous présente le nombre annuel de postes de contrôles par corps et par voyage sur les huit (08) corridors actuellement couverts.

Figure N°1 : Nombre annuel de postes de contrôles par corps et par voyage sur les huit (08) corridors

Corridor/Pays	Distance parcourue	Nombre annuel moyen de postes de contrôles par corps par voyage						Ratio sur 100 km
		Police	Douane	Gendarmerie	Eaux et Forêts	Autres	Total	
Abidjan-Bamako	1174	12	9	9		2	32	3
Côte d'Ivoire	710	6	3	4		0	13	2
Mali	464	6	5	6		2	19	4
Abidjan-Ouaga	1263	2	4	3		0	10	1
Burkina Faso	517	0	2	0		0	2	0
Côte d'Ivoire	746	2	2	3		0	8	1
Bamako-Dakar via Diboli	1382	6	0	1	0	0	7	1
Mali	700	4	0	1	0	0	5	1
Sénégal	682	2	0	0	0	0	2	0
Bamako-Dakar via Moussala	1225	3	0	2	0	0	5	1
Mali	420	2		1			3	1
Sénégal	805	1		1		0	2	0
Bamako-Ouaga via Hérémakono	934	5	7	3	0	1	16	2
Burkina Faso	502	3	4	1	0	0	8	2
Mali	432	2	3	2	0	1	8	2
Bamako-Ouaga via Koury	1035	5	10	6	0	1	22	2
Burkina Faso	488	1	5	1		0	7	1
Mali	547	4	5	5		1	14	3
Cotonou-Niamey	950	4	5	7	3	4	23	2
Bénin	710	2	3	3	2	2	12	
Niger	240	2	2	4	1	2	11	
Tema-Ouagadougou	1057	10	13	1	0	0	25	2
Ghana	881	9	9	0			18	2
Burkina Faso	176	1	4	1	0	0	6	3
Ouagadougou-Lomé	920	4	11	2	0	0	17	2
Burkina Faso	274	1	4	1	0	0	6	2
Togo	746	3	7	1	0	0	11	2

La figure n° 2 présente une comparaison inter corridor.

Figure 2 : Comparaison inter corridor



II- 2. Perceptions illicites

Les perceptions illicites sont perçues sur l'ensemble des corridors de l'Union et surtout au franchissement des frontières. Le montant des perceptions illicites au franchissement d'une frontière est de l'ordre de 40% du montant total des perceptions illicites perçues sur l'ensemble du corridor.

Le corridor où on note un montant élevé de perceptions illicites est le corridor Abidjan-Bamako avec un montant de cinquante-sept mille trois cent cinquante-sept (57.357) FCFA par camion et par voyage. Il est perçu sur le territoire malien un montant de 37.779 FCFA et 19.535 FCFA sur le territoire ivoirien.

Le second corridor où le montant de perceptions illicites reste élevé, est le corridor Tema-Ouagadougou avec un montant de 43.125 FCFA ; 31.463 FCFA sont perçus illicitement sur le territoire Ghanéen et 11.662 FCFA sur le territoire Burkinabè.

Le corridor qui connaît un montant faible de perception illicite est le corridor Bamako-Dakar via Moussala avec un montant de 5 990 FCFA.

Le Mali est le pays où un montant élevé des perceptions illicites est perçu. Il est suivi du Ghana, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso.

La figure n° 3 présente le montant des perceptions illicites perçues par camion, par voyage et par les différents corps de contrôle.

