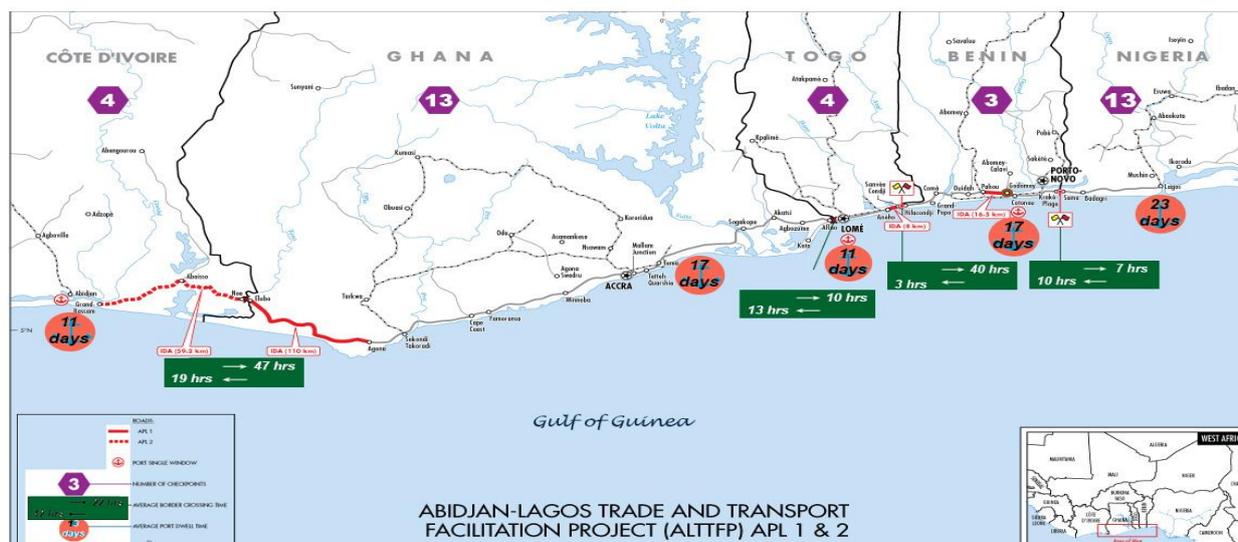


ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS



PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS (PFCTAL)

DON IDA N° H787-CI



RAPPORT DE L'AN 8 (Juillet 2017 - Juin 2018)

Rapport Provisoire



GRUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Organisation du Corridor Abidjan-Lagos

02 BP 2302 Cotonou – Bénin, Tel: (+229) 21 31 35 79 / 91, Fax: (+229) 21 31 36 52, Web site: www.corridor-sida.org

SOMMAIRE

ACRONYMES	3
REMERCIEMENTS	5
EQUIPE DE REDACTION	7
RESUME ANALYTIQUE	8
CADRE DE PERFORMANCE DU PROJET	18
SUIVI DES INDICATEURS DE PERFORMANCE AU NIVEAU REGIONAL.....	27
Indicateur 1 : Guichet Unique informatisé et opérationnel aux Ports	27
Indicateur 2 : Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports.....	30
Indicateur 3 : Temps de traversée des frontières.....	43
Indicateur 4 : Nombre de barrages routiers par pays.....	61
Indicateur 5 : Le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor a augmenté	66
Indicateur 6 : Le nombre de kilomètres de routes réhabilitées a progressé	79
Indicateur 7 : Le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé.....	82
Indicateur 8 : Le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de condoms au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel a progressé....	83
Indicateur 9 : Bénéficiaires directs du projet (nombre), dont femmes (%)	84
CONTRAINTES / RECOMMANDATIONS	87
CONCLUSION	88
ANNEXES.....	90

ACRONYMES

AN1	Année 1 (Août 2010 à juin 2011)
AN2	Année 2 (Juillet 2011 à juin 2012)
AN3	Année 3 (juillet 2012 à juin 2013)
AN4	Année 4 (juillet 2013 à juin 2013)
AN5	Année 5 (juillet 2014 à juin 2015)
AN6	Année 6 (juillet 2015 à juin 2016)
AN7	Année 7 (juillet 2016 à juin 2017)
AN8	Année 8 (juillet 2016 à juin 2018)
Sem 1 AN9	Semestre 1 année 9 (juillet 2018 à décembre 2018)
BFU	Bordereau de Frais Unique
BM	Banque Mondiale
BNETD	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
CEA	Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CNF	Comité National de Facilitation
CNLS	Comité National de Lutte contre le Sida
DGDDI	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
DGTT	Direction Générale des Transports Terrestres

DGTP	Direction Générale des Travaux Publics
ESDG	Enquête de Surveillance de Deuxième Génération du VIH
GUCE	Guichet Unique pour le Commerce Extérieur
IEC/CCC	Information, Education, Communication / Communication pour un Changement de Comportement
IRI	Indice de Rugosité International
MOU Accra	Mémorandum d'Entente d'Accra
NAFDAC	National Agency for Food and Drug Administration and Control
OCAL	Organisation du Corridor Abidjan-Lagos
OEA	Opérateur Economique Agréé
PAA	Port Autonome d'Abidjan
PAC	Port Autonome de Cotonou
PAL	Port Autonome de Lomé
PFCTAL	Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos
PGOP	Progiciel de Gestion des Opérations Portuaires
PVI	Programme de Vérification des Importations
SIDA	Syndrome d'Immuno Déficience Acquise
SIGPAC	Système Intégré de Gestion du Port Autonome de Cotonou
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne
UCP	Unité de Coordination du Projet

UEMOA Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

UFLS Unité Focale de Lutte contre le Sida

VIH Virus de l'Immuno-déficience Humaine

REMERCIEMENTS

Ce rapport a été rédigé avec l'appui et la contribution des équipes pays du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL). Il est le huitième et dernier rapport produit dans le cadre de sa mise en œuvre.

Le Comité Directeur et le Secrétariat Exécutif de l'OCAL expriment leur sincère gratitude :

- *Aux Gouvernements des cinq pays membres du corridor Abidjan-Lagos (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigeria)*
- *A la Commission de la CEDEAO (Commissaire aux Infrastructures, Département Transports et Télécommunications)*
- *A la Banque Mondiale (Africa Transport Unit)*
- *Aux Unités de Coordination du Projet dans les cinq pays*
- *Aux Comités Nationaux de Facilitation du Commerce et du Transport des cinq pays*
- *Aux Agences d'Exécution dans les pays*
- *Aux Points Focaux des Administrations des Douanes, Police, Ports, Travaux Publics, Unités Focales de Lutte contre le Sida, aux Unités d'Informations*
- *Aux Coordonnateurs et Agents de collecte aux frontières*
- *Et à toutes les structures et institutions impliquées dans la mise en œuvre de ce projet*

Idrissa KONE
Secrétaire Exécutif,
Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL)

EQUIPE DE REDACTION

- ***Idrissa KONE*** Secrétaire Exécutif
- ***Edy ANTHONY*** Spécialiste Transport
- ***Eugène DAKITSE-BENISSAN*** Spécialiste Suivi & Evaluation / Expert Statisticien
- ***Agapit AKOLATSE*** Spécialiste Suivi & Evaluation Santé
- ***Jules Venance KOUASSI*** Spécialiste Environnement
- ***Esther ALAPINI*** Assistante Administrative
- ***Beaudelaire AKPLOGAN*** Comptable

RESUME ANALYTIQUE

Le corridor Abidjan-Lagos est au niveau de la sous-région ouest africaine, considéré comme un corridor à vocation économique car brassant plus de 2/3 des activités liées au commerce, au transport et au transit. De plus, ce corridor concerne une population résidente estimée à plus de 35 millions et connaît par an un trafic de près de 47 millions de personnes en transit. Il est long de près d'un millier de km de route bitumée et dessert les grandes villes économiques que sont Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos. Ces villes constituent en même temps les points de transit portuaire par excellence des pays sans littoral.

Malgré ces atouts, le corridor Abidjan-Lagos est confronté à plusieurs barrières physiques et non tarifaires le rendant peu compétitif par rapport aux autres corridors.

Pour faire face à ces entraves la CEDEAO avec le soutien de la Banque Mondiale a mis en place, le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL).

Ce projet s'intègre dans le programme régional de facilitation du transport et du transit routiers de la CEDEAO et de l'UEMOA. Il vise à réduire les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor Abidjan-Lagos en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Togo, au Bénin et au Nigéria.

Mis en vigueur à partir d'août 2010, le PFCTAL est subdivisé en deux phases. La phase 1 (APL 1) concerne le Ghana, le Togo et le Bénin et la phase 2 (APL 2) qui concerne uniquement la Côte d'Ivoire¹ qui a signé son accord de don avec la Banque Mondiale le 16 juillet 2012. Pour les pays de la phase 1, le projet a pris fin le 30 septembre 2016 pour le Togo, le 30 juin 2017 pour le Bénin et le Ghana tandis que pour la Côte d'Ivoire, il prend fin le 29 mars 2019.

Le PFCTAL comporte quatre volets :

(i) Volet A : Facilitation du commerce, (ii) Volet B : Amélioration de l'infrastructure routière du corridor, (iii) Volet C : Gestion et Coordination du projet et (iv) Volet D : Suivi des performances du corridor et Lutte contre le VIH/Sida.

Les trois premiers volets sont exécutés par les Unités de Coordination du Projet (UCP) de chacun des pays concernés avec l'appui des agences d'exécution tandis que le volet D a été confié à l'OCAL.

Pour remplir sa mission, l'OCAL a développé une méthodologie de collecte des données sur les indicateurs de performance du projet. Cette méthodologie a ensuite été validée par l'ensemble des cinq pays de mise en œuvre du Projet.

Le système de collecte de données mis en place par l'OCAL est basé sur la collecte de routine qui est faite, les points focaux recrutés au sein des administrations partenaires du Projet (Douanes, Police, Ports, Travaux Publics, UFLS), du secteur privé (transporteurs, camionneurs, consignataires, transitaires et manutentionnaires) et les enquêtes périodiques (Observatoire des Pratiques Anormales, études sur l'IRI, enquêtes de surveillance de deuxième génération du VIH).

Le présent rapport de l'an 8 couvre la période allant de juillet 2017 à juin 2018 et de juillet à décembre 2018 pour certains indicateurs contractuels (dont on a eu l'opportunité de collecter des données). Il fait suite au rapport de l'an 7 qui s'étendait de juillet 2016 à juin 2017. Il fait le point de l'état d'avancement de la mise en œuvre du PFCTAL et du Mémoire d'Entente d'Accra signé en 2007. Il retrace ainsi d'une part le comportement des indicateurs de performance du projet pendant cette période, et d'autre part les contraintes rencontrées et les recommandations formulées en vue de l'amélioration des performances du Corridor Abidjan-Lagos. Il constitue le dernier rapport produit dans le cadre de la mise

¹ Le Nigéria s'est retiré du PFCTAL, mais est pris en compte dans le cadre du MOU d'Accra de 2007.

en œuvre de ce projet pour les pays de la Phase 1, à savoir, le Ghana, le Togo et le Bénin d'une part et du pays de la phase 2 que constitue la Côte d'Ivoire.

L'évolution des indicateurs de performance pour la période Juillet 2017 – Juin 2018 se présente comme suit :

Indicateur 1 : Guichet Unique informatisé et opérationnel aux ports

Côte d'Ivoire :

En ce qui concerne la mise en œuvre du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE) mis en œuvre par WEBB FONTAINE Côte d'Ivoire, les réalisations suivantes sont enregistrées :

Les manifestes (100 %) sont transmis par les consignataires au GUCE qui les transfère aux acteurs y compris la Douane. Actuellement, 100% des déclarations sont soumises au GUCE.

Quinze modules du GU sont prévus pour être développés. Onze sont développés, livrés et opérationnels. Quatre sont soit développés, livrés et non opérationnels, soit en phase finale de test ou encore en phase pilote ou en phase de développement, il s'agit des modules suivants :

- Module de Gestion du Risque centralisé et multi-agence et Visites collaboratives ; module livré mais non opérationnel. Le module est finalisé et le démarrage de la phase pilote avec un ministère aura lieu dans le courant du dans le courant du 1er trimestre 2019 ;
- Module des certificats d'origine (Module en phase finale de tests chez WFCI Module en phase finale de tests chez Webb Fontaine. Démarrage prévu début 2019),
- Module de la Franchises et Exonérations, Module en phase pilote, le module est en phase finale de test entre la douane et WFCI. C'est un module sensible
- Module de Programme de vérification de la conformité aux normes, Volatile Organic Compounds (VOC) pour les opérations de Commerce qui est en phase de développement.
- Module « Remittance » est aussi effectif avec 3 Banques (NSIA, SIB et STANDARD CHARTERED). Les autres banques sont en cours de développement.

En somme 15 modules sont prévus pour être développés avant la fin du Projet. 11 sont déjà effectifs, 1 développé, livré et non opérationnel (Module de Gestion du risque centralisé et multi agence ponctué des visites collaboratives), 2 sont en phase finale de test dont 1 en phase pilote de test (module franchises et exonérations qui est sensible et module des certificats d'origine) et 1 est en phase de développement (VOC).

En ce qui concerne la frontière terrestre de Noé, le Guichet Unique est opérationnel.

Togo :

La Société SOGET a été désignée par le Gouvernement Togolais pour mettre en œuvre le GUCE.

Le guichet unique est mis en place.

La phase maritime, les postes frontières et la phase aérienne sont généralisées et fonctionnent normalement

Les fonctions utilisées par les acteurs et qui sont généralisées sont :

- l'importation, l'exportation et la réexportation par conteneurs tous régimes.
- le paiement des droits et taxes se fait dans les banques UTB, ECOBANK, ORABANK et BTICI.

Le Guichet Unique est installé et fonctionnel au Bureau des Douanes de Kodjoviakopé à la frontière entre le Togo et le Ghana (Kodjoviakopé). Par ailleurs, le Guichet unique est également fonctionnel à Sanvee Condji (frontière Togo – Bénin).

Bénin : Le GU du port de Cotonou a été mis en place et est opérationnel. Ainsi toutes les opérations portuaires sont traitées par le GU du port de Cotonou. Des perfectionnements se poursuivent pour l'amélioration des

prestations malgré les contres performances des temps de séjours au Port de Cotonou pour la période de juillet 2017 à décembre 2018.

Au Bénin, après la décision du Conseil des Ministres, la dématérialisation par SOGET des autorisations et procédures (instaurée par les Ministères et Directions Techniques) se poursuivent et se perfectionnent davantage. Toutes les opérations relatives au passage des marchandises au port de Cotonou Import/Export et vrac sont gérées par le Guichet Unique. Ainsi, le Bénin dispose maintenant d'un Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur (GUOCE).

Le Guichet Unique installé à la frontière de Hillacondji est opérationnel. Les recettes au titre des droits et taxes de Douanes sont encaissées par la BOA pour le compte de l'Administration des Douanes et des autres acteurs étatiques.

Nigeria : Le Gouvernement a recruté le consultant WESTBLUE CONSULTING qui, après étude, a procédé au cours d'un atelier à la restitution de son rapport les 11 et 12 Décembre 2012 à Abuja. Un appel d'offre est lancé par le Gouvernement en vue de recruter un opérateur chargé de la mise en œuvre du Guichet Unique. Selon les récentes informations, les Autorités du Ministère des Finances sont à pied d'œuvre avec les Douanes du Nigeria pour faire démarrer le Guichet Unique portuaire. Plusieurs réunions ont eu lieu pour le démarrage effectif du GU au Port d'Apapa. Une feuille de route assortie d'un chronogramme opérationnel est établie pour faire accélérer le processus. Des dispositions sont alors prises et un début de démarrage est perceptible surtout avec certaines études de perfectionnement du Port d'Apapa entreprises par le concours de la Banque Mondiale qui sont en cours de réalisation. Certains travaux conjoints sont prévus pour être réalisés. Les premiers résultats seront visibles courant trimestre 1 et 2 de l'année 2019.

Indicateur 2 : Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports

Définition opérationnelle : Différence entre date de sortie du conteneur/marchandises du port et date de déchargement

▪ **Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports**

De l'an 7 (juillet 2016 - juin 2017) à l'an 8 (juillet 2017 – juin 2018) le temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports est resté stationnaire au port d'Abidjan (11 jours), Il a augmenté aux Ports de Tema (2 points), de Lomé (2 points), de Cotonou (3 points) et d'Apapa (1 point).

L'évolution des indicateurs de performance pour la période Juillet 2017 - Juin 2018 se présente comme suit :

- Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports²
 - **Port d'Abidjan** : De juillet 2017 à Juin 2018 ce temps est de 11 jours et est resté constant par rapport à la période de juillet 2016 à juin 2017, pour un objectif de 12 jours prévus pour l'An 6 (pour la Côte d'Ivoire).
 - **Port de Tema** : Ce temps pour la période de juillet 2017 à juin 2018 se situe à 17 jours. Il a connu une hausse de 2 points (15 jours) par rapport à l'an 7 (juillet 2016 à juin 2017).
 - **Port de Lomé** : ce temps est de 11 jours en l'an 8 pour un objectif de 13 jours contre 9 jours observés en l'an 7.
 - **Port de Cotonou** : ce temps sur la période de juillet 2017 à Juin 2018 se situe autour de 17 jours pour un objectif fixé pour l'année 8 de 13 jours contre 14 jours pour l'an 7.

² Le Port de Tema (Ghana) n'est pas initialement concerné par le Projet. Mais suite à l'atelier de dissémination des résultats de l'an 1, les autorités ghanéennes ont exprimé le souhait de sa prise en compte.

- **Port de Lagos (Apapa)** : Pendant la période de juillet 2017 à juin 2018, le temps de séjour des marchandises se situe autour de 23 jours pour un objectif de 18 jours qui est attendu pour l'année 8, ce temps était de 22 jours l'année précédente.

N.B. un récapitulatif des temps de séjour de ces 5 ports pour l'année 8 (juillet 2017 à juin 2018) est joint en annexe.

Indicateur 3 : Temps nécessaire au passage des frontières des camions chargés de marchandises

Définition opérationnelle : Différence entre l'heure de fin des formalités du poste-frontalier du pays de destination et l'heure de démarrage des formalités du pays de provenance

De l'an 7 (juillet 2016 - juin 2017) à l'an 8 (juillet 2017 – juin 2018) des baisses sont observées sur 4 frontières et des hausses sur 4 frontières sur le corridor Abidjan-Lagos. Six des huit frontières ont atteint leurs objectifs hormis Elubo (Noé vers Elubo, 47h au lieu de 18h) et Hillacondji (Sanvee Condji vers Hillacondji, 40h au lieu de 18h) :

- **Elubo-Noé** : avec un objectif de 29,6h pour la sixième année du projet en Côte d'Ivoire, la moyenne des temps obtenue de Juillet 2017 à Juin 2018 est de 19h contre 14h entre juillet 2016 et juin 2017 (cinquième année de mise en œuvre).
- **Noé-Elubo** : avec un objectif de 18h pour l'an 8 (Juillet 2017 à Juin 2018), ce temps est de 47h et était de 23h pour l'an 7 (Juillet 2016 à Juin 2017).
- **Kodjoviakopé-Aflao** : avec un objectif de 18h pour l'an 8, ce temps est de 13h contre 9h pour l'an 7.
- **Aflao-Kodjoviakopé** : ce temps est de 10h contre 16h pour l'an 7 pour un objectif de 18h pour l'an 8.
- **Hillacondji-Sanvee Condji** : avec un objectif de 18h pour l'an 8, ce temps est de 3h contre 4h pour l'an 7.
- **Sanvee Condji-Hillacondji** : le temps enregistré est de 40h contre 23h pour l'an 7 avec un objectif de 18h pour l'an 8.
- **Seme-Krake** : avec un objectif de 36h pour l'an 8, ce temps est de 10h contre 14h pour l'an 8.
- **Krake-Seme** : ce temps est de 7h contre 9h pour l'an 7 avec un objectif de 36h pour l'an 8.

Indicateur 4 : Nombre de barrages routiers

Définition opérationnelle : Nombre de barrages routiers relevé avec corps présents par pays

Sur l'ensemble des cinq pays, il est observé soit une réduction, soit une stagnation du nombre de barrages routiers au cours de l'an 8 (juillet 2017 - juin 2018) comparée à l'an 7 (juillet 2016 – juin 2017).

- **En Côte d'Ivoire**, le nombre de barrages routiers sur la période (juillet 2017 – juin 2018) est de 4 pour une distance de 170 km soit 2,9 /100 km et ce nombre de barrages était de 5 relevé entre juillet 2016 et juin 2017, soit une diminution d'un point.
- **Au Ghana**, sur une distance de 558 km, 13 barrages routiers ont été identifiés entre juillet 2017 et juin 2018, soit 2,3 /100km contre 13 aussi recensés en l'an 7, soit une stagnation du nombre de barrages routiers.
- **Au Togo**, le nombre de barrages routiers dénombré est de 4 à l'an 7 sur une distance de 53 km contre 4 recensés en l'an 8. Ce nombre est resté stationnaire sur les deux années an 7 et an 8.

- **Au Bénin**, on a observé une réduction notable du nombre de barrages routiers passant de 4 sur la période juillet 2016 – juin 2017 à 3 sur la période de juillet 2017 – juin 2018 sur une distance de 135 km soit 2,9/100 km.
- **Au Nigéria**, le nombre de barrages routiers relevé pour l’an 8 est en moyenne 13 (soit 12,3 /100 km pour une distance de 105 km) contre 13 aussi dénombrés pour l’an 7, soit une stagnation du nombre de postes de contrôle entre l’an 7 et l’an 8.

Indicateur 5 : le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI < 6) par rapport à la longueur totale du corridor

Côte d’Ivoire

Sur **168.87 Km** de voies auscultées en Côte d’Ivoire pour les relevés de dégradation de la section Abidjan-Noé du corridor, **95%** présente un bon état soit **160.07 km** sur les **168.87 km**. **5%** de cette voie présente un indice de surface moyen soit **8.8Km sur les 168.87Km**.

Ghana

Sur **542.944 Km** de voies auscultées au Ghana pour les relevés de dégradation de la section Elubo-Accra du corridor, **96%** présente un bon état de surface soit **521.744Km sur l’ensemble**. **3%** de cette voie présente un indice de surface moyen soit **16.8Km** sur les **542.944Km**. La mauvaise note de la route en termes de surface ne dépasse pas les **1%** de l’ensemble.

Togo

Sur **52.645 Km** de voies auscultées au Togo, pour les relevés de dégradation de la section Kodjoviakopé - Sanvee Condji, du corridor, **50%** présente un bon état de surface soit **26.141Km sur l’ensemble** ; **47%** de cette voie présente un indice de surface moyen ; La mauvaise note de la route en termes de surface est de **3%**.

Bénin

Sur **133.64 Km** de voies auscultées au Bénin, pour les relevés de dégradation du corridor, **69.5%** présente un bon état de surface **92.84Km sur l’ensemble** ; **30.1%** de voie présente une note de surface moyenne. La mauvaise note de la route en termes de surface n’atteint pas les **1%** du total.

Nigeria

Sur **78,972 Km** de voies auscultées au Nigéria, pour les relevés de dégradation du corridor, **75%** présente un mauvais indice de surface **sur l’ensemble** ; **25%** de voie présente une note de surface moyenne.

Au total sur l’ensemble du corridor **soit 977.071 Km**, **82%** de voie **soit 800.795 Km** présente un bon indice de surface. **11%** du corridor présente un indice de surface moyen soit **110.276Km**. **7%** du corridor présente une mauvaise note en termes d’indice de surface soit **66Km**.

Indicateur 6 : le nombre de kilomètres de routes réhabilitées a progressé

Il est prévu pour les pays de l'APL 1 une augmentation de 135 kilomètres de route réhabilitée (Ghana : 110 km, Togo : 8 km et Bénin 17 km) à la fin de la sixième année, et la Côte d'Ivoire (APL 2) 130,3 kilomètres de route à la fin de la quatrième année.

- Au **Togo**, les travaux de construction et de réhabilitation du tronçon Aného – Sanvee Condji (8 km) sont achevés et la réception définitive a été faite le 25 Novembre 2015.
- Au **Bénin**, les travaux de réhabilitation de la route Godomey – Pahou (17 km) sont achevés et réceptionnés.
- Au **Ghana**, le projet de réhabilitation et de nouveau tracé de la route Agona Junction – Elubo (110 km) est divisé en 3 lots et les taux de réalisation physique sont à 100%.
- **En Côte d'Ivoire**, les travaux de réhabilitation de la route vont de Grand Bassam à Noé (130,3 km) et sont subdivisés en plusieurs lots. Les travaux de réhabilitation de la route Grand Bassam – Aboisso sont subdivisés en deux lots : lot N° 1 Grand Bassam – N'Zikro (45 km), et lot N° 2, N'Zikro – Aboisso (25 km). Concernant le lot N°1, les travaux sont à un taux d'exécution de 15% à fin novembre 2018 pour un taux prévisionnel de 100%. Pour le lot N° 2, les travaux à fin novembre sont à un taux d'exécution de 100%. Les travaux ont été réceptionnés provisoirement. Les travaux de réhabilitation de la route Aboisso – Noé (61 km), de réhabilitation et d'élargissement du pont de Noé (138 ml) sont à un taux global de réalisation de 99% pour un taux prévisionnel de 100% ; la réception provisoire des travaux du nouveau pont a été réalisée le 02 novembre 2018. Les travaux de réhabilitation de l'ancien pont en cours, devraient s'achever avant fin février 2019. L'aménagement de la route Elubo – Noé (590 ml) a connu des retards et est à un taux de réalisation de 53%, accusant plus de 5 mois de retard ; les travaux devraient être réceptionnés en mars 2019. D'autres travaux, notamment l'aménagement de deux aires de transit à Aboisso et à Noé ont été exécutés et réceptionnés le 25 janvier 2019. Les travaux de réhabilitation de la gare de fret de Vridi et de ses voies d'accès sont entièrement achevés et réceptionnés le 16 février 2018.

Indicateur 7 : le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé

L'Enquête de Surveillance de Deuxième Génération du VIH (ESDG) réalisée en 2018 a montré que l'indicateur a connu une forte baisse (**63,8% contre 93,1% en 2016 [An 6]**). Ceci révèle également une baisse des résultats comparativement à la situation de base en 2011 où ce même taux était estimé à 80%.

Indicateur 8 : le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatifs avec un partenaire occasionnel durant le dernier rapport sexuel a progressé

La mesure de cet indicateur (indicateur d'effet) effectuée en 2016 a montré que l'indicateur a été atteint (**90,6 % contre 82,4% en 2016**).

Indicateur 9 : nombre de bénéficiaires directs du projet (nombre), dont (%) de femmes

Le nombre de bénéficiaires directs pour les quatre pays, c'est-à-dire les trois pays de l'APL1 (Ghana, Togo et Bénin) et la Côte d'Ivoire, pour l'APL2 à la fin du projet est estimé à 53 982 459 en 2018 (dont une proportion de 32,58% de femmes soit 17 585 734) en prenant en compte les bénéficiaires directs du trafic de transit et les bénéficiaires directs touchés entre juillet 2011 et décembre 2018 par les activités de sensibilisation dans le cadre de la prévention des IST/VIH/Sida ainsi que les opérateurs économiques (importateurs, exportateurs) usagers du guichet uniques informatisé installé dans le port de Lomé.

Pour la Côte d'Ivoire, il est estimé à la fin du projet à 3 547 404 dont 48,3% de femmes. La prévision pour la Côte d'Ivoire était de 2,2 millions dont 55% de femmes.

Les résultats ci-dessus appellent les commentaires suivants :

- **Pour le Guichet Unique**, la mise en œuvre ne s'est pas effectuée au même rythme dans les pays : au Bénin, elle est terminée avec toutes les phases, de même qu'au Togo mais pas au même moment. En Côte d'Ivoire, près de 93% sont réalisés et le dernier module reste à développer (Programme de vérification de la conformité aux normes, Volatile Organic Compounds VOC). Les efforts de perfectionnement sont toujours recherchés et se poursuivent. Dans ces trois pays, toutes les phases concernées par les ports, les frontières et les phases import, export, hydrocarbures, etc...sont opérationnelles.
 - **Pratiquement tous les ports ont connu des hausses des temps de séjour (Tema, Lomé, Cotonou et Apapa) sauf celui d'Abidjan qui a connu une certaine stabilité et qui se maintient à 7 jours si on considère les données de l'an 7 à l'an 8. Les ports d'Abidjan et de Lomé ont atteint les objectifs fixés à l'an 8 en termes de temps de séjour des marchandises/conteneurs au port. Les ports de Cotonou et d'Apapa ont connu des hausses de leurs temps de séjour dépassant les objectifs fixés.** Les temps les moins élevés sont enregistrés aux ports d'Abidjan et de Lomé (11 jours chacun) et les plus élevés sont enregistrés aux ports d'Apapa (23 jours), Tema (17 jours) et Cotonou (17 jours).
 - **Au Port d'Abidjan** : le temps de séjour des marchandises observé pour l'ensemble de la période de juillet 2017 à Juin 2018 est de 11 jours pour un objectif de 12 jours prévus pour l'An 8. On constate donc une constance du temps de séjour des marchandises au port d'Abidjan. En effet, les mesures suivantes ont été prises en l'AN 7 et qui se sont poursuivies en l'AN 8, dans le but d'améliorer la performance. Il s'est agi entre autre des mesures suivantes :
 - la création d'un service ou un comité (qui opère des réductions ou même des remises de l'ordre de 5% en plus des franchises de 10 jours) qui se livre à la recherche des importateurs qui ont abandonné leurs conteneurs dans l'enceinte portuaire pour des raisons financières ;
 - la réduction de l'engorgement de l'enceinte portuaire occasionné par les séjours des conteneurs à l'import, à l'export et ceux en transbordement. On assiste à la diminution du nombre des conteneurs en situation de transbordement qui occupaient l'aire de dépotage au profit des ports de Cotonou et de Pointe Noire. Cette situation a permis de libérer l'aire de dépotage et facilite les opérations d'Abidjan Terminal, des consignataires et des transporteurs.
 - La poursuite des activités de réorganisation par la Communauté portuaire.
- Toutefois, les problèmes connus par le Système de dédouanement SYDAM, la grève des dockers et le changement intervenu à la tête de la Direction Générale des Douanes le 03 Mai 2017 n'ont pas manqué d'effets sur la stabilité constatée. En effet, les mesures précitées devraient impulser une baisse du temps de séjour des marchandises au port d'Abidjan.

- **Au Port de Tema** : le temps de séjour des marchandises de juillet 2017 à juin 2018 se situe à 17 jours et était de 15 jours à l'an 7. Par rapport à l'an 7 on note une augmentation du temps de séjour des marchandises/conteneurs. Cette augmentation du temps est engendrée par les raisons suivantes :
 - La non optimisation de l'utilisation des 7 portiques (l'achat de 3 rajoutés à 4 qui existaient a porté à 7 le nombre total) mises en place chez les manutentionnaires et au niveau du terminal,
 - L'augmentation du trafic domestique suite à la reprise des activités économiques après la période de crise,
 - des problèmes d'équipement pour les transferts de conteneurs ne sont pas totalement résolus (car créant encore des engorgements),
 - la réorganisation de l'entrée des camions dans l'enceinte portuaire n'a pas suivi le rythme élevé du trafic pendant la période,
 - la prolongation des heures de scannage jusqu'à la nuit n'a pas totalement résolu les problèmes d'embouteillages posés dans les environs des aires de scannage,
 - les délais d'analyse par les opérateurs du scanner sont redevenus plus longs et qui ne contribuent plus à réduire les longues files d'attente des camions,
 - le temps de traitement relativement réduit pour l'obtention du FCVR (attestation de valeur) pour les marchandises et pour les véhicules délivrée par la société de vérification est redevenu plus long qu'auparavant suite à l'augmentation du trafic et la maintenance du système qui ne suit pas obligatoirement le rythme de travail.

Cependant, il convient de préciser également que d'autres problèmes suivants subsistent et persistent:

- la difficulté pour les importateurs Burkinabés de disposer de liquidité pour payer à l'avance, le transport des marchandises en transit en francs CFA. Pour ce faire, ils sont obligés de recourir aux banques du Togo car la règlementation du change au Ghana ne leur permet pas des facilités pour disposer de francs CFA.

- la fermeture les weekends des bureaux des consignataires et des manutentionnaires ce qui ralentit toujours les opérations.

- la non-intégration des consignataires au Guichet Unique comme suggérés par tous les acteurs de la chaîne de transport n'est pas toujours effectif, ce qui engendre toujours des pertes de temps dans l'exercice de leur travail pour les commissionnaires en Douanes.

Tous ces facteurs justifient l'augmentation constatée des temps de séjour des marchandises au Port de Tema.

- **Au Port de Lomé** : Le temps de séjour des marchandises sur la période allant de juillet 2017 à juin 2018 est de 11 jours pour un objectif de 13 jours contre 9 jours observés entre juillet 2016 et juin 2017. Cette hausse est à mettre à l'actif des travaux de la voirie qui sont toujours en train d'être effectués dans l'enceinte portuaire et à l'extérieur du Port et surtout des déclarations tardives des importateurs ou des transporteurs malgré les efforts de réorganisation et de l'opérationnalisation du Guichet Unique du Commerce Extérieur et la mise en service du nouveau terminal qui devrait contribuer à la fluidité des opérations portuaires.
- **Au Port de Cotonou** : le temps de séjour des marchandises sur la période de juillet 2017 à Juin 2018 se situe autour de 17 jours pour un objectif fixé pour l'année 8 de 14 jours contre 14

jours pour l'an 7. On observe donc une augmentation de 3 points du temps de séjour au port de Cotonou par rapport aux résultats enregistrés à l'An 7 pour un objectif de 14 jours. Cette augmentation observée pendant cette période est imputable à la non maîtrise du processus de sortie des marchandises au Port de Cotonou suite au retour progressif des importateurs des pays de l'Hinterland et surtout du retour progressif des réformes du programme de vérification des importations (PVI) et de la société BENIN CONTROL. Ce retour a entraîné l'augmentation des volumes de traitements à tous les niveaux de la chaîne portuaire et les effets des réformes n'ont fait que plomber les temps de séjour des marchandises. Il faut ajouter l'effet du dépotage des conteneurs à l'extérieur de l'enceinte portuaire sur l'aire des terminaux qui n'a pas apporté un apport significatif au séjour des marchandises qui ne cesse de monter.

- **Au Port d'Apapa (Lagos)** : Pendant la période de juillet 2017 à juin 2018, le temps de séjour des marchandises se situe autour de 23 jours pour un objectif de 18 jours qui est attendu pour l'année 8. Ce temps était resté à 22 jours pour la période de juillet 2016 à juin 2017. Ce temps de 23 jours est imputable à la non maîtrise des opérateurs de terminaux à conteneurs qui réorganisent toujours leur travail. A présent, les opérateurs, pour des raisons de réorganisation et de disponibilité de camions, sont obligés d'effectuer dans les délais le transfert des conteneurs sur le Inland Container Bonded (ICB) qui est une aire de dédouanement. Il convient de préciser que certains camions mettent quinze jours de Mile two aux ports de Tincan et Apapa. Le même nombre de jours intervient en cas de transfert sur les aires d'inspection ce qui ne manque pas d'allonger le temps de séjour des marchandises. Par ailleurs, certains importateurs tardent toujours à accomplir les formalités douanières parce que recherchant des prêts bancaires ou des clients pour s'acquitter des droits et taxes des douanes et les frais des manutentionnaires. Par contre, certains importateurs abandonnent leurs conteneurs dans le port parce que ne disposant pas de place dans leurs entrepôts. Le port d'Apapa fonctionne ainsi comme un entrepôt à ciel ouvert. Au total, le temps de séjour au port d'Apapa ne cesse d'augmenter car de 22 jours, le temps est monté à 23 jours alors que l'objectif fixé est de 18 jours (prévus). Il nous est revenu que le Ministère Fédéral des Transports informé de la situation, recherche des solutions au problème de congestion et l'autorité portuaire a sollicité la Banque Mondiale pour des études dans le sens afin d'aider à faire baisser les temps de séjour des marchandises au port d'Apapa.
- **Pour les temps de traversée des frontières** des camions chargés de marchandises, quatre des 8 frontières ont connu des améliorations significatives en passant de l'an 7 à l'an 8. En termes d'atteinte des objectifs pour la période (juillet 2017 à juin 2018), 6 frontières à savoir Noé (19 h), Aflao (13 h), Kodjoviakopé (10 h), Sanvee Condji (3 h), Kraké (10 h) et Seme (7 h) se sont illustrées suite aux séances de sensibilisation organisées lors de la dissémination du rapport Annuel du PFCTAL et surtout de nouvelles mesures prises au niveau des différents postes frontières. Par contre, 2 frontières Elubo et Hillacondji ont enregistré respectivement 47 h et 40 h pour un objectif de 18h. A Hillacondji, la contreperformance enregistrée est occasionnée par la non disponibilité de réseau Internet, la fermeture des banques à une certaine heure de la nuit et les coupures par moment du courant électrique d'une part et les blocages créés par les transitaires réclamant leurs créances aux importateurs de l'autre. Il faut noter également l'arrivée des camions (environ $\frac{3}{4}$ pendant les weekends ajouté au nombre élevé de trafic pour ce poste frontière pendant les débuts des semaines ouvrées qui ont eu aussi des répercussions significatives sur les temps de traversés des camions chargés de marchandises. A Elubo, les problèmes d'encombrement des aires de stationnement, de la voirie du parc, de la connexion internet et surtout la mise à disposition des valeurs en douane cause souvent des difficultés aux

transporteurs et importateurs et impactent énormément sur les temps de traversée des camions chargés de marchandises.

- **S'agissant du nombre de barrages routiers** pour la période considérée (Juillet 2017 à Juin 2018), on note une baisse du nombre au niveau de deux pays à savoir Côte d'Ivoire de 5 à 4 et du Bénin de 4 à 3 ; une stabilité au niveau du Ghana autour de 13, au niveau du Togo autour de 4 et au niveau du Nigeria autour de 13. En rapportant aux 100 km, on obtient pour chacun des pays : Côte d'Ivoire : 2,9 ; Ghana : 2,3 ; Togo : 4 ; Bénin : 2,9 ; Nigéria : 12,3. Au Nigeria et en Côte d'Ivoire, on observe toujours de fortes concentrations de barrages routiers avec la présence de plusieurs corps qui se situent dans un rayon de 50 m à 100 m et qui n'opèrent pas simultanément dans la plupart des cas.
- **Les valeurs d'IRI < 6** relevées témoignent des efforts consentis par les pays pour améliorer le confort des usagers durant leur voyage sur ce corridor. A la fin de la huitième année, c'est-à-dire à la fin du projet PFCTAL, il était prévu que le pourcentage des routes en bon et acceptable état (IRI < 6) soit de 77. En dehors du Nigéria, la mesure de cet indicateur fait ressortir que les quatre pays (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Bénin) ont tous un IRI < 6 égal à 100% chacun, tandis que pour l'ensemble du corridor, cela donne 98,7% soit une amélioration très significative de l'état de la route.
- **En termes de nombre de kilomètres de routes réhabilitées**, les trois pays de l'APL1 ont tous achevé leurs tronçons ; il reste seulement les travaux de finition au Ghana qui sont en train d'être terminés. La Côte d'Ivoire a beaucoup progressé dans la réhabilitation des infrastructures et a pris les dispositions pour combler les retards dans l'exécution des travaux.
- **Le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé** : cet indicateur a été chuté selon les résultats de l'ESDG conduite en 2018 en comparaison à ceux de 2016 (63,3% contre 93,1%).
- **Le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatifs avec un partenaire occasionnel durant le dernier rapport sexuel a progressé** : l'objectif relatif à cet indicateur est passé de 82,4% à 90,6% de 2016 à 2018 selon l'ESDG.

Le nombre de bénéficiaires directs du projet (nombre), dont de femmes (%) : pour un objectif de 15 millions de bénéficiaires dont 55% à la fin du projet pour les pays de l'APL1, l'étude réalisée par l'OCAL en 2016 a fait ressortir à plus 49,5 millions de personnes dont 16 057 391 femmes soit 32,38%. En 2018, l'étude estime à **53 982 459** (dont une proportion de 32,58% de femmes soit 17 585 734) et un taux de progression de 32,07%. Et pour la Côte d'Ivoire (APL2), pour un objectif de 2,2 millions dont 55% de femmes, il est ressorti de l'étude en 2018, 3 547 404 dont 48,3% de femmes. Ceci démontre que le PFCTAL a réellement atteint son objectif de développement au regard du nombre de bénéficiaires directs, mais pas en pourcentage du nombre de bénéficiaires féminins.

CADRE DE PERFORMANCE DU PROJET

SECRETARIAT EXECUTIF DE L'ORGANISATION DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS PROJET DE FACILITATION DU COMMERCE ET DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS

Tableau 0 : Cadre de performance de l'an 8 (& Semestre 1 an 9)

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données			
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet et 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9/année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données
Temps de séjour au port d'Abidjan*	14 jours (réf. Mai 2011)	(14)	(21)	(14)	(13)	14	12	(14)	13	(13)	12	(13)	11	(12)	11	(12)	11	10	Rapport OCA L mensuel	- Données PAA - Enquêtes auprès de manutentionnaires et consignataires	ALCO/PAA
Temps de séjour au port de Tema :			24		24		18		20		17	-	15	-	15	-	17	16	Rapport OCA L mensuel	- Données du Port de Tema - Enquêtes auprès de manutentionnaires et consignataires	ALCO/Tema Port
Temps de séjour au port de Lomé :	18 jours/	18	18	18	15	17	14	16	12	15	13	14,5	12	(13)	9	(13)	11	11	Rapport OCA L mensuel	- Données du PAL - Enquêtes auprès de manutentionnaires et 15consignataires	ALCO/PAL

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données			
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet et 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9/année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données
Temps de séjour au port de Cotonou :	19 jours/	(19)	19	(19)	27	(18)	12	(17)	13	(16)	14	(15)	14,5	(14)	14	(14,5)	17	18	Rapport OCAL mensuel	- Données du PAC - Enquêtes auprès des manutentionnaires et consignataires	OCAL/PAC
Temps de séjour au port d'Apapa :	20 jours/	(20)	20	(20)	33	(19)	26	(19)	25	(18)	25	(19)	22	(18)	22	(18)	23	22	Rapport OCAL mensuel	- Données du Port d'Apapa - Enquêtes auprès des manutentionnaires et consignataires	OCAL/ Apapa port
Temps nécessaire au passage de la frontière à Elubo-Noé *	Noé : 37 heures (ref. Mai 2011)	(37 h)			(14 h)	(37 h)	38 h	(37h)	32h	(35h)	23h	(33h)	11h	(31h)	14h	(29,6)	19	19	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL
Temps nécessaire au passage de la frontière à Noé-Elubo	Elubo : 24 heures	(24 h)	37 h	(22 h)	36h	(21 h)	30h	(20h)	34h	(20h)	30h	(19h)	21h	(18h)	21h	(18)	47h	47h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL
Temps nécessaire au	Aflao : 24 heures	(24 h)	65 h	(22 h)	36 h	(21 h)	23 h	(20h)	42h	(20h)	19h	(19h)	11h	(18h)	9h	(18h)	13h	13h	Rapport annuel	Enquêtes de terrain	OCAL

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus															Collecte et communication de données				
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet et 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet et 2017-juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet et 2017-juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9 / année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données
passage de la frontière à Kodjoviakopé-Aflao																			1 d'avancement		
Temps nécessaire au passage de la frontière à Aflao-Kodjoviakopé	Kodjoviakopé : 24 heures	(24 h)	41 h	(22 h)	33 h	(21 h)	19 h	(20h)	22h	(20h)	16h	(19h)	13h	(18h)	16h	(18h)	10h	10h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL
Temps nécessaire au passage de la frontière à Hillacondji-Sanvee Condji	Sanvee Condji : 24 heures	(24 h)	10 h	(22h)	22 h	(21h)	4 h	(20h)	7h	(20h)	6h	(19h)	5h	(18h)	4h	(18h)	3h	3h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL
Temps nécessaire au passage de la frontière à Sanvee	Hillacondji : 24 heures	(24 h)	13 h	(22h)	75 h	(21h)	34 h	(20h)	30h	(20h)	28h	(19h)	20h	(18h)	22h	(18h)	40h	40h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données								
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet et 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet et 2017-juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet et 2017-juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9/année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données					
Condji - Hillacondji																										
Temps nécessaire au passage de la frontière à Seme-Krake	Kraké : 48 heures	(48 h)	28 h	(46 h)	86 h	(44h)	87 h	(42h)	63h	(40h)	31h	(38h)	27h	(36h)	25h	(36h)	10h	10h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL					
Temps nécessaire au passage de la frontière à Krake-Seme	Seme : 48 heures	(48 h)	15 h	(46 h)	61 h	(44h)	45 h	(42h)	24h	(40h)	38h	(38h)	32h	(36h)	27h	(36h)	7h	7h	Rapport annuel d'avancement	Enquêtes de terrain	OCAL					
Volet A : Le guichet unique informatisé a été mis en place et est opérationnel	Abidjan : Non Tema : Oui Lomé : Non Cotonou : Non Apapa : Non	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	(Abidjan : en cours) Tema : Oui Lomé : oui Cotonou : en cours Apapa : en cours	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	(Abidjan : en cours) Tema : Oui Lomé : en cours Cotonou : opérationnel (démarrage) Apapa : en cours	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : en cours Cotonou : opérationnel Apapa : en cours	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : en cours Cotonou : opérationnel Apapa : en cours	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : en cours Cotonou : opérationnel Apapa : en cours	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan : en cours Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Abidjan :S/O Tema : Oui Lomé : S/O Cotonou : S/O Apapa : S/O	Rapport annuel d'avancement du projet	Missions de supervision et rapports d'avancement du projet	- Coordinateurs nationaux OCAL					

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données			
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9 / année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données
			cours								cours										
Le nombre de barrages routiers (et/ou aux 100 km le long du corridor Abidjan-Lagos a été réduit	Côte d'Ivoire : 18 Ghana : 18 Togo : 6 Bénin : 7 Nigeria :	(CI : 18)	(CI : 31) GH : 28 TG : 3 BN : 11 NG : 32	(CI : 18)	(CI : 9) GH : 25 BN : 17 NG : 16	(CI : 18)	CI : 10 GH : 16 TG : 2 BN : 15 NG : 9	(CI : 10)	CI : 9 GH : 20 TG : 2 BN : 15 NG : 16	(CI : 7)	CI : 6 GH : 18 TG : 2 BN : 11 NG : 17	(CI : 5) GH : 3 TG : 3 BN : 3 Objet	CI : 2,9 GH : 2,7 TG : 2 BN : 4,4 NG : 14,3	CI : 3 GH : 2,3 TG : 3 BN : 3 NG : 12, Sans Objet	(CI : 2,9 GH : 2,3 TG : 3 BN : 3 NG : 12, Sans Objet	CI : 2,9 GH : 2,3 TG : 3 BN : 3 NG : 12, Sans Objet	(CI : 2,9 GH : 2,3 TG : 4 BN : 2,9 NG : 12, Sans Objet	(CI : 2,9 GH : 2,3 TG : 4 BN : 2,9 NG : 12, Sans Objet	Rapport annuel OCA	- Enquêtes auprès d'un nombre représentatif de sociétés de transports et de transitaires - Enquêtes de voyage	OCAL
Volet B : Le pourcentage des routes en bon et acceptable état (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor ³ a progressé	71 % dont : CI : 9,5 % GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 %	71 % dont : GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 %	73 % dont : GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 % Sans la CI	(CI : 9) GH : 25 BN : 17 NG : 16	74 % dont : GH : 45 % TG : 4 % BN : 13 % Avec la CI (71 % dont CI : 9,5 % (GH : 45 % TG : 3 %	80% dont : GH : 47 % TG : 5 % BN : 9 % CI : 19 % NG : 0 %	75 % dont : GH : 46 % TG : 4 % BN : 13 % Avec la CI CI : 73%	84% dont : GH : 59% TG : 6% BN : 11% CI : 20 % NG : 3%	77% dont : GH : 48% TG : 4% BN : 13% RCI : 74%	84% dont : GH : 59% TG : 6% BN : 11% Avec la CI CI : 20 % NG : 3%	77% dont : GH : 48% TG : 4% BN : 13% CI : 75%	93,12% dont : GH : 55,15% TG : 5,5% BN : 13,86% CI : 17,28%	77% dont : GH : 48% TG : 4% BN : 13% CI : 77%	93,12 % dont : GH : 55,15 % TG : 5,5% BN : 13,86 % CI : 17,28 %	77% dont : GH : 48% TG : 4% BN : 13% CI : 77%	98.7 % dont : GH : 55,73 % TG : 5,4% BN : 13,71 % NG : 6,76 % RCI : 17,1 %	98.7 % dont : GH : 55,73 % TG : 5,4% BN : 13,71 % NG : 6,76 % RCI : 17,1 %	Rapports d'avancement du projet produits par chaque pays et rapport annuel OCA	Données provenant d'enquêtes concernant les routes et recueillies auprès d'agences nationales des routes dans les pays du corridor	OCAL/ ministères nationaux en charge des travaux publics/agences des routes	

³ La longueur du corridor Abidjan-Lagos est de 998.8 km selon une récente opération de relevés GPS effectuée par l'ALCO pour le compte de l'UEMOA.

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données				
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9 / année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données	
						BN : 12 %)																
Le nombre de kilomètres de routes remises en état a progressé	0	0		27 km dont : GH : 15 TG : 4 BN : 8 (CI : 0)	80 km dont : GH : 55 TG : 8 BN : 17 CI : 0		110 km dont : GH : 85 TG : 8 BN : 17 CI : 9		135 km dont : GH : 110 BN : 17 RCI : 100	TG : 8 BN : 16,5 GH : 110	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 130.3	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 130.3	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 130.3	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 130.3	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 130.3	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 50	135 km dont : GH : 110 TG : 8 BN : 17 et CI : 50	Rapport d'avancement annuel	Missions de supervision et rapports d'avancement annuels	UPC/Coord. Nat.-OCAL	

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données			
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet 2017-juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9/année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données	Responsabilité pour la collecte de données
Volet D : Le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé	80%	80%	*	83 %	*	83 %	95,1% ⁴ Ports Abidjan : 93,6% Tema : 96,5% Lomé : 97,6% Cotonou : 95,5% Apapa : 92%	88% RCI : 83%	**	89%	**	90%	93,5 ⁵ Ports Abidjan : 100% Tema : 100% Lomé : 95,8% Cotonou : 94% Apapa : 81,1%		93,5 Ports Abidjan : 100% Tema : 100% Lomé : 95,8% Cotonou : 94% Apapa : 81,1%		63,3 Ports Abidjan : 59,3% Tema : 64,6% Lomé : 60,3% Cotonou : 79,1% Apapa : 54,6%		Rapport annuel OCAL	-Données en provenance des registres du centre - Trois enquêtes ESDG ⁶ initiale, à mi-parcours, finale	OCAL
Le pourcentage de camionneurs reportant avoir utilisé de préserva	72 %	72%	*	75 %	*	76 %	86,9 ⁶ Ports Abidjan : 85,7% Tema : 100% Lomé : 91,7%	78% RCI : 75%	**	80%	**	81%	82,4 ⁷ Abidjan : 61,1% Tema : 96,5% Lomé : 92,8% Cotonou :		82,4 % Abidjan : 61,1% % Tema : 96,5% % Lomé : 92,8% % Cotonou :		90,6 % Abidjan : 92,5% % Tema : 92,3% %		Rapport annuel OCAL	-Données en provenance des registres du centre - Trois enquêtes ESDG ⁷ initiale, à	OCAL

⁵ Rapport de l'ESDG (Edition 2016) dans les ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé et de Cotonou et de Lagos (Apapa).

^{4 et 6} Rapport de l'ESDG (Edition 2013) dans les ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé et de Cotonou et de Lagos (Apapa).

⁷ Rapport de l'ESDG (Edition 2016) dans les ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé et de Cotonou et de Lagos (Apapa).

Indicateurs de résultats du projet	Indicateurs de base (référence : mars 2009)	Valeurs cibles et résultats obtenus																Collecte et communication de données		
		Cible année 1	Résultats année 1 (juin 2010-juillet 2011)	Cible année 2	Résultats année 2 (août 2011-juin 2012)	Cible année 3 / année 1 RCI	Résultats année 3 / année 1 RCI (juillet 2012-juin 2013)	Cible année 4 / année 2 RCI	Résultats année 4 / année 2 RCI (juillet 2013-juin 2014)	Cible année 5 / année 3 RCI	Résultats année 5 / année 3 RCI (juillet et 2014-juin 2015)	Cible année 6 / année 4 RCI	Résultats année 6 / année 4 RCI (juillet 2015-juin 2016)	Cible année 7	Résultats année 7 / année 5 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Cible année 8	Résultats année 8 / année 6 RCI (juillet et 2017 - juin 2018)	Résultats semestre 1 année 9 / année 7 RCI	Fréquences des rapports	Instruments de collecte de données
différences au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel a progressé						Cotonou : 84% Apapa : 83,3%						82,4% Apapa : 92,5%		Lomé : 92,8% Cotonou : 82,4% Apapa : 92,5%		Lomé : 91,4% Cotonou : 85,3% Apapa : 93,7%			mi-parcours, finale	
Bénéficiaires directs du projet (nombre en millions) dont % de femmes	0	0	3	6	9	13	15	49,6 (32,38%)					RCI : 2,2 (55%)	53,98 (32,58%) RCI : 3,54 (48,3%)			Rapport annuel OCA L	Estimations basées sur l'évolution du projet	OCAL	

DEFINITIONS

- Temps de séjour au port : Temps passé au terminal par le container de la cargaison entre son déchargement du bateau et sa sortie du port
- Temps nécessaire au passage de la frontière: Temps écoulé entre l'arrivée au poste frontière et le départ du poste frontière
- Le nombre de barrages routiers (et/ou aux 100 km le long du corridor Abidjan-Lagos a été réduit : Nombre de points de contrôle fixes/officiels
- Le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor⁸ a progressé : Lors de la mesure, l'état de la route est classé bon/acceptable/médiocre selon l'état du revêtement et l'indice de rugosité

ACRONYMES

- IRI : Indice de Rugosité International
- ESDG : Enquête de Surveillance de Deuxième Génération du VIH

⁸ La longueur du corridor Abidjan-Lagos est de 998.8 km selon une récente opération de relevés GPS effectuée par l'ALCO pour le compte de l'UEMOA.

- S/O : Sans Objet

N.B.

* La Côte d'Ivoire est dans sa quatrième année de mise en œuvre du projet.

Pour la Côte d'Ivoire et le Nigeria, les données des années 1 (août 2010-juin 2011), années 2 (juillet 2011-juin 2012), ont été collectées et les indicateurs de performance ont été renseignés dans le cadre du MOU d'Accra de 2007.

Les informations concernant les indicateurs de route sont celles de la première phase des pays de l'APL 1 sans la Côte d'Ivoire (pays de l'APL 2) et celles en bas dans la même colonne constituent les agrégations de toutes les données de tous les pays.

** la mesure de ces indicateurs (indicateurs d'effets) est prévue dans le PAD à l'An3 et l'An6.

Le tableau 1 ci-dessus donne une vue globale de l'ensemble des résultats obtenus des indicateurs de performance du projet par pays de l'an 1 (août 2010 à juin 2011), de l'an 2 (juillet 2011 à juin 2012), de l'an 3 (juillet 2012 à juin 2013), de l'an 4 (juillet 2013 à juin 2014), de l'an 5 (juillet 2014 à juin 2015), l'an 6 (juillet 2015 à juin 2016), de l'an 7 (juillet 2016 à juin 2017) et de l'an 8 (juillet 2017 à juin 2018) comparés aux indicateurs de base (ou de référence mars 2009 ou rectifiés en 2011) et aux résultats attendus de l'année 1, de l'année 2, de l'année 3, de l'année 4, de l'année 5, de l'année 6, de l'année 7 et de l'année 8. Il montre également les fréquences des rapports, les instruments de collecte des données et les responsabilités de la collecte des données pour chaque indicateur de performance.

SUIVI DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

AU NIVEAU REGIONAL

Indicateur 1 : Guichet Unique informatisé et opérationnel aux Ports

Définition opérationnelle : 100% des opérations portuaires traitées par le GU

Sur la base des calendriers d'exécution proposés par les pays, l'OCAL a établi les mécanismes de suivi des indicateurs de performance ; ainsi les Points Focaux sont chargés de transmettre les rapports de façon mensuelle sur le niveau de mise en œuvre du guichet unique.

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
Côte d'Ivoire	<p>❖ En ce qui concerne la mise en œuvre du Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE) mis en œuvre par WEBB FONTAINE Côte d'Ivoire, les réalisations suivantes sont enregistrées et 11 modules ci-dessous sont livrés et opérationnels. Il s'agit :</p> <ol style="list-style-type: none">1- Portail du GUCE,2- les Module de Suivi des Transactions,3- la Gestion de la Transaction Commerciale,4- le e-Manifeste (100 % des manifestes aériens sont saisis dans le GUCE le volet maritime est à 95 % à fin décembre 2018),5- la Soumission au Ruling Center (obtention RFCV en ligne),6- la Soumission de la Déclaration en Douane (moyenne de 75 % des déclarations saisis dans le GUCE à fin décembre 2018 la formation des clients est en cours, une fermeture de tous les bureaux (sauf les bureaux pétrole) est programmée début 2019) et est en cours d'être exécutée,7- l'Autorisations préalables d'importations,8- l'Autorisation de Change/Engagement de change,9- le Paiement Electronique, Rémittence (3 banques sont opérationnelles et capables de traiter les demandes de paiement émis par les opérateurs : NSIA, SIB et STANDARD CHARTERED. Les autres banques sont en cours de développement, Le volet Rémittence est opérationnel depuis fin novembre 2017),10- Module de la délivrance en ligne des certificats phytosanitaires (Module livré et

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
	<p>opérationnel pour la filière café-cacao. Plus de 10 000 documents approuvés à ce jour, la généralisation de ce module à tous les produits a été prévue par arrêté)</p> <p>11- Module de la gestion des certificats d'assurance (Module livré et opérationnel Plus de 10 000 demandes ont été faites à fin décembre 2018)</p> <p>❖ Les modules suivants sont soit livrés et non opérationnels, soit en phase finale de test ou encore en phase pilote ou en phase de développement ; il s'agit des modules suivants :</p> <p>12- Module de Gestion du Risque centralisé et multi-agence et Visites collaboratives : Module livré mais non opérationnel ; module finalisé et le démarrage de la phase pilote aura lieu le 1er trimestre 2019</p> <p>13- Module des certificats d'origine (Module en phase finale de tests chez WFCI Module en phase finale de tests chez Webb Fontaine. Démarrage prévu début 2019)</p> <p>14- Franchises et Exonérations, Module en phase pilote, le module est en phase finale de test entre la douane et WFCI. Module sensible</p> <p>15- Module Programme de vérification de la conformité aux normes, Volatile Organic Compounds (VOC) est en phase de développement</p> <p>Au total 15 modules sont prévus pour être développés avant la fin du Projet</p>
Togo	<p>La Société SOGET a été désignée par le Gouvernement Togolais pour mettre en œuvre le GUCE.</p> <p>Le guichet unique est mis en place.</p> <p>La phase maritime, les postes frontières et la phase aérienne sont généralisées et fonctionnent normalement</p> <p>Les fonctions utilisées par les acteurs et qui sont généralisées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'importation, l'exportation et la réexportation par conteneur, tous régimes douaniers. -le transfert et le dépotage des conteneurs en Magasin et Aire de Dédouanement (MAD), -les enlèvements sous palan, - les vrac et conventionnels,

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
	<p>-les rouliers (véhicules neufs)</p> <p>- Le paiement des droits et taxes se fait dans les banques UTB, ECOBANK, ORABANK et BTCL.</p> <p>Le Guichet Unique est installé et fonctionnel au Bureau des Douanes de Kodjoviakopé à la frontière entre le Togo et le Ghana. Par ailleurs, le Guichet unique est également fonctionnel à Sanvee Condji (frontière Togo – Bénin).</p> <p>Le Guichet unique au Port permet de donner la situation sur les séjours des marchandises en transit et en mise à consommation et sur les nombre de conteneurs pleins ou en vrac déchargés et sortis en temps réel au Port de Lomé. Toutes les statistiques portuaires sont livrées aux autorités portuaires lors des réunions techniques pour la prise en compte</p>
Bénin	<p>Le GU du port de Cotonou a été mis en place et est opérationnel. Ainsi toutes les opérations portuaires sont traitées par le GU du port de Cotonou. Des perfectionnements se poursuivent pour l'amélioration des prestations mais à fin décembre 2018, les contres performances du Port de Cotonou suite au retour progressif de vérification des importations (PVI) a plombé les efforts déployés.</p> <p>Au Bénin, après la décision du Conseil des Ministres, la dématérialisation par SOGET des autorisations et procédures (instaurée par les Ministères et Directions Techniques) se poursuivent et se perfectionnent davantage. Toutes les opérations relatives au passage des marchandises au port de Cotonou Import/Export et vrac sont gérées par le Guichet Unique. Ainsi, le Bénin dispose maintenant d'un Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur (GUOCE).</p> <p>Le Guichet Unique installé à la frontière de Hillacondji est opérationnel. Les recettes au titre des droits et taxes de Douanes sont encaissées par la BOA pour le compte de l'Administration des Douanes et des autres acteurs étatiques.</p>
Nigeria	<p>Le Gouvernement a recruté le consultant WESTBLUE CONSULTING qui, après étude, a procédé au cours d'un atelier à la restitution de son rapport les 11 et 12 Décembre 2012 à Abuja. Un appel d'offre est lancé par le Gouvernement en vue de recruter un opérateur chargé de la mise en œuvre du Guichet Unique. Selon les récentes informations les Autorités du Ministère des Finances sont à pied d'œuvre avec les Douanes du Nigeria pour faire démarrer le</p>

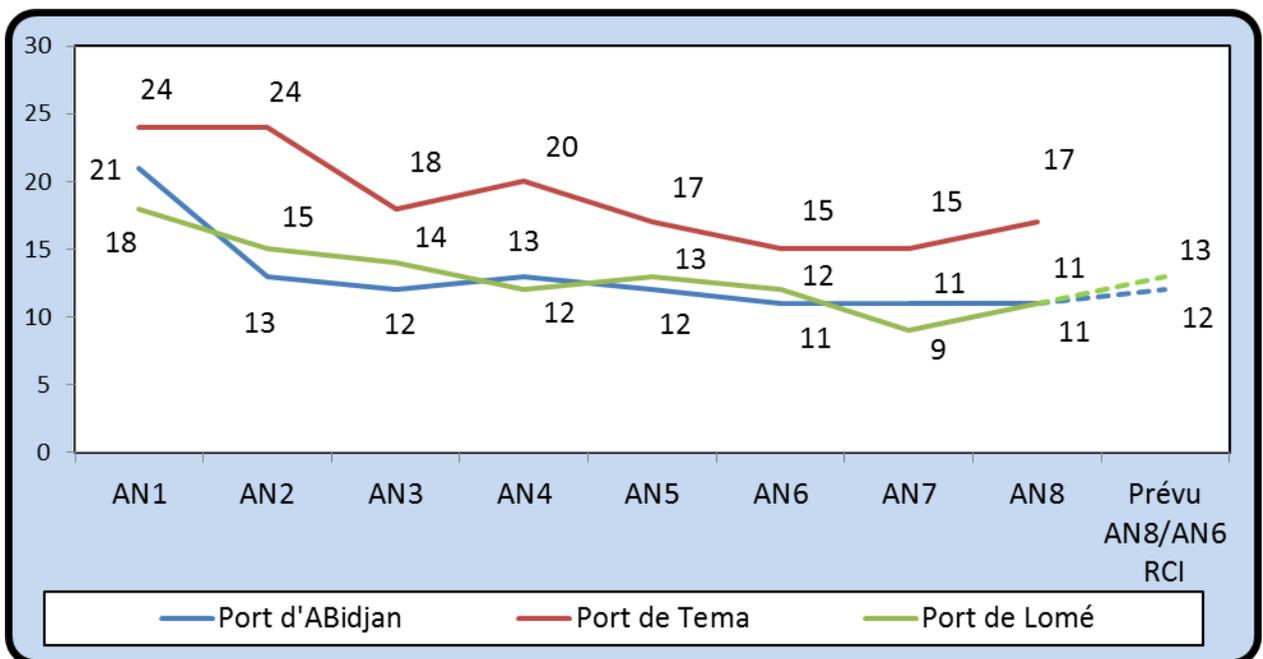
PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
	Guichet Unique portuaire. Plusieurs réunions ont eu lieu pour le démarrage effectif du GU au Port d'Apapa. Une feuille de route assortie d'un chronogramme opérationnel est établie pour faire accélérer le processus. Des dispositions sont alors prises et un début de démarrage est perceptible surtout avec certaines études de perfectionnement du Port d'Apapa entreprises par le concours de la Banque Mondiale qui sont en cours de réalisations. Certains travaux conjoints sont prévus être réalisés. Les premiers résultats seront visibles courant trimestre 1 et 2 de l'année 2019.

Indicateur 2 : Temps de séjour des marchandises/conteneurs aux ports

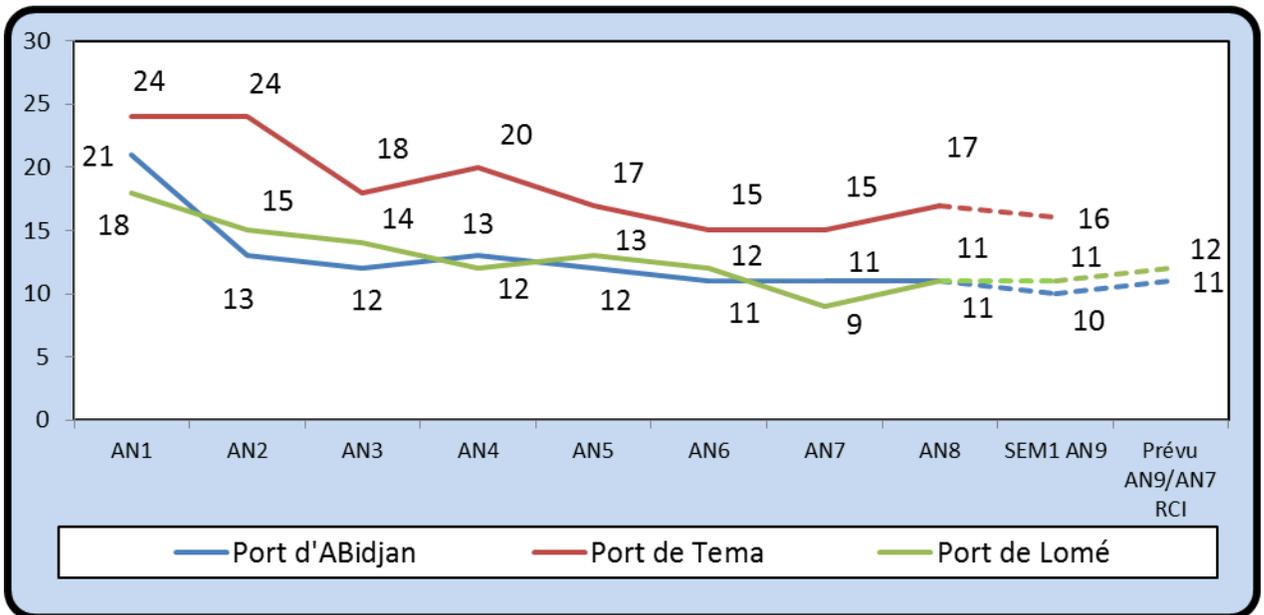
Définition opérationnelle : Différence entre date de sortie du conteneur/marchandises du port et date de déchargement

Cet indicateur a été calculé à partir des collectes effectuées par les points focaux. Il prend en compte le temps d'opération de tous les acteurs intervenant dans le système portuaire (Douane, Port, Manutentionnaires, Consignataires, Chargeurs, autres services de contrôle et Commissionnaires en Douane) (cf. annexe 1).

Graphique 1 : Synthèse des temps de séjour aux Ports d'Abidjan, Tema et Lomé



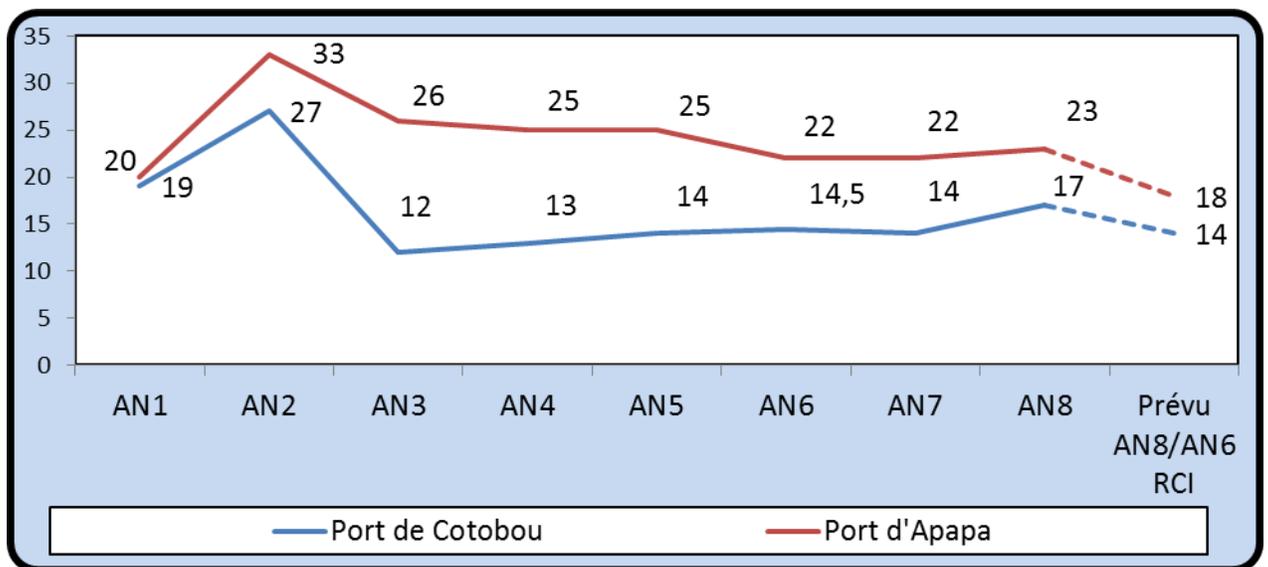
Source : Base de données OCAL



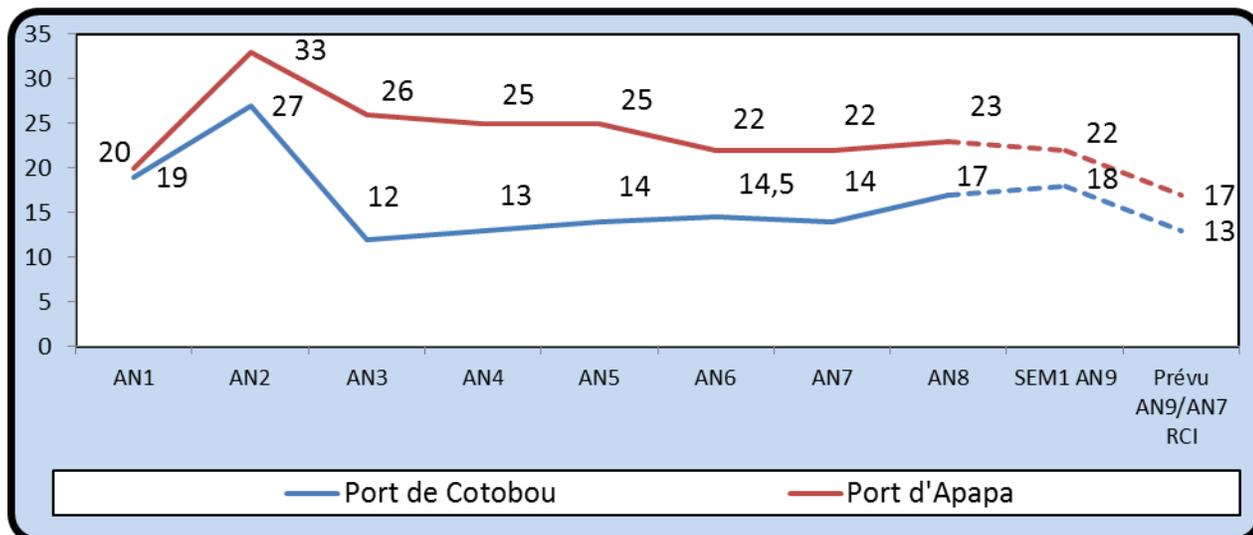
Source : Base de données OCAL

N.B. AN1 (août 2010 à juin 2011) ; AN2 (juillet 2011 à juin 2012) ; AN3 (juillet à juin 2013), AN4 (juillet 2013 à juin 2014), AN5 (juillet 2014 à juin 2015) AN 6 (juillet 2015 à juin 2016), AN7 (juillet 2016 à juin 2017), AN8 (juillet 2017 à juin 2018) et semestre 1 AN9 (juillet à décembre 2018)

Graphique 1 bis : Synthèse des temps de séjour aux ports de Cotonou et d'Apapa



Source : Base de données OCAL



Source : Base de données OCAL

N.B. AN1 (août 2010 à juin 2011) ; AN2 (juillet 2011 à juin 2012) ; AN3 (juillet à juin 2013), AN4 (juillet 2013 à juin 2014), AN5 (juillet 2014 à juin 2015) AN 6 (juillet 2015 à juin 2016), AN7 (juillet 2016 à juin 2017), AN8 (juillet 2017 à juin 2018) et semestre 1 AN9 (juillet à décembre 2018)

Tableau 1 : Synthèse des temps de séjour aux Port d'Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou et Apapa

	AN1	AN2	AN3	AN4	AN5	AN6	AN7	AN8	Prévu AN8	SEM 1 AN9	Prévu AN9
Abidjan	21	13	12	13	12	11	11	11	12	10	11
Tema	24	24	18	20	17	15	15	17	-	16	-
Lomé	18	15	14	12	13	12	9	11	13	11	12
Cotonou	19	27	12	13	14	14,5	14	17	14	18	13
Apapa	20	33	26	25	25	22	22	23	18	22	17

Source : Base de données OCAL

- **Au Port d'Abidjan** : le temps de séjour des marchandises observé pour l'ensemble de la période de juillet 2017 à Juin 2018 est de 11 jours pour un objectif de 12 jours prévu pour l'an 6 pour la Côte d'Ivoire (An 8). On constate donc une stabilisation par rapport à l'an 5 du temps de séjour des marchandises au port d'Abidjan. Cette stabilisation serait mise à l'actif des motifs suivants :
 - la création d'un service ou un comité (qui opère des réductions ou même des remises de l'ordre de 5% en plus des franchises de 10 jours) qui se livre à la recherche des importateurs qui ont abandonné leurs conteneurs dans l'enceinte portuaire pour des raisons financières ;
 - la réduction de l'engorgement de l'enceinte portuaire occasionné par les séjours des conteneurs à l'import, à l'export et ceux en transbordement. On assiste à la diminution du nombre des conteneurs en situation de transbordement qui occupaient l'aire de dépotage au

profit des ports de Cotonou et de Pointe Noire. Cette situation a permis de libérer l'aire de dépotage et facilite les opérations d'Abidjan Terminal, des consignataires et des transporteurs.

- La poursuite des activités de réorganisation par la Communauté portuaire.

Toutefois, il convient de souligner l'effet plausible de la grève des dockers, le problème informatique survenu au système de dédouanement SYDAM, ainsi que les demandes de contrôle à quai émises par le Guichet Unique ne manquent pas d'effets sur le temps de séjour des marchandises au port.

La situation n'a pas beaucoup évolué en comparaison à l'an 5.

Pour parvenir à réduire les temps de séjour, il faut sensibiliser les importateurs et transitaires en vue d'anticiper la procédure de déclaration douane avant arrivée de la marchandise. Une fois la marchandise à quai (au port après débarquement), il ne restera plus que le délai d'obtention du bon à enlever qui ne devrait pas excéder 72 heures (3 jours) même en prenant en compte les arrivées du week-end. Ainsi, on pourrait passer de 11 jours à 5 ou 6 jours maxi, en rendant le T1 transparent, c'est-à-dire que le T1 se fait également avant arrivée de la marchandise (normalement 72 heures avant navire à quai).

Pour cela, il faut une implication de tous les principaux acteurs :

1. Administration des Douanes Ivoiriennes,
2. Administration du Port d'Abidjan (PAA),
3. Ministère du Commerce et de l'Industrie,
4. Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire,
5. Confédération Générale des Entreprises de Côte d'Ivoire (CGECI),
6. Les Consignataires,
7. Les Transitaires,
8. les Acconiers et Transporteurs,
9. Le Terminal.

On observe un point en moins entre 2017 et 2018. Ceci par un effort des déclarants en douane. Les axes de progrès se trouvent à ce niveau par une anticipation de la documentation avant l'arrivée des navires. Abidjan Terminal a mené également 2 actions importantes citées ci-dessous et qui seront davantage expliquées:

1. La diffusion sur le site Internet de la situation des navires
2. la diffusion sur le site Internet de la liste des conteneurs Import sur son parc avec les informations liées à la déclaration douane

D'autres raisons sont évoquées pour expliquer la stabilité des temps de séjours au Port d'Abidjan et parmi lesquelles nous pouvons citer quelques-unes :

- **1. A L'EXPORT**

En raison de la chute du cours du cacao sur le marché international, les producteurs et exportateurs ont fait la rétention des stocks de produits en espérant obtenir un effet de pénurie artificielle en vue de pousser à la remontée du cours. Ce qui a entraîné un séjour plus long des conteneurs sur le Terminal. C'est à partir du 2^e trimestre que les opérateurs ont admis finalement que le cours du cacao ne remontera pas, et qu'il était nécessaire de sortir les stocks au risque de perdre la qualité. Ceci justifie les séjours plus longs à partir d'Avril 2018.

- **2. A L'IMPORT**

On observe une croissance de l'ordre de 4,2% des volumes import par rapport à l'année dernière, sur la même période (1^{er} semestre). Ces volumes combinés aux problèmes de circulation des véhicules de transport dans la zone portuaire (embouteillages) ralentissent la rotation des camions entraînant ainsi un stationnement plus long des conteneurs à l'import au Terminal. Il est également à prendre en compte les effets du Règlement 14 de l'UEMOA qui stipule que les camions doivent être pesés avant sortie de la zone portuaire.

- **3. CONTENEURS VIDES**

La situation de l'export a eu un impact sur le séjour des conteneurs vides au Terminal. Tant que les produits ne sont pas exportés, il n'y a pas de raison que les conteneurs vides soient positionnés chez les opérateurs pour empotage des produits, entraînant ainsi un stationnement plus long au Terminal. Cette analyse de la situation de séjour des marchandises au Port d'Abidjan s'explique également par ce calcul effectué sur la variation de certains mois d'activités de janvier à juin 2017 et qui a toujours eu des incidences sur les séjours des marchandises. Ces informations sont inscrites dans des tableaux et qui sont publiées (voir site du Port d'Abidjan).

A part les raisons évoquées ci-dessus, les autres aspects sont entre autres (les points évoqués plus haut):

1. Les Publications sur le site d'Abidjan Terminal (www.Abidjan-Terminal.com)

Ces publications permettent aux opérateurs économiques importateurs/exportateurs de se renseigner directement sans passer par des intermédiaires, et disposer en temps réel des informations sur la position et la traçabilité de leurs marchandises en conteneurs.

La diffusion de ces informations est déclinée en 2 volets, à savoir : situation des conteneurs et la position des navires d'embarquement. Comme exemple ci-dessous (dans le tableau en bas)

Comme exemple, la liste des conteneurs imports débarqués avec leur statut : BAE DOUANE, BAE CONSIGNATAIRE, BAE TERMINAL (BAE signifie, Bon à enlever)

2. Messages d'information sur la situation des conteneurs. Diffusion tous les matins aux Agents Consignataires de la liste des conteneurs déclarés (BAE douane), et Bon à délivrer de l'Armateur et

du Terminal. C'est-à-dire les conteneurs prêts pour la livraison. Ces informations sont toujours publiées sur le site du Port d'Abidjan (voir site Port d'Abidjan).

3. Pour les transbordements : les circulaires de la Douane pour la déclaration simplifiée des conteneurs

Circulaire 1605 de la douane portant sur la procédure de déclaration simplifiée des marchandises en transbordements qui a eu aussi un impact positif sur le maintien des temps de séjours au Port d'Abidjan à 11 jours. (Voir la circulaire en annexe)

- **Au Port de Tema** : le temps de séjour des marchandises de juillet 2017 à juin 2018 se situe à 17 jours et était de 15 jours à l'an 7. Par rapport à l'an 7 on note une augmentation du temps de séjour des marchandises/conteneurs. Cette augmentation du temps est engendrée par les raisons suivantes :
 - La non optimalisation de l'utilisation des 7 portiques (l'achat de 3 rajoutés à 4 qui existaient a porté à 7 le nombre total) mises en place chez les manutentionnaires et au niveau du terminal,
 - L'augmentation du trafic domestique suite à la reprise des activités économiques après la période de crise,
 - des problèmes d'équipement pour les transferts de conteneurs ne sont pas totalement résolus (car créant encore des engorgements),
 - la réorganisation de l'entrée des camions dans l'enceinte portuaire n'a pas suivi le rythme élevé du trafic pendant la période,
 - la prolongation des heures de scannage jusqu'à la nuit n'a pas totalement résolu les problèmes d'embouteillages posés dans les environs des aires de scannage,
 - les délais d'analyse par les opérateurs du scanner sont redevenus plus longs et qui ne contribuent plus à réduire les longues files d'attente des camions,
 - le temps de traitement relativement réduit pour l'obtention du FCVR (attestation de valeur) pour les marchandises et pour les véhicules délivrée par la société de vérification est redevenu plus long qu'auparavant suite à l'augmentation du trafic et la maintenance du système qui ne suit pas obligatoirement le rythme de travail.

Cependant, il convient de préciser également que d'autres problèmes subsistent et persistent:

- la difficulté pour les importateurs Burkinabés de disposer de liquidité pour payer à l'avance, le transport des marchandises en transit en francs CFA. Pour ce faire, ils sont obligés de recourir aux banques du Togo car la réglementation du change au Ghana ne leur permet pas des facilités pour disposer de francs CFA.

- la fermeture les weekends des bureaux des consignataires et des manutentionnaires ce qui ralentit toujours les opérations.

- la non-intégration des consignataires au Guichet Unique comme suggérés par tous les acteurs de la chaîne de transport n'est pas toujours effectif, ce qui engendre toujours des pertes de temps dans l'exercice de leur travail pour les commissionnaires en Douanes.

Tous ces facteurs justifient l'augmentation constatée des temps de séjour des marchandises au Port de Tema.

Cet exercice de collecte de données fait suite à la demande exprimée par les parties prenantes ghanéennes lors de l'atelier de dissémination du rapport de l'an 1 du PFCTAL qui s'est tenu à Lomé en janvier 2012. Toutefois, la mesure du temps de séjour au port de Tema permet une meilleure comparaison des performances entre les différents ports pris en compte dans le cadre du PFCTAL.

Au total, Afin d'améliorer le temps de séjour des marchandises au Port de Tema, l'OCAL suggère les dispositions suivantes :

- Poursuivre l'anticipation de l'introduction du manifeste 72 heures à l'avance.
 - Accélérer le traitement des dossiers par les consignataires
 - Intégrer les consignataires au Guichet Unique
 - Stabiliser et harmoniser le tarif des consignataires
 - Résoudre le problème de Règlementation de change pour permettre aux importateurs Burkinabés de disposer du Franc CFA par le truchement des transferts bancaires.
 - Résoudre le problème d'insuffisance d'espace pour le dépotage.
 - Accélérer le traitement des litiges ou contestations relatives à l'attestation de la valeur en Douanes.
 - Résoudre le problème d'insuffisance de plombs, de câbles longs pour les gros engins en transit et de puces.
 - L'OCAL réitère aux autorités Ghanéennes de faire évaluer le guichet unique portuaire afin d'en mesurer l'impact sur le temps de séjour.
- **Au Port de Lomé** : Le temps de séjour des marchandises sur la période allant de juillet 2017 à juin 2018 est de 11 jours pour un objectif de 13 jours contre 9 jours observés entre juillet 2016 et juin 2017. Cette hausse est à mettre à l'actif des travaux de la voirie qui sont toujours en train d'être effectués dans l'enceinte portuaire et à l'extérieur du Port et surtout des déclarations tardives des importateurs ou des transporteurs malgré les efforts de réorganisation et de l'opérationnalisation du Guichet Unique du Commerce Extérieur et la mise en service du nouveau terminal qui devrait contribuer à la fluidité des opérations portuaires. Ces éléments viennent annuler les efforts entrepris (à savoir l'anticipation de l'enregistrement du manifeste, l'installation de l'opérateur de contrôle de charge à l'essieu à l'intérieur du port pour faire gagner plus de temps, la réduction du temps entre l'enregistrement de la déclaration en Douane et le Bon A Enlever) pour l'amélioration continue de la performance au Port de Lomé et même sur l'aire du Terminal afin d'accélérer les procédures de dédouanement.
- **Au Port de Cotonou** : le temps de séjour des marchandises sur la période de juillet 2017 à Juin 2018 se situe autour de 17 jours pour un objectif fixé pour l'année 8 de 15 jours contre 14 jours pour l'an 7. On observe donc une hausse de 3 points du temps de séjour au port de Cotonou par rapport aux résultats enregistrés à l'An 7 pour un objectif de 15 jours.

Cette hausse observée pendant cette période est imputable au retour de la situation observée pendant la période de BENIN CONTROL dans les années 2011, 2012 et 2013 relatif au processus de sortie des marchandises au Port de Cotonou. On assiste au retour progressif des multiples réformes qui ont pour conséquence le retard de faire sortir les marchandises des importateurs vers les pays de l'hinterland par rapport à quelques années plus tôt. Les multiples vérifications opérées avec l'arrivée de Bénin Control ont fait augmenter les temps de séjour observés au Port de Cotonou. Les temps entre l'arrivée et l'enregistrement des manifestes qui tournent autour de 2 jours sont passés à

4 jours de même que le temps entre le paiement et la sortie des marchandises qui était de 1 jour est passé à 4 jours.

Par ailleurs, au Bénin, dans le but de réduire le temps de séjour des marchandises au port, plusieurs nouvelles réformes ont été entreprises. Elles concernent essentiellement le Guichet Unique Portuaire (GUP) et le Système Intégré de Gestion du Port Autonome de Cotonou (SIGPAC).

Concernant le GUP, toutes les fonctionnalités prévues ont été développées et sont opérationnelles. Les autres qui se sont révélées nécessaires ont été également développées. Le système est en cours d'amélioration continue. Il convient de noter que la réorganisation du trafic des gros porteurs a généré quelques perturbations qui ont ralenti les opérations d'enlèvement des marchandises. Cependant, l'augmentation constante du temps de séjour au port de Cotonou depuis la baisse de 27 jours à 12 jours en l'An 3, permet d'avoir quelques inquiétudes et aujourd'hui, ce temps est monté à 17 jours. Il est recommandé au Comité National de Facilitation et au Coordonnateur de l'UCP d'impulser la poursuite des efforts de facilitation pour la réduction souhaitée du temps de séjour des marchandises au port de Cotonou. Le CNF du Bénin a organisé plusieurs réunions avec les acteurs portuaires en vue d'améliorer le temps de séjour au Port de Cotonou. La communauté portuaire a proposé le dépotage des conteneurs à l'extérieur de l'enceinte portuaire ce qui est mis en œuvre depuis quelques mois.

L'OCAL a constaté que le goulot d'étranglement se trouve entre l'enregistrement de la déclaration et l'obtention du Bon à Enlever (BAE). Pour améliorer ce temps il convient de sensibiliser les commissionnaires en Douanes agréés ou non et les importateurs pour l'acquittement diligent des droits et taxes de Douanes. Il est demandé au CNF et au Comité 24 H du PAC d'assurer ces actions de sensibilisation.

- **Au Port de Lagos (Apapa)** : Pendant la période de juillet 2017 à juin 2018, le temps de séjour des marchandises se situe autour de 23 jours pour un objectif de 18 jours qui est attendu pour l'année 8. Ce temps de 23 jours est supérieur de 1 point, c'est-à-dire à 22 jours entre la période de juillet 2017 à juin 2018, de juillet 2016 à juin 2017 et aux 25 jours de la période de juillet 2014 à juin 2015. Ce temps de 23 jours est imputable aux travaux dans les terminaux à conteneurs qui ne cessent d'engendrer toujours des perturbations de trafic. Ce temps est le plus élevé, il se situe à 7 jours contre 6 jours pour la période précédente. De même, le temps entre l'arrivée de la marchandise et l'enregistrement du manifeste prend aussi énormément du temps. Il tourne autour de 13 jours. A présent, les opérateurs, pour des raisons de réorganisation et de disponibilité de camions, sont obligés d'effectuer dans les délais le transfert des conteneurs sur le Inland Container Bonded (ICB) qui est une aire de dédouanement. Par ailleurs, certains importateurs traînent toujours à accomplir les formalités douanières parce que recherchant des prêts bancaires ou des clients pour s'acquitter des droits et taxes des douanes et les frais des manutentionnaires. Par contre, certains importateurs abandonnent leurs conteneurs dans le port parce que ne disposant pas de place dans leurs entrepôts. Le port d'Apapa fonctionne ainsi comme un entrepôt à ciel ouvert. Au total, le temps de séjour au port d'Apapa bien qu'ayant connu une légère hausse en l'an 8 a connu une quasi stabilité du résultat du temps de séjour des marchandises.

Des mesures sont attendues pour faire diminuer davantage ce temps enregistré de 23 jours.

A ce niveau, il est recommandé une concertation de tous les acteurs portuaires pour

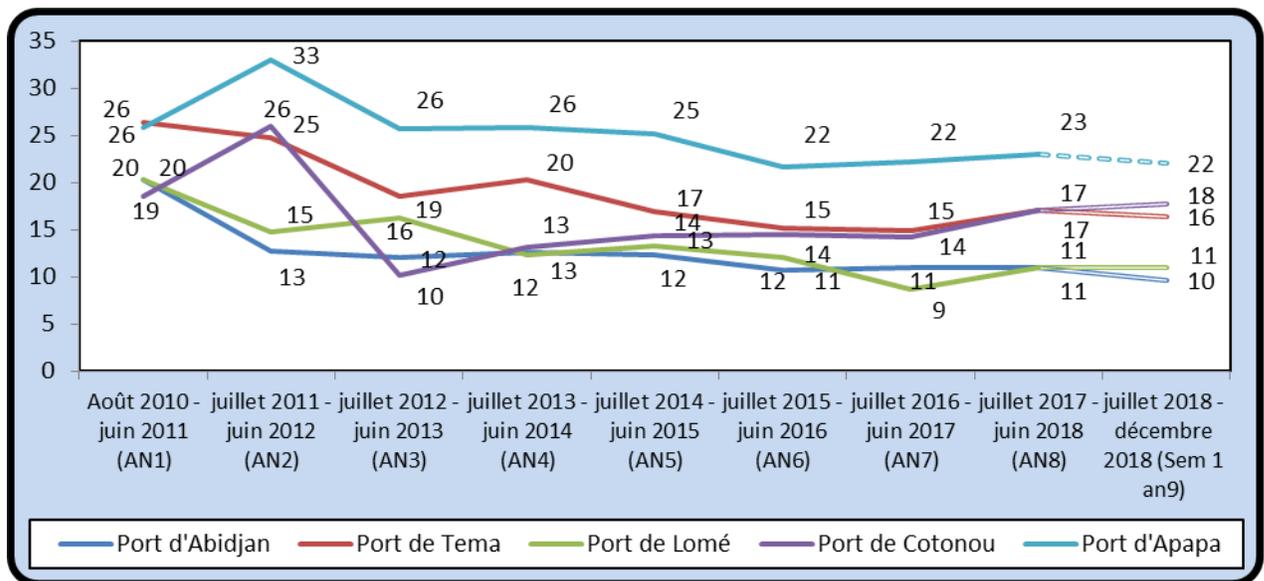
accélérer les procédures et par conséquent réduire le temps de séjour des marchandises au Port de Lagos.

L'observation de la contreperformance du temps de séjour par l'OCAL permet d'émettre les suggestions ci-après :

- Réduire le nombre d'Agences chargées du contrôle dans l'enceinte du port de Lagos.
- Chercher des solutions pour résoudre le problème de la congestion aux ports en qui concerne l'accès des camions et le transfert des conteneurs sur les aires de dépotage.
- Adopter le management du risque pour des contrôles sélectifs recommandés par la Convention de KYOTO Révisée de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC)
- Mettre en place un dispositif permettant le repérage ou la localisation rapide des conteneurs dans l'enceinte portuaire. A ce titre, l'usage de la gestion informatique est vivement conseillé sur les aires de stockage.
- Organiser des rencontres de sensibilisation des Acteurs portuaires sous l'égide du CNF.

Il nous est revenu que le Ministre Fédéral des Transports informé de la situation est à pied d'œuvre pour y remédier.

Graphique 1 (2 bis) : récapitulatif des 8 ans du PFCTAL



Source : OCAL

Tableau 2 : Indicateurs de fluctuation sur les temps de séjours des marchandises aux Ports (en jour)

Période : juillet 2017 à juin 2018

INDICATEURS	ABIDJAN		TEMA		LOME		COTONOU		APAPA	
	AN8	SEMI AN9	AN8	SEMI AN9	AN8	SEMI AN9	AN8	SEMI AN9	AN8	SEMI AN9
Temps moyen	11	10	17	16	11	11	17	18	23	22
Médiane	10	10	17	17	12	11	18	18	23	23

INDICATEUR S	ABIDJAN		TEMA		LOME		COTONOU		APAPA	
	AN8	SEM1 AN9	AN8	SEM1 AN9	AN8	SEM1 AN9	AN8	SEM1 AN9	AN8	SEM1 AN9
Ecart type	1	1	2	2	1	0	4	2	2	2
Maximum (défini)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Minimum	9	9	15	14	9	11	8	15	20	20
Quartile 1 (Q1)	10	9	16	16	11	11	16	17	23	22
Quartile 2 (Q2)	10	10	17	17	12	11	18	18	23	23
Quartile 3 (Q3)	11	11	18	17	12	11	19	19	23	23

Source : OCAL

Commentaire et exemple

Q1 = 25% environ de marchandises séjournent dans les Ports avec un temps inférieur à X (jour correspondant dans le tableau, par exemple 10 pour le Port d'Abidjan colorié) et 75% avec un temps supérieur à X (jour correspondant dans le tableau, 10). C'est la plus petite valeur du groupe des marchandises qui séjournent aux ports telle qu'au moins 25% des marchandises qui y séjournent soient inférieur ou égal à X (jour correspondant dans le tableau)

M = Q2 = 50% environ de marchandises séjournent dans les ports avec un temps de Y (jour correspondant dans le tableau qui est égal à 10 pour le Port d'Abidjan).

Q3 = 75% environ de marchandises séjournent dans les ports avec un temps inférieur à Z (jour correspondant dans le tableau par exemple 11 pour le Port d'Abidjan colorié) et 25% avec un temps supérieur à Z (11).

C'est la plus petite valeur du groupe de marchandises qui séjournent dans les ports telle qu'au moins 75% des marchandises soient inférieur ou égales à Z (jour correspondant dans le tableau).

Pour mieux comprendre les différents comportements des indicateurs, une désagrégation est présentée avec les explications des différents temps (joint en annexe)

Graphique 2 : Désagrégation des temps de séjour des marchandises aux Ports

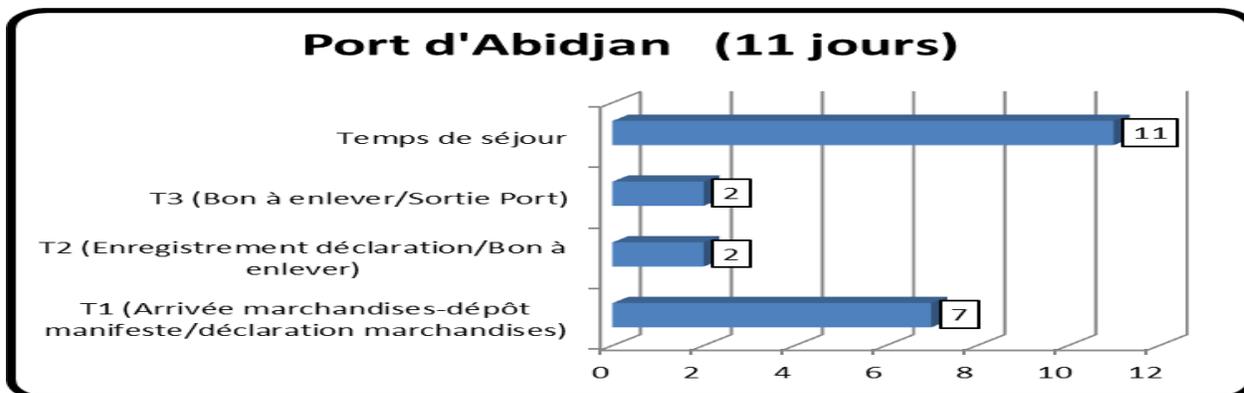
Il a été procédé à une désagrégation des temps globaux par port en trois séquences :

- T1 : le temps entre l'arrivée de la marchandise ou le dépôt de manifeste et la déclaration de la marchandise
- T2 : le temps entre l'enregistrement de la marchandise et le Bon à Enlever (BaE)
- T3 : le temps entre le BaE et la sortie du port de la marchandise.

Ces différents temps illustrés dans les graphiques ci-dessous permettent d'identifier les acteurs auprès desquels les formalités prennent le plus de temps.

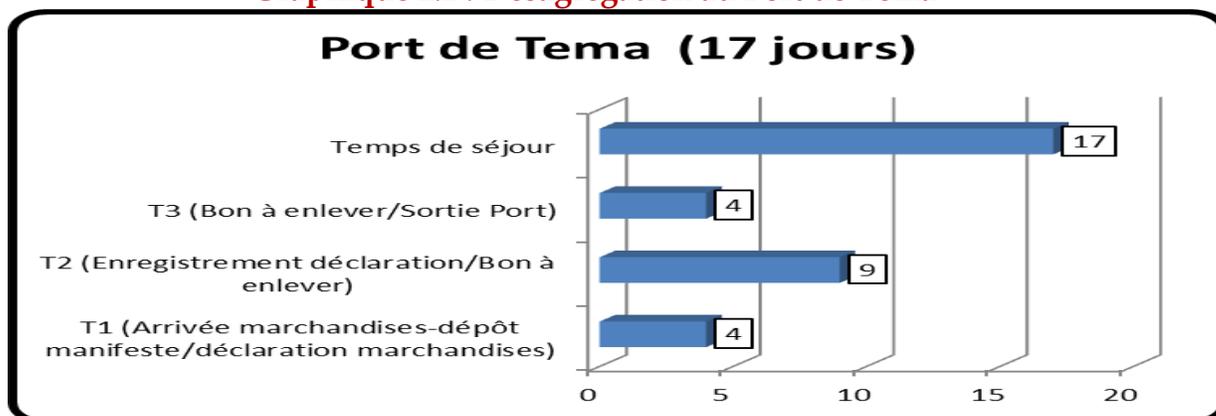
(N.B. Les données dans les différents graphiques sont en nombre de jours.)

Graphique 2.1 : Désagrégation au Port d'Abidjan en jour



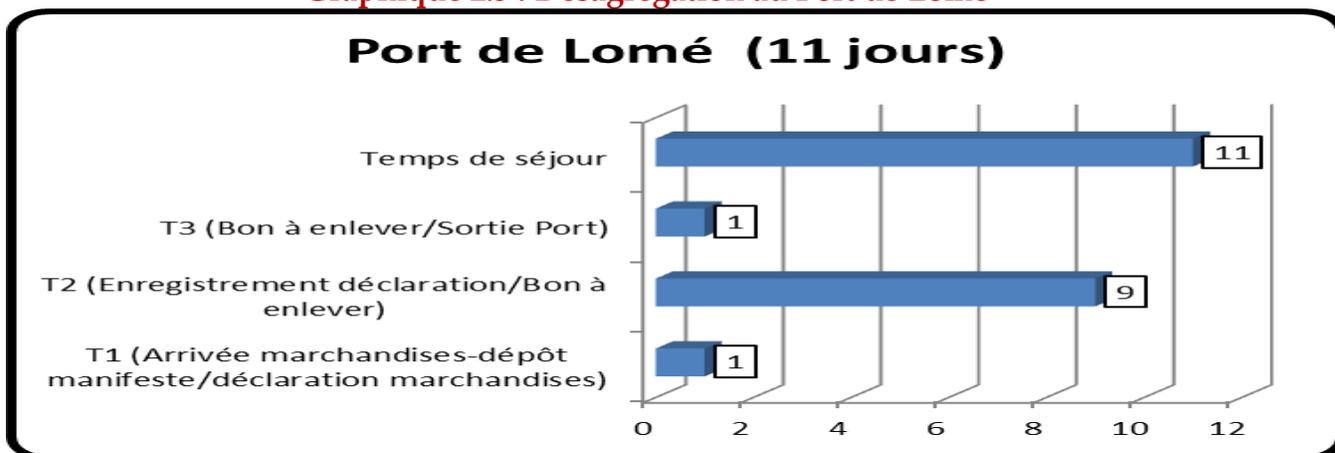
Source : Base de données OCAL

Graphique 2.2 : Désagrégation au Port de Tema



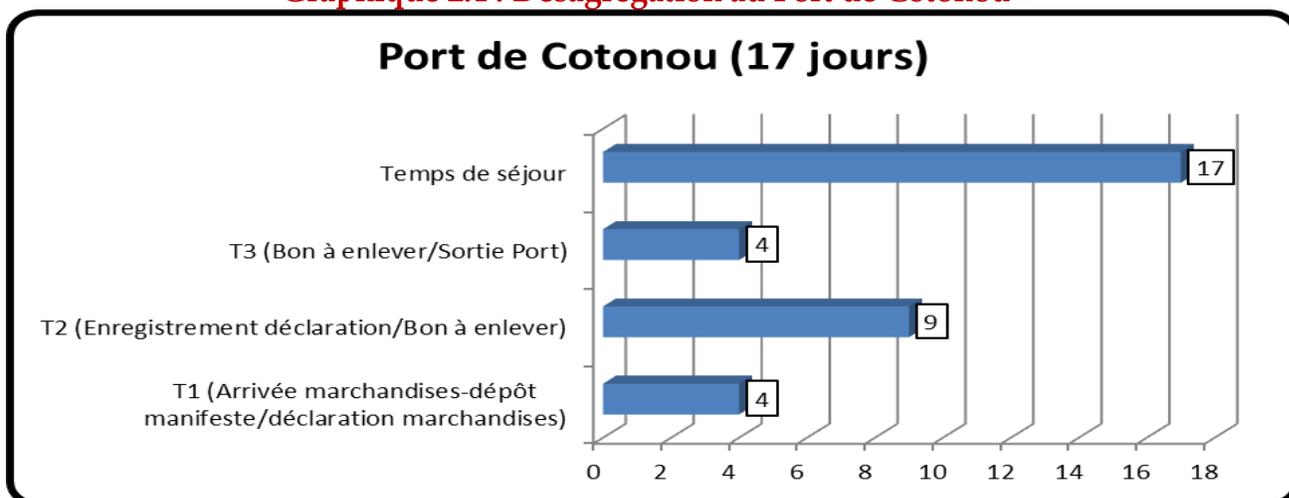
Source : Base de données OCAL

Graphique 2.3 : Désagrégation au Port de Lomé



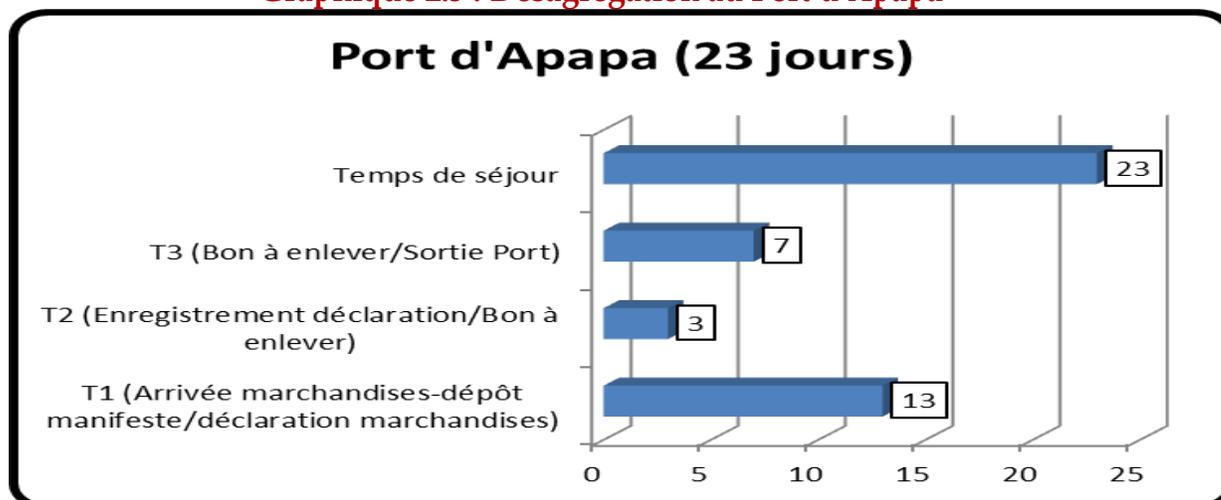
Source : Base de données OCAL

Graphique 2.4 : Désagrégation au Port de Cotonou



Source : Base de données OCAL

Graphique 2.5 : Désagrégation au Port d'Apapa



Source : Base de données OCAL

N.B. Le comportement des temps de séjour de juillet 2016 à juin 2018 ainsi que les synthèses des années 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 et 2018 sont joints en annexe II.

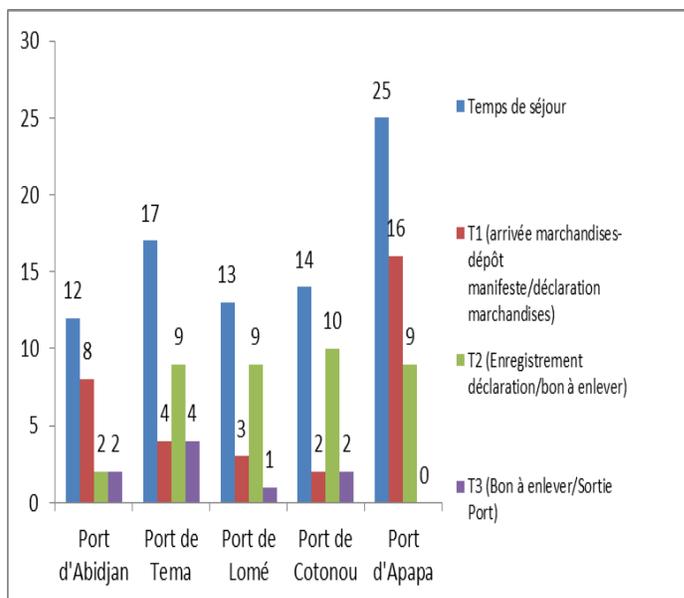
Au total le temps de séjour des marchandises aux ports du Corridor-Abidjan-Lagos a évolué en dent de scie à l'an 8 du PFCTAL. Il s'agit de poursuivre le plaidoyer pour la pérennité des efforts de réduction du temps de transit dans ces ports.

Tableau comparé des temps désagrégés des séjours des marchandises aux ports de 2015 à 2018

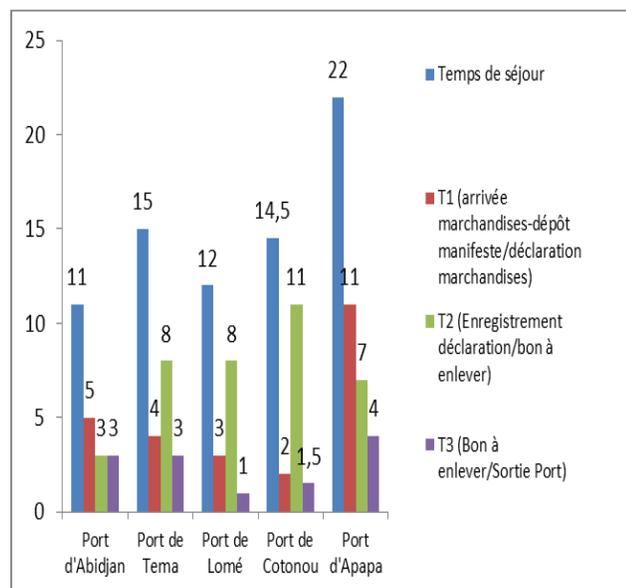
Ports	2015					2016					2017					2018				
	Abidjan	Tema	Lomé	Cotonou	Apapa	Abidjan	Tema	Lomé	Cotonou	Apapa	Abidjan	Tema	Lomé	Cotonou	Apapa	Abidjan	Tema	Lomé	Cotonou	Apapa
Temps de séjour	12	17	13	14	25	11	15	12	15	22	11	15	9	14	22	11	17	11	17	23
T1 (arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	8	4	3	2	16	5	4	3	2	11	7	4	1	2	12	7	4	1	4	13
T2 (Enregistrement déclaration/bon à enlever)	2	9	9	10	9	3	8	8	11	7	2	8	7	11	3	2	9	9	9	3
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	2	4	1	2	-	3	3	1	1,5	4	2	3	1	1	7	2	4	1	4	7

Source : Base de données OCAL

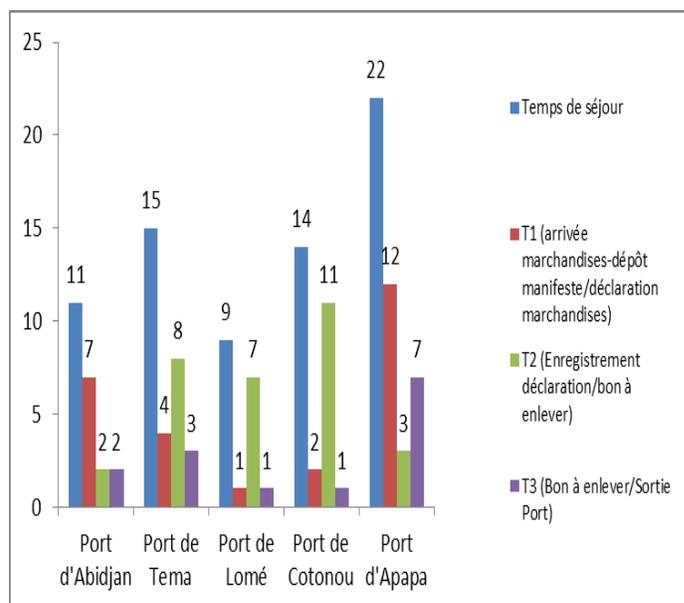
Graphique comparé des temps désagrégés de séjour des marchandises aux ports



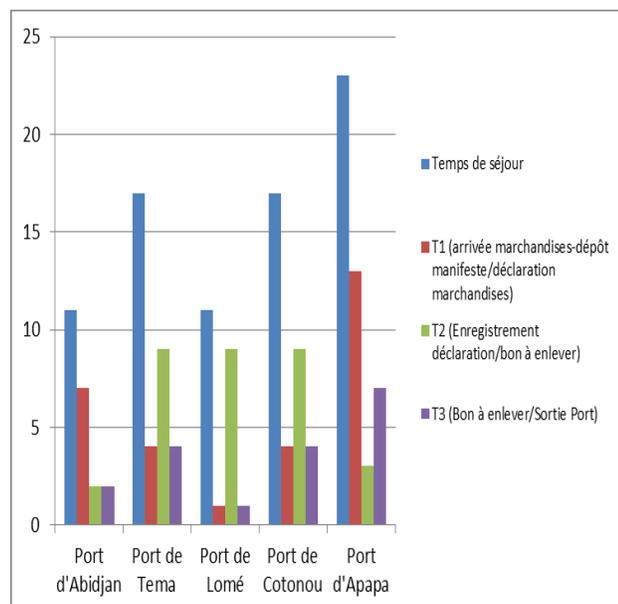
2015



2016



2017



2018

Propositions pour réduire les différents temps T1, T2 et T3 globalement (Cas spécifique à tenir compte dans chaque pays)

Pour la réduction des temps T1, T2 et T3 globalement voici quelques propositions d'analyses de la situation :

I. Action à mener du côté de la Douane

1.1 Anticipation sur les opérations d'Analyse du Risque et de la Valeur (ARV) par la DARV (Direction d'Analyse du Risque et de la Valeur) et ou de certaines directions affiliées dans chaque pays.

Cette action consiste à créer les conditions pour permettre au service des douanes chargé de l'analyse du risque et de la détermination des valeurs de la marchandise de procéder à l'examen des connaissements bien avant l'arrivée de navire (avant débarquement de la marchandise) :

- pour cela, un accord devrait être établi entre les Armateurs/Consignateurs et la Douane,
- à partir de cet accord, un manifeste partiel sera transmis au système de la douane en format électronique,
- une fois que le navire quitte l'avant dernier port avant le port de destination, le manifeste électronique définitif sera transmis au système de la Douane après départ du dernier port avant le port de destination,
- la DARV (Direction d'Analyse du Risque et de la Valeur ou autre) devra réaliser l'analyse de tous les connaissements reçus avant arrivée du navire.

1.2 Service DARV

- équiper la DARV en ressources humaines suffisantes et bien formées à l'analyse du risque et de la valeur,
- doter la DARV de ressources matérielles notamment des postes de travail (micro-ordinateurs et imprimantes) disponibles et connectées au Système informatique pour l'analyse des connaissements,
- en cas de nécessité, permettre aux équipes de travailler en continu pour rattraper les temps d'analyse des BL ou connaissements.

II. Action en direction des Importateurs

Il faut sensibiliser les importateurs en vue d'anticiper la procédure de déclaration en douane. Les importateurs pourront procéder à la levée des déclarations de leurs marchandises avant l'arrivée des navires, d'autant plus que le connaissement électronique est disponible dans le système de la Douane et la DARV a déjà effectué une analyse du risque et de la valeur.

III. Action en direction de la Communauté Portuaire

Il faut mettre en place un système informatique de prise de rendez-vous accessible par Internet. La fonctionnalité essentielle de ce système est d'offrir une plateforme de prise de rendez-vous permettant à tout transporteur d'obtenir un rendez-vous pour les courses de ses camions en zone portuaire. Le bénéfice d'un tel système permet d'assurer la fluidité du trafic d'autant plus que par créneau horaire, il n'y aura que les camions qui ont un rendez-vous. Ceci limite le nombre de camions qu'on aura sur les voies de circulation en zone portuaire. Tous les camions ne seront pas dans le même temps en circulation ou en arrêt en bordure des routes.

IV. Action en direction des transporteurs

Il faut aussi sensibiliser les transporteurs pour se connecter par Internet à la plateforme de prise de rendez-vous en vue d'obtenir un rendez-vous dans un créneau horaire selon leur choix avant d'envoyer les camions au Port. Le bénéfice pour les transporteurs, c'est la fluidité dans la circulation et la possibilité d'augmenter le nombre de livraisons qu'un même camion peut effectuer par jour. Le transporteur pourra également réaliser des économies de consommation en carburant parce que le trafic étant moins encombré (moins d'embouteillage) du fait du nombre réduit des camions en circulation ; moins d'usure également du camion parce que les temps moteur seront réduits.

Ces analyses faites combinées avec les stratégies spécifiques utilisées dans chaque pays permettront de réduire au maximum les différents temps T1, T2 et T3 et partant du T qui est le temps de séjour global des marchandises dans les ports.

Indicateur 3 : Temps de traversée des frontières

Définition opérationnelle : Différence entre l'heure de fin des formalités du poste-frontalier du pays de destination et l'heure de démarrage des formalités du pays de provenance

Ce temps est la synthèse des temps des formalités par les différentes agences gouvernementales et autres structures des deux côtés de la frontière pour un véhicule chargé de marchandises.

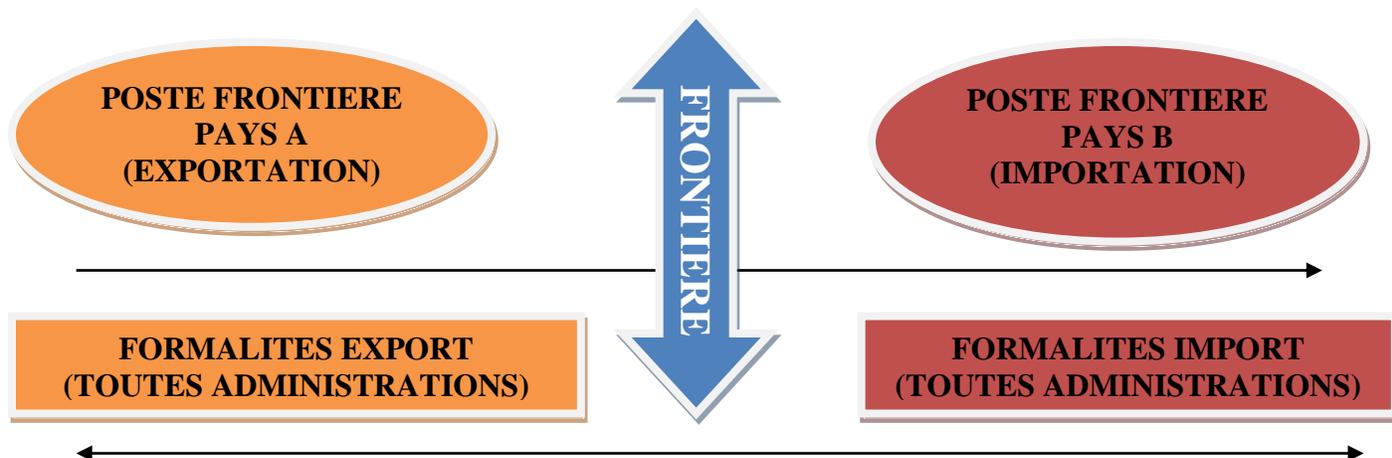
Pour chaque frontière, cet indicateur comprend deux composantes ; la composante export (sortie du territoire y compris les marchandises en transit) et la composante import (entrée sur le territoire y compris les marchandises en transit) ; à cela s'ajoutent le temps écoulé entre la fin des formalités à l'export et le temps de début des formalités à l'import. Cette définition opérationnelle a été adoptée pour tenir compte de l'anticipation de certains transporteurs et transitaires à entamer les formalités de traversée des frontières avant l'arrivée physique des camions, et aussi pour tenir compte de l'inexistence de parking adéquat ou la présence de parking de faible capacité pour accueillir les camions à l'arrivée. Il est fréquent de voir des véhicules parqués à une dizaine de kilomètres de la frontière pendant que le conducteur va effectuer les formalités auprès des différents services présents à la frontière.

Le tableau suivant montre les frontières entre les pays le long du corridor Abidjan-Lagos.

Tableau 3 : Frontières entre pays le long du corridor Abidjan - Lagos

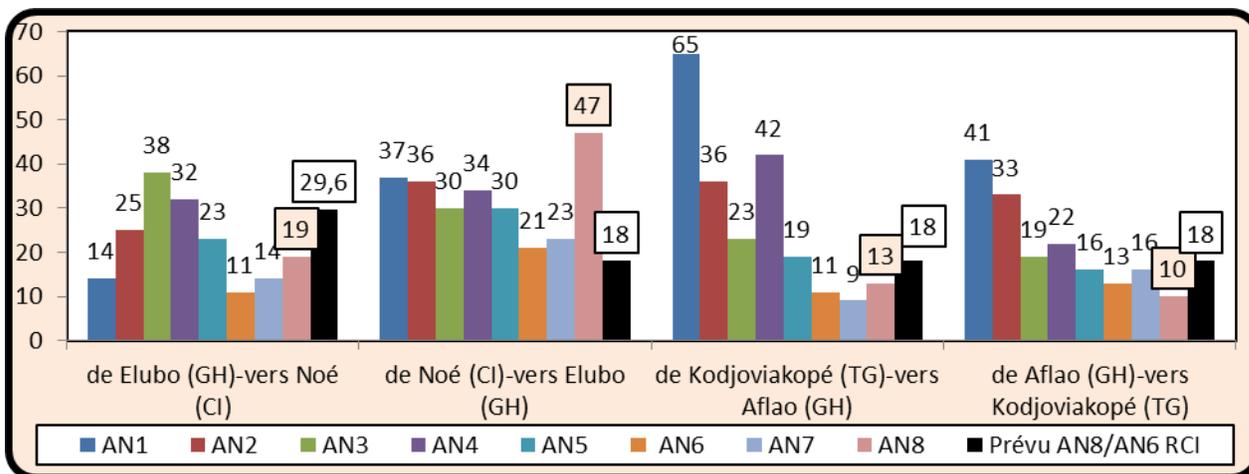
Pays	Côte d'Ivoire	Ghana	Togo	Bénin	Nigéria
Capitale politique /économique du pays	Abidjan	Accra	Lomé	Cotonou	Lagos
Ville frontalière	Noé	Elubo			
		Aflao	Kodjoviakopé		
			Sanvée Condji	Hillacondji	
				Kraké	Seme

Schéma montrant la traversée des frontières



N.B. Le schéma global de lecture des temps désagrégés de traversée des frontières est joint en annexe II.

Graphique 3 : Résultats des indicateurs sur le temps de traversée des frontières de la Côte d'Ivoire (Noé), du Ghana (Elubo et Aflao) et du Togo (Kodjoviakopé) (en heures)



Source : Base de données OCAL

N.B. AN1 (août 2010 à juin 2011) ; AN2 (juillet 2011 à juin 2012) ; AN3 (juillet à juin 2013), AN4 (juillet 2013 à juin 2014), AN5 (juillet 2014 à juin 2015) AN 6 (juillet 2015 à juin 2016), AN7 (juillet 2016 à juin 2017), AN8 (juillet 2017 à juin 2018) et semestre 1 de l'an 9 (juillet à décembre 2018).

- **Elubo-Noé** : la Côte d'Ivoire faisant partie de l'APL 2 (mise en vigueur le 16 octobre 2012), le temps de traversée obtenu de Juillet 2017 à juin 2018 est de 19h contre 14h de juillet 2016 à juin 2017 pour un objectif de 29,6h pour l'an 6 (spécifique à la Côte d'Ivoire). Ce temps de 19h qui est

en dessous de l'objectif, a toutefois augmenté de 3 points par rapport à l'an 5 (pour la Côte d'Ivoire) et est dû aux relâchements de la mesure prise pour faire baisser le temps à ce poste frontière et surtout à la lenteur observée par moment par les agents de manutention dans l'exercice de chargement et de déchargement des marchandises pour l'écot. Cette hausse observée de 14h à l'an 5 à 19h à l'an 6 est aussi attribuable à l'augmentation des temps de formalités Douane à l'import qui est passé de 1h10 à 11h43 et surtout du début et de fin de formalités à l'import qui est passé de 2h43 à 12h23 du côté de Noé. On remarque également que le début et la fin des formalités à l'export est passé de 2h21 en l'an 5 à 5h44 en l'an 6.

L'augmentation continue des temps à cette frontière depuis au moins trois ans (même si ces temps sont en-dessous de la valeur cible) demande une attention particulière de la part des différents acteurs à cette frontière pour inverser la tendance. L'administration des douanes a pris une série de mesures notamment, l'abrogation de la Circulaire interdisant l'importation des marchandises par voie terrestre provenant des pays tiers (hors CEDEAO), et la reprise des opérations de dédouanement des marchandises à cette frontière. Une fois la déclaration établie, le transitaire est tenu de payer rapidement les droits au risque de voir le système bloqué. Les camions en transit sont escortés sur le Bureau des Douanes à Abidjan. L'escorte se fait de façon groupée avec au minimum cinq véhicules ; mais, en fonction des impératifs, l'escorte peut se faire pour un ou deux véhicules.

A l'issue d'une séance de travail entre le Ministère auprès du Premier Ministre chargé du Budget et la Fédération Nationale des Commerçants de Côte d'Ivoire (FENACCI), la Direction Générale des Douanes a pris une Note de Service (N°160/MPMB/DGD) en date du 30 Mai 2014 relative au dédouanement des marchandises dans les Bureaux frontières terrestres. Cette Note de Service est liée aux conditions et modalités de dédouanement des marchandises non originaires de la CEDEAO. Elle devrait permettre une sécurisation des recettes douanières, et elle permet aussi à WEBB FONTAINE d'intervenir au niveau des Bureaux de Douane terrestres concernées (dont notamment Noé).

Malgré la hausse constatée par rapport à l'année précédente, la réduction des temps de traversée et de formalités observée par rapport à l'objectif fixé est imputable aux facteurs suivants :

- l'anticipation des formalités opérée par certains transitaires avant l'arrivée du véhicule à la frontière. Dans ce type de cas, les transitaires ont, avant même l'arrivée du véhicule à la frontière, tous les documents des marchandises transportées exigés par la douane et donc peuvent démarrer les formalités.
- Le type de marchandises transportées. Certaines marchandises comme les produits chimiques, les produits de carrière, les denrées rapidement périssables (oranges fraîches par exemple) ne sont pas soumises à l'écot ou dénombrement. L'opération d'écot est une étape qui prend beaucoup de temps parce que réalisée manuellement faute de scanner. L'écot est fait uniquement sur les marchandises qui n'ont pas de facture et de façon sélective (ou sur lesquelles la Douane a des doutes sur la sincérité) au poids et/ou à l'unité.

- Cette tendance est aussi en partie imputable aux séances de sensibilisation organisées par la Douane (Journées Portes Ouvertes) pour expliquer et faciliter aux opérateurs économiques les procédures de passage de la frontière et surtout à la levée de la restriction sur l'importation de marchandises par le Bureau des Douanes de Noé.

Cette hausse de temps de traversée pendant cette l'année 2018 est expliquée aussi par les faits suivants :

Selon les responsables des bureaux de douanes de Noé, cette situation est due au refus des importateurs de se conformer à la réglementation en vigueur pour le dédouanement des marchandises mais aussi à la volonté de l'Etat de faire respecter cette réglementation après plusieurs reports de mise en application.

En effet, depuis la fin de la crise post-électorale et en raison du manque d'infrastructures dans les Bureaux frontières, l'Administration des Douanes avait accordé une évaluation au forfait selon la taille des véhicules et la nature des marchandises, aux opérateurs économiques passant par les Bureaux frontières. Profitant de cette situation inhabituelle, certains commerçants privilégiaient désormais le Bureau de Noé pour le dédouanement de leurs marchandises au détriment du Port Autonome d'Abidjan jugé trop cher. Ce qui impactait négativement les recettes douanières et créait une situation de deux poids deux mesures au détriment des importateurs passant par le Port d'Abidjan. Aussi, en vue d'harmoniser les méthodes de dédouanement dans toutes les frontières, la Douane a progressivement déployé, à partir de l'année 2013, des spécialistes chargés de l'évaluation selon les normes internationales et s'est faite accompagner dans cette tâche par la société WEBB FONTAINE.

- **Noé-Elubo** : avec un objectif de 18h, ce temps est de 47h contre 23h à l'an 7 ; ce temps était de 21h en l'an 6 c'est-à-dire de 2015 à 2016. Ce doublement du temps de passage est imputable à l'introduction du système de notification des évaluations préalables à l'arrivée (*Pre-Arrival Assessment Reporting System – PARS*) en 2017. Avec ce système, les camions sont autorisés à entrer au Ghana même lorsque le rapport de classification et d'évaluation en douane (*Customs Classification and Valuation Report – CCVR*) et le formulaire de déclaration d'importation (*Import Declaration Form –IDF*) ne sont pas prêts. Or, ces documents sont exigés avant que les formalités ne puissent démarrer. Il faut un minimum de 24h pour obtenir le CCVR et le IDF. Par ailleurs, il est procédé à une inspection physique des camions par toutes les Agences présentes à la frontière.
- **Kodjoviakopé-Aflao** : pour un objectif de 18h à l'an 8, ce temps est de 13h contre 9h pour la période de juillet 2016 à juin 2017, soit une augmentation de 4h. Les facteurs suivants sont à l'origine de cette augmentation :

- Les déclarations tardives des transitaires pour amorcer les processus de formalités à ce poste frontière,
- Le temps de formalités Douane à l'import est passé de 5h02 à 9h53 soit une augmentation de 4h par rapport à l'année précédente. De même, les temps de formalités Douane à l'import sont passés de 5h16 à 10h53 soit une augmentation de près de 5h. Ces temps sont attribuables à la Douane qui dépense plus de temps dans leurs opérations de vérification et de dédouanement,
- Les encombrements des aires de stationnement qui obligent certains camions à stationner leurs engins un peu loin de la périphérie de la zone de dédouanement,
- Les actions entreprises par la Douane pour traiter avec plus de soins (plus de délicatesse) tous les dossiers qui lui sont soumis,
- Les commissionnaires agréés en Douane consacrent plus de temps à la vérification des documents en conformité avec les marchandises déclarées,
- Les pannes fréquentes du pont bascule (qui occasionnent des déplacements des camions à l'usine de ciment située à 4 km de la frontière (aller – retour) pour la pesée) auraient dégradé les prestations des Douaniers,
- Les travaux de réaménagement du pavage du parc gros porteur avec plus d'espace pour le stationnement des camions ont eu aussi des impacts négatifs sur les temps de passage,
- Des files d'attente sont observées lorsque la cimenterie opère ses propres camions,
- Les travaux de finition de la réhabilitation de la route occasionnent plus d'embouteillage, et par conséquent, le déplacement des camions est rendu plus difficile,
- Les problèmes d'interconnexion internet et de coupure d'électricité sont réapparus et entraînent des retards des opérations de dédouanement,
- Les pannes fréquentes du scanner et les délais de traitement relativement longs des dossiers au niveau de BIVAC durant la période auraient aussi contribué à faire monter les temps.

Ce temps long serait en partie engendré par la lenteur des procédures douanières à l'import.

- **Aflao-Kodjoviakopé** : avec un objectif de 18h pour l'an 8, le temps observé est de 10h contre 16h pour l'an 7 (juillet 2016 à juin 2017), soit une diminution de 6h. Cette diminution est imputable à la baisse des temps de formalités import Douane qui étaient de 7h25 et qui sont passés à 3h25 soit une régression de 4h. Ainsi, les temps de formalités entre le début et la fin des importations ont régressé de 10h27 à 4h34, soit une baisse de près de 6h. Notons également que le temps mis pour les formalités à l'export des transitaires a fortement diminué de 12h41 à 1h49. Cette situation dénote que les transitaires ne détiennent plus longtemps les dossiers pour amorcer les formalités de dédouanement.

Signalons également que plus de 25% des camions chargés de marchandises enregistrés traversent la frontière avec un temps autour de 10h et les 75% avec un temps de 12h (cf tableau et schémas de désagrégation).

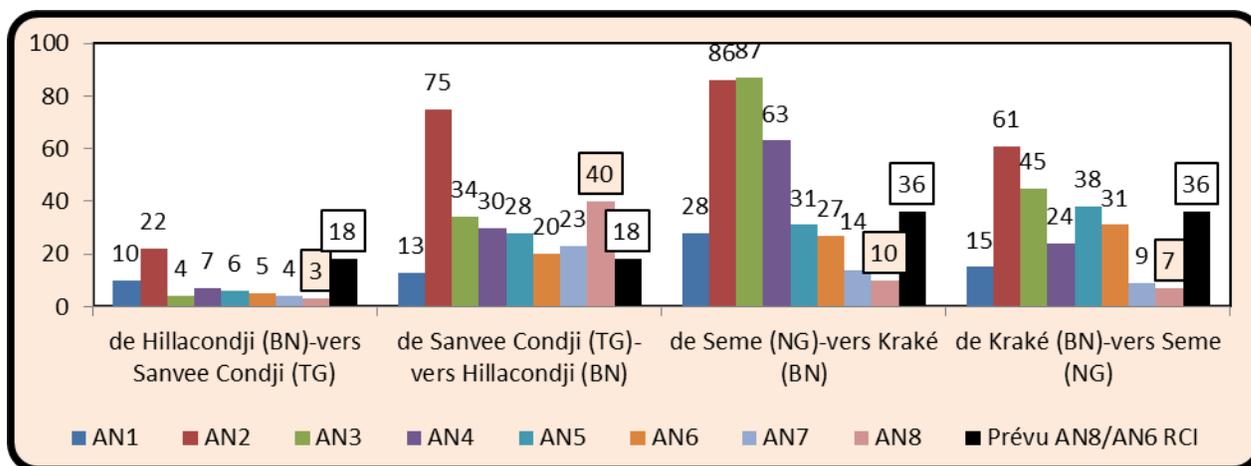
Au niveau de Kadjoviakopé, l'Office Togolais des Recettes a mis en place une méthode de travail pour accélérer l'écor avec plus d'agents disponibles pour effectuer le travail sur le terrain. Cette action combinée avec l'amélioration de la connexion internet permet d'accélérer les formalités à l'importation.

Certains temps irréguliers observés ou anormalement longs observés sont en partie imputables aux nouvelles réformes entreprises par le Gouvernement Togolais dans le secteur des Finances avec la création d'un Office Togolais des Recettes (OTR) par Loi N° 2012-016 du 14 décembre 2012, regroupant les Douanes et les Impôts pour l'optimisation des recettes et la bonne gouvernance fiscale. Ainsi la Direction Générale des Douanes, a été transformée en Commissariat des Douanes et Droits Indirects. Ces réformes au niveau de la Douane, répondent à des exigences de simplicité, de rapidité et de sécurité dans l'accomplissement des formalités de dédouanement avec l'introduction de la mesure de la performance. Ainsi, les Douanes Togolaises ont créé le Projet PERFORMANCES, et mis en œuvre dans le cadre du PFCTAL, avec l'appui de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), basé sur la culture du chiffre et l'engagement à la performance, soumis à une évaluation permanente, axée sur la transparence, l'éthique et la qualité du contrôle interne. La Douane a de ce fait opté pour des procédures de simplification des formalités, surtout en ce qui concerne les denrées périssables et les produits agricoles. Par ailleurs, un système de balisage (tracking) des camions transportant des marchandises en transit a été mis en place. Ce temps obtenu serait lié aux réformes mises en place au niveau de l'Office Togolais des Recettes (OTR) avec l'application dans leur globalité de tous les textes mis en vigueur.

Il est à relever que le soutien au plan de modernisation des douanes s'est poursuivi par l'aménagement des locaux du centre e-Learning, l'acquisition et l'installation du matériel informatique et l'équipement mobilier.

L'autre raison qui engendre la rapidité des opérations est la maîtrise des travaux par les stagiaires au niveau du transit dans l'accomplissement parfaite de leurs tâches contrairement aux années précédentes.

Graphique 3 bis : Résultats des indicateurs sur le temps de traversée des frontières du Togo (Sanvee Condji), Bénin (Hilla Condji et Kraké) et du Nigeria (Seme) (en heures)



Source : Base de données OCAL

N.B. AN1 (août 2010 à juin 2011) ; AN2 (juillet 2011 à juin 2012) ; AN3 (juillet à juin 2013), AN4 (juillet 2013 à juin 2014), AN5 (juillet 2014 à juin 2015) AN 6 (juillet 2015 à juin 2016), AN7 (juillet 2016 à juin 2017), AN8 (juillet 2017 à juin 2018)

Tableau : Récapitulatif temps de traversée des camions chargés de marchandises

- Hillacondji-Sanvee Condji** : avec un objectif de 18h, le temps observé est de 3h et en baisse de 1h par rapport à l’an 7 (juillet 2016 à juin 2017) qui était de 4h. La bonne performance observée à Sanvee Condji est imputable aux mesures de simplification des procédures prises par le Commissariat aux Douanes et Droits Indirects. L’impact positif de la politique de performance mise en œuvre par le Commissariat des Douanes et Droits Indirects du Togo est aussi observé à cette frontière. Le phénomène d’anticipation est aussi prononcé sur ce poste frontière où l’on a enregistré près de $\frac{3}{4}$ des camions chargés de marchandises qui ont traversé la frontière avec un temps compris entre 3h et 4h. Notons également que la Douane Export dépense un peu plus de 3h pour les formalités et celle à l’importation accomplit leurs formalités avec un peu plus de 3h aussi. Les 25% des camions chargés de marchandises enregistrés traversent la frontière avec un temps de 3h17mn et les 75% avec un temps de 4h03. Le camion qui a traversé rapidement la frontière a enregistré 44mn alors que celui qui a trop duré a fait 76h22. La dispersion des temps de traversée autour de la moyenne se situe autour de 5h41. (cf tableaux de régime douanier et de désagrégation ci-dessous)
- Sanvee Condji-Hillacondji** : avec un objectif de 18h, ce temps est de 40h contre 22h en l’an 7 soit une augmentation de 18h. Cette forte augmentation de vingt-deux (22) heures est au-dessus de l’objectif fixé. La hausse notée du temps de formalités à Hillacondji reste imputable au retour à l’ancien système de dédouanement appliqué par les administrations

douanières et les implications du Programme de Vérification des Importations (PVI) opérés par BENIN CONTROL. En outre, ces résultats se justifient par le fait que depuis l'avènement des sociétés SEGUB et BENIN CONTROL, les procédures d'enlèvement des marchandises à Hillacondji ont changé. En effet, l'introduction de ces réformes a entraîné cette procédure qui nécessite 3 étapes principales que sont:

- 1 - l'obtention de l'Attestation de Vérification Documentaire (AVD) délivrée par BENIN CONTROL;
- 2- l'obtention du Bordeaux des Frais Uniques (BFU) et enfin,
- 3- l'obtention de la quittance à la banque.

Le premier goulot d'étranglement qui enregistre des pertes de temps se situe au niveau de l'obtention de l'AVD auprès de la société BENIN CONTROL où il faut au minimum 24 heures (voire 3 jours), puis subvient le paiement et l'obtention de la quittance qui engendrent aussi assez de perte de temps. Depuis un certain temps la Banque Of Africa (BOA) située aux environs du poste frontière de Hillacondji à quelques 500 m connaît beaucoup de difficultés de la connexion internet qui occasionnent également des retards pour l'obtention de la quittance de paiement. L'autre aspect à souligner est le fait qu'à ce poste frontière de Hillacondji, bon nombre de véhicules arrivent et stationnent les week-ends (environ les $\frac{3}{4}$ des camions) après la fermeture des administrations frontalières aussi bien à Sanvee Condji qu'à Hillacondji. Du coup, les transitaires sont obligés d'attendre le lundi suivant qui est un jour ouvré pour enclencher les procédures de dédouanement,

Il est important de noter la mise en place d'un Guichet Unique début Octobre 2014 à Hillacondji aux dires de certains transitaires contribue à l'amélioration du temps de traversée par rapport aux années passées (3 ou 4 ans plus tôt). Notons également qu'avec l'installation du Guichet Unique à ce poste frontière, les prestations de la Douane se sont fortement améliorées mais les temps restent encore élevés par rapport aux objectifs fixés. Les problèmes de connexion internet, de pannes fréquentes d'électricités et de fermeture des banques au-delà d'une certaine heure pour les paiements demeurent les causes fondamentales des augmentations des temps de traversée à ce poste frontière. Pour la période observée, les temps médians tournent autour de 35h58. Les 25% et les 75% des camions dépensent respectivement 24h10 et 55h15 pour traverser la frontière alors que les 50% utilisent 35h58 pour traverser la frontière (cf tableau de régime douanier en bas). Le temps de formalités Douane à l'importation qui était de 10h10 est passé à 36h53 et du coup, le temps entre le début et la fin des formalités à l'importation est passé de 18h03 à 37h28 ce qui rend excessivement élevé les temps de traversée des camions chargés de marchandises pour la période considérée.

- **Seme-Kraké** : avec un objectif de 36h, ce temps est de 10h contre 14h pour la période de juillet 2016 à juin 2017, soit une baisse de 4h sur la période considérée. Cette baisse

remarquable serait aussi expliquée par le peu de temps dépensé par les transitaires à l'export pour accomplir les formalités auprès des Administrations frontalières à l'export. Ils dépendent 59mn contre 1h16 à l'an7. Les formalités de Douane à l'Export étaient de 1h36 contre 55 mn actuellement (an 8). Le temps entre le début et la fin des formalités à l'export est de 3h11 contre 2h42 en l'an 7. Les formalités de Douane à l'import a subi aussi une baisse. Ce temps était de 3h23 en l'an 7 et est de 2h54 en l'an 8.

Les 25% et les 75% des camions enregistrés dépendent respectivement 6h26 et 7h06 pour traverser la frontière (contre 7h10 et 7h42 en l'an 7) alors que la moitié (50%) dépense 6h49 (contre 7h10 en l'an 7) pour traverser la frontière (cf tableau régime douanier en bas) (cf tableau désagrégation). La presque majorité des camions chargés de marchandises utilise entre 6h et 9h pour traverser la frontière (cf graphique de désagrégation)

Toutefois, les quelques longs temps toujours observés à cette frontière seraient aux dires des responsables des Douanes liés à la forte propension des importateurs à frauder (fausses déclarations, fausses factures, certificats d'origine douteux); ainsi, près de 25% des déclarations présentées à la Douane seraient irrégulières, ce qui entraîne un petit rallongement des temps de traitement. Un autre facteur explicatif serait la non présentation dans les délais des documents demandés à savoir : la déclaration d'exportation, l'agrément et le certificat d'origine.

Cette tendance baissière serait le fruit des réformes entreprises par l'Administration des Douanes du Bénin (et du Nigeria éventuellement dans le cas des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) où les formalités sont conjointes) et la poursuite des séances de sensibilisation régulières des responsables de la Recette des Douanes de Kraké avec le personnel des Douanes, les syndicats de transporteurs et transitaires, et des séances de sensibilisation du CNF et de l'OCAL à la frontière. Les paiements se font à la Caisse de la Douane.

- **Kraké-Seme** : pour un objectif de 36h, ce temps est de 7h contre 9h en l'an 7, soit une baisse de 2h. Cette baisse est expliquée par :
 - la mise en service d'un nouveau scanner,
 - l'augmentation de l'effectif au niveau de la Douane et une réorganisation du travail se traduisant par une célérité dans le traitement des dossiers
 - la sensibilisation des transitaires, camionneurs, agents des douanes et chargeurs.

Toutefois, selon les responsables de la Douane nigériane, tout comme la Douane Béninoise, le gros problème est lié à la fourniture par le transitaire de toute la documentation règlementaire exigée. Une fois que tous les documents exigés sont fournis, la Douane et les autres Agences font le contrôle conjoint du véhicule au niveau du scanner comme recommandé dans les

principes des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) adoptés entre le Nigeria et le Bénin à la frontière de Seme-Kraké.

En plus, le phénomène d'anticipation est assez développé ces derniers temps pour accélérer les formalités de dédouanement. Ainsi, les 25% et les 75% traversent la frontière avec un temps de 6h25 contre 7h01 en l'an 7 et la moitié (50%) y traverse avec un temps de 7h01 (comme en l'an 7). Notons que la Douane à l'export dépense 3h48 contre 8h50 en l'an 7 pour traverser la frontière alors qu'à l'importation elle en dépense 57mn contre 1h10 en l'an 7 pour accomplir les formalités à l'importation (cf tableau de régime douanier). Ainsi, les temps entre le début et la fin des formalités à l'importation sont de 2h07mn contre 2h43mn en l'an 7.

La grande majorité des camions chargés de marchandises dépense entre 5h et 9h pour traverser la frontière (cf graphique désagrégation en bas)

Tableau 4: Indicateurs de temps de traversée par régime douanier et par poste frontière

POSTE FRONTIERE	REGIME DOUANIER	TOTAL OBTENU	TOTAL CALCULE	TEMPS TRAVERSEE	ECART TYPE	MIN	MAX	MEDIANE	25% Camions (Q1)	50% Camions (Q2)	75% Camions (Q3)
NOE	ENSEMBLE	556	553	18H59	10H19	04H26	62H33	13H46	11H37	11H37	32H05
	TRANSIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	CONSOUMATION	556	553	19H	10H20	04H26	62H33	13H47	11H36	11H36	32H07
ELUBO	ENSEMBLE	469	458	46H32	49H20	46H32	172H15	11H50	14H39	11H50	103H57
	TRANSIT	272	272	45H53	49H12	7H45	172H15	11H45	10H40	11H45	106H50
	CONSOUMATION	197	195	46H50	49H22	7H45	172H15	11H50	10H40	11H50	104H05
AFLAO	ENSEMBLE	690	679	10H00	05H52	03H43	50H35	9H35	8H	9H35	23H25
	TRANSIT	678	678	10H00	5H52	3H43	50H35	9H35	18H52	9H35	10H09
	CONSOUMATION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KODJOVI AKOPE	ENSEMBLE	648	643	12H45	6H43	1H55	74H56	11H14	10H14	11H14	12H26
	TRANSIT	648	643	12H45	6H43	1H55	74H56	11H14	10H14	11H14	12H26
	CONSOUMATION	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SANVEE CONDJI	ENSEMBLE	562	557	04H05	05H41	44MN	76H22	03H39	03H17	03H39	04H03
	TRANSIT	188	188	04H42	04H06	44MN	76H22	04H00	03H17	03H40	04H04
	CONSOUMATION	374	369	04H05	04H41	44MN	76H22	03H39	03H17	03H39	04H03
HILLACONDJI	ENSEMBLE	748	734	46H25	24H24	1H09	107H58	35H58	24H10	35H58	55H15
	TRANSIT	177	175	40H35	24H24	1H09	107H58	36H06	24H21	36H06	55H26
	CONSOUMATION	571	566	40H11	24H24	1H09	107H58	35H58	24H10	35H58	55H15
KRAKE	ENSEMBLE	760	616	6H48	1H07	4H20	31H18	6H49	6H26	6H49	7H09
	TRANSIT		10	6H56	24MN	5H20	8H18	6H58	6H41	6H58	7H12
	CONSOUMATION	754	606	6H48	1H07	4H20	31H18	6H49	6H26	6H49	7H09
SEME	ENSEMBLE	618	458	08H34	05H13	01H58	32H59	07H01	06H25	07H01	07H47
	TRANSIT	6	6	08H34	05H13	01H58	32H59	07H01	06H25	07H01	07H47
	CONSOUMATION	563	458	08H34	05H13	01H58	78H00	07H01	06H25	07H01	07H47

Source : Calculs à partir de la base de données OCAL

Commentaires du tableau

Exemple de Noé

Q1 : 25% environ des camions traversent la frontière avec un temps inférieur à 11h37 et 75% avec un temps supérieur à 11h37.

Q2=M : 50% environ des camions traversent la frontière avec au moins 13h46.

Q3 : 75% des camions traversent la frontière avec un temps inférieur à 32h05 et 25% avec un temps supérieur à 32h05.

Les indicateurs quantitatifs Q1, Q2 ou (M), Q3 permettent de couper le nombre total de camions (ordonné) en quatre groupe contenant chacun le même nombre de camions chargés de marchandises.

On a alors $Q1 = n/4$ et $Q3 = 3n/4$

Q1 = 25% environ de camions traversent les frontières avec un temps inférieur à X (heure correspondante dans le tableau) et 75% avec un temps supérieur à X (heure correspondante dans le tableau). C'est la plus petite valeur du groupe de camions traversant les frontières telle qu'au moins 25% des camions soient inférieur ou égal à X (heure correspondante dans le tableau)

M=Q2= 50% environ de camions traversent les frontières avec un temps de Y (heure correspondante dans le tableau).

Q3 = 75% environ de camions traversent les frontières avec un temps inférieur à Z (heure correspondante dans le tableau) et 25% avec un temps supérieur à Z. C'est la plus petite valeur du groupe de camions traversant les frontières telle qu'au moins 75% des camions soient inférieur ou égal à Z (heure correspondante dans le tableau).

N.B. : le comportement de l'indicateur au niveau des frontières depuis août 2010 à juin 2018 est joint en annexe III.

Tableau 4 (1) : Indicateurs désagrégés sur les temps de traversée selon les circuits documentaires

TEMPS	Noe	Elubo	Aflao	Kodjoviakope	Sanvee Condji	Hillacondji	Krake	seme
T1 'formalités transitaire export'	3H01	38MN	50MN	1H49	-	-	59MN	38MN
T2 'formalités Police export'	-	4MN	3MN	-	1MN	2MN	10MN	4MN

TEMPS	Noe	Elubo	Aflao	Kodjoviakope	Sanvee Condji	Hillacondji	Krake	seme
T2 bis immigration export	-	-	-	4MN	-	-	-	-
T3 'formalités Douane export'	2H40	4H04	3H18	10H10	1H41	2H35	55MN	3H48
T4 'formalités forestiers export'	-	16MN	5MN	8MN	-	-	19MN	-
T5 'formalités armée export'	-	10MN	-	1MN	-	-	-	-
T5 bis 'formalités chez les autres export'	-	3MN	-	-	-	-	-	-
T6 (début/fin formalités export)	5H44	5H30	4H30	5H13	1H45	2H45	2H42	4H29
T7 'formalités import transitaire'	30MN	34H51	45MN	1H01	-	-	1H33	48MN
T8 'Police import'	-	-	-	3MN	2MN	1MN	5MN	4MN
T8 bis 'Immigration import'	-	-	1MN	-	-	-	-	-
T9 'formalités import Douane'	11H43	29H30	9H53	3H25	1H18	36H53	2H54	57MN
T9 bis 'formalités import Sante'	-	-	-	-	-	-	1H45	-
T10 'formalités import forestier'	-	28MN	-	3MN	-	-	-	4MN
T11 'formalités import armée'	-	-	-	-	-	-	-	-
T12 'formalités import autre'	-	-	1H14	-	-	-	-	-
T13 'début/fin formalités import'	12H23	34H46	10H53	4H34	1H22	37H28	6H55	2H07
T14 'formalités traversée'	18H59	47H19	12H45	10H	3H16	40H11	10H11	6H48
T15 'sortie import/ arrivée export'	22H15	51H09	24H23	22H52	-	52H32	12H59	24H57

Source : Base de données OCAL

Légende sur les différents temps de désagrégation des circuits documentaires

- T1 : temps de détention des documents au niveau des transitaires à l'export
- T2 : temps entre le début et la fin des formalités chez la Police à l'export
- T2 bis : temps entre le début et la fin des formalités chez l'Immigration à l'export
- T3 : temps entre le début et la fin des formalités chez la Douane à l'export
- T4 : temps entre le début et la fin des formalités chez les Forestiers à l'export
- T5 : temps entre le début et la fin des formalités chez l'Armée à l'export
- T6 : temps entre le début et la fin des formalités à l'export

T7 : temps de détention des documents chez le transitaire à l'import
T8 : temps entre le début et la fin des formalités chez la Police à l'import
T9 : temps entre le début et la fin des formalités chez la Douane à l'import
T10 : temps entre le début et la fin des formalités chez les forestiers à l'import
T11 : temps entre le début et la fin des formalités chez l'Armée à l'import à l'import
T12 : temps entre le début et la fin des formalités chez les Autres Corps (Santé, Anti-drogue etc...) à l'import
T13 : temps entre le début et la fin des formalités à l'import
T14 : temps entre début de formalités à l'export et fin de formalités à l'import (temps de traversée des frontières PFCTAL)
T15 : temps entre la sortie à l'import et l'arrivée à l'export

Ces différents temps sont matérialisés dans le schéma de la lecture des traversées des frontières aussi annexé au présent document.

Tableau 4 (2) : Indicateurs désagrégés sur les temps de traversée selon les mouvements physiques des camions et début /fin formalités

TEMPS	Noe	Elubo	Aflao	Kodjoviako	Sanvee Condji	Hillacondji	Krake	seme
Durée du trajet lieu de chargement/arrivée frontière export	34H08	-	18H39	-	72H49	-	19H16	53H08
T1 'arrivée export/départ export'	27H17	152H20	10H39	161H40	62H15	7MN	13H48	54H45
T2 'formalités export/arrivée export'	3H42	4H22	8H42	12H47	7H43	16H47	2H22	26H02
T3 'Sortie export/fin formalités'	5MN	1MN	7MN	3MN	1MN	1MN	17MN	-
T4 'sortie/arrivée' export	9H32	9H53	13H18	18H	9H28	19H25	5H20	24H24
T5 'arrivée import/sortie export'	29MN	4MN	2MN	6MN	1MN	1MN	10MN	-
T6 'début formalités import/arrivée import'	21MN	1H42	1H20	31MN	1MN	1MN	5MN	89H09
T7 'sortie import/fin formalités import'	1H03	9MN	15MN	4MN	1MN	1MN	27MN	20MN
T7 bis= T14 (tableau précédent) 'formalités traversée'	18H59	46H53	12H45	10H	3H16	40H11	10H11	6H48
T8 sortie import/arrivée import'	13H48	86H37	8H25	4H46	1H24	37H27	7H28	-
T9 'sortie import/ arrivée export'	22H15	99H09	24H23	22H52	8MN	56H22	12H59	24H57

Source : Base de données OCAL

Légende sur les différents temps de désagrégation des mouvements physiques des camions et début/fin formalités

T1 : durée de trajet : temps entre le lieu de départ du chargement du camion et l'arrivée à la frontière du camion (export)

T2 : temps entre l'arrivée à l'export et le début des formalités à l'export

T3 : temps entre la fin des formalités à l'export et la sortie des camions à l'export

- T4 : temps entre la sortie à l'export et l'arrivée à l'import
- T5 : temps entre l'arrivée à l'import et la sortie à l'export
- T6 : temps entre l'arrivée à l'import et le début des formalités à l'export
- T7 : temps entre la sortie à l'import et fin des formalités à l'import
- T8 : temps entre l'arrivée import et la sortie import
- T9 : temps entre l'arrivée à l'export et la sortie à l'import des camions.

Ces différents temps sont matérialisés dans le schéma de la lecture des traversées des frontières aussi annexé au présent document.

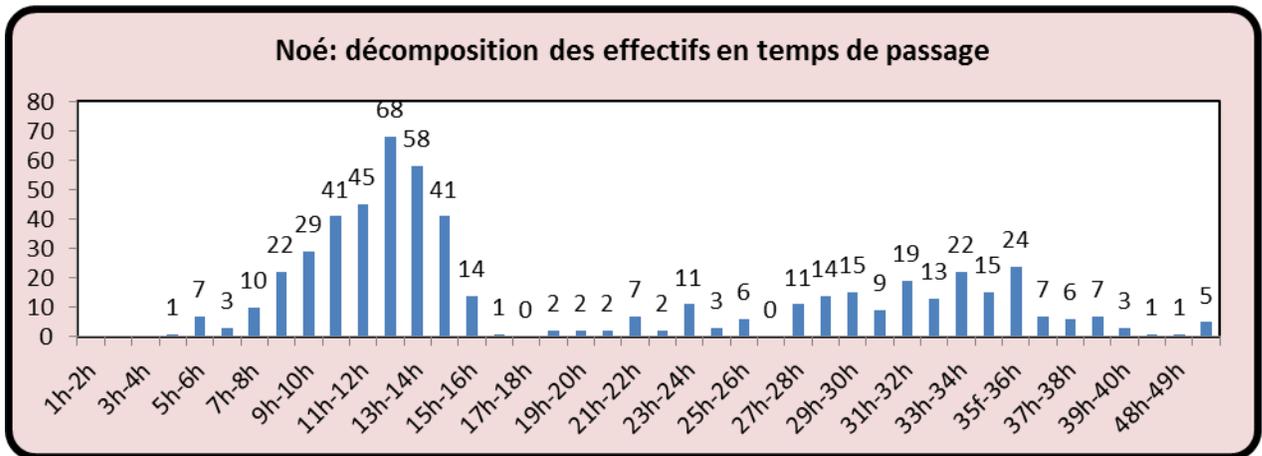
Graphique 4: Désagrégation des temps de traversée par poste frontière (décomposition des effectifs par temps de traversée en heure)

N.B. la légende est en annexe du présent document, les temps non significatifs sont exclus de la liste de toute la désagrégation par poste frontière.

N.B. les