Figure 3 : Montant moyen des perceptions illicites par corps et par voyage

Corridor/Pays	Perceptions illicites par corridor, par voyage et par camion					
	Police	Douane	Gendarmerie	Eaux et Fôrets	Autres	Total
Abidjan-Bamako	13862	23752	10849		8894	57357
Côte d'Ivoire	5578	10734	3216		8	19535
Mali	8284	13018	7633		8843	37779
Abidjan-Ouaga	3401	3782	3901		518	11601
Burkina Faso	821	1413	822		35	2270
Côte d'Ivoire	2580	2369	3078		483	8511
Bamako-Dakar via Diboli	6393	10563	579	0	0	17535
Mali	4725	7214	539	0	0	12478
Sénégal	1668	3349	39	0	0	5057
Bamako-Dakar via Moussala	4223	0	1768	0	0	5990
Mali	3410	0	1084		0	4494
Sénégal	813	0	684		0	1496
Bamako-Ouaga via Hérémakono	5465	5823	6143	0	798	18229
Burkina Faso	1434	2535	1628	0	0	5597
Mali	4031	3288	4515	0	798	12633
Bamako-Ouaga via Koury	6865	6313	9656	0	635	23469
Burkina Faso	2333	3000	2719		0	8052
Mali	4531	3313	6938		635	15417
Cotonou-Niamey	4675	10525	8530	3705	3500	30935
Bénin	2835	6320	5325	1405	1450	17335
Niger	1840	4205	3205	2300	2050	13600
Tema-Ouagadougou	15540	17849	9422	0	314	43125
Ghana	12550	12416	6498		0	31463
Burkina Faso	2990	5433	2924	0	314	11662
Ouagadougou-Lomé	4153	8903	2469		306	15831
Burkina Faso	1798	3837	1783		0	7419
Togo	2354	5066	686		306	8412

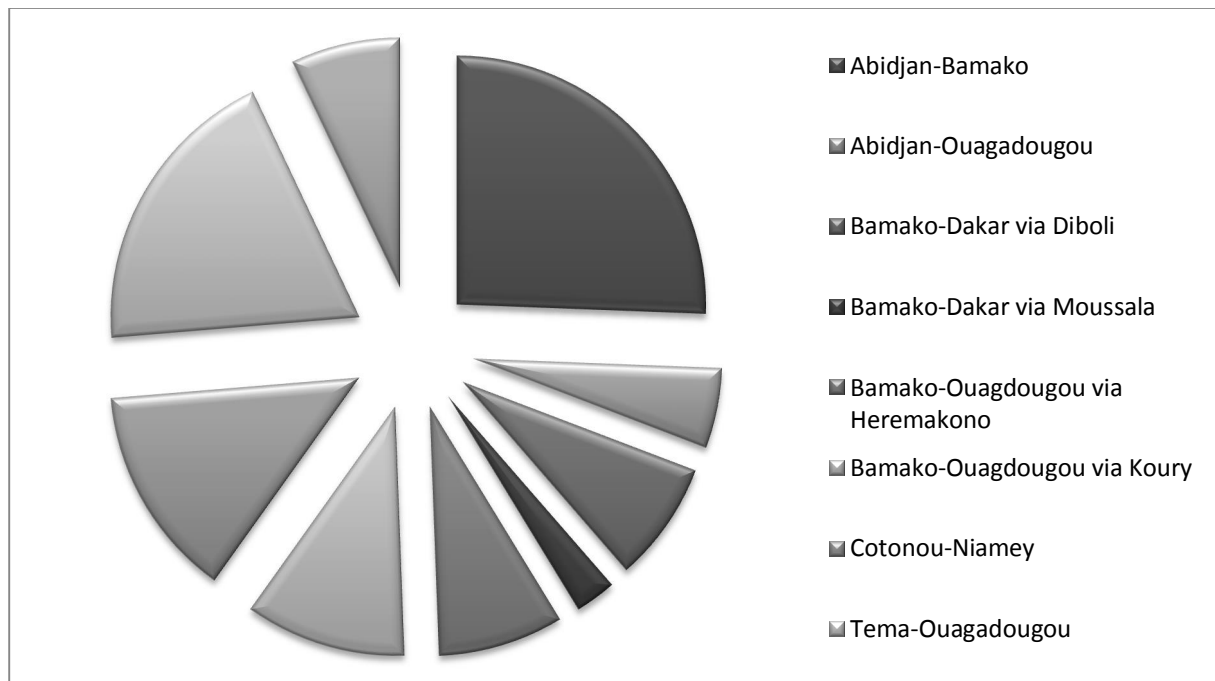
La figure n° 4 présente les perceptions illicites aux frontières par camion et par voyage par des différents corps de contrôle.

Figure 4 : Montant des perceptions illicites aux frontières par corridor, par corps et par voyage et par camion

Corridor/Pays	Perceptions illicites aux frontières par corridor, par corps et par voyage et par camion					
	Police	Douane	Gendarmerie	Eaux et Fôrets	Autres	Total
Abidjan-Bamako	2890	1339	1817		720	6766
Côte d'Ivoire	1317	294	78		55	1743
Mali	1573	1046	1739		665	5023
Abidjan-Ouaga	1262	565	520		74	2280
Burkina Faso	140	149	380		0	529
Côte d'Ivoire	1122	416	140		74	1752
Bamako-Dakar via Diboli	9769	6594	3260	0	0	19622
Mali	7362	3297	3094	0	0	13753
Sénégal	2406	3297	166	0	0	5869
Bamako-Ouaga via Koury	2276	3102	2050	0	2667	7694
Burkina Faso	1336	1553	886		0	3776
Mali	940	1549	1164		266	3918
Cotonou-Niamey						
Bénin	1850	7280	3250	0	450	12830
Niger	1540	6890	4540	0	750	13720
Tema-Ouagadougou	12181	10826	9394	0	0	32400
Ghana	9190	8887	6494			24571
Burkina Faso	2990	1938	2900	0	0	7829
Ouagadougou-Lomé	9194	4388	888	0	0	14469
Burkina Faso	5283	2112	810	0	0	8205
Togo	3911	2275	78	0	0	6264

La figure n° 5 présente une comparaison inter corridor des perceptions illicites.

Figure 5 : Comparaison inter corridor des perceptions illicites



II.3 Temps de contrôle

Le corridor où le temps de contrôle est plus important est le corridor Bamako-Ouagadougou via Koury. Ce temps de contrôle est estimé à 107 mn aux 100 km. Il est suivi des corridors Cotonou-Niger, Bamako-Dakar via Diboli et Lomé-Ouagadougou où les temps de contrôle sont respectivement de 55 mn, 51 mn et 49 mn aux 100 km.

La Police et la Douane sont les impliquées dans les retards enregistrés dans les contrôles routiers.

Les temps de contrôles sont assez importants sur les tronçons des corridors du Mali, du Niger et du Burkina Faso. Ils demeurent moins importants sur les autres tronçons des corridors du Sénégal et du Togo.

Figure 6 : Temps moyen de contrôle (en minutes) par camion et par voyage et par corridor

Corridor/Pays	Temps de contrôle (en minutes)	
		Ratio sur 100 km
Abidjan-Bamako	217	19
Côte d'Ivoire	62	9
Mali	156	34
Abidjan-Ouaga	55	1
Burkina Faso	23	4
Côte d'Ivoire	32	4
Bamako-Dakar via Diboli	703	51
Mali	492	70
Sénégal	211	31
Bamako-Dakar via Moussala	314	26
Mali	220	52
Sénégal	94	12
Bamako-Ouaga via Hérémakono	218	23
Burkina Faso	83	16
Mali	135	31
Bamako-Ouaga via Koury	1104	107
Burkina Faso	419	1
Mali	685	125
Cotonou-Niamey	520	55
Bénin	230	32
Niger	290	120
Tema-Ouagadougou	120	11
Ghana	77	9
Burkina Faso	43	24
Ouagadougou-Lomé	448	49
Burkina Faso	231	84
Togo	217	29

CONCLUSION

Le nombre de postes de contrôles et les perceptions illicites demeurent persistants sur l'ensemble des corridors de l'Union malgré les efforts déployés par les pays pour la mise en place du plan régional de contrôle routier.

Les Etats sont invités à mener des actions renforcées pour réduire les postes de contrôle et surtout les perceptions illicites et faire également face aux défis sécuritaires.

Les tracasseries routières impactent négativement la compétitivité économique de nos pays car elle empêche les Entreprises de nos pays d'intégrer les chaînes de valeur et le système du commerce mondiaux en raison des coûts de la logistique, des transports et du transit élevés.

REMERCIEMENTS

La Commission de l'UEMOA félicite vivement les Points Focaux de l'OPA, les Transporteurs et les conducteurs pour leur engagement ferme dans la collecte des données de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA). Elle encourage les coordinations nationales de l'OPA, les Comités Nationaux de Facilitation des transports et l'Alliance Borderless pour leurs actions de plaidoyer et de sensibilisation.

La Commission de l'UEMOA renouvelle ses remerciements aux Partenaires Techniques et Financiers, notamment l'Union Européenne et la JICA pour leur appui constant renouvelé et aux actions de facilitation des transports.

Pour plus d'informations sur la gouvernance dans le secteur des Transports dans l'espace UEMOA, bien vouloir prendre contact avec :

- Monsieur Aboubacar NOMAO : Tél. +226 76 41 05 80 . Email : aboubacar.nomao@uemoa.int
- Monsieur Adébayo Samson BALOGOUN : Tél. +226 71 41 05 13
Email : asbalogoun@uemoa.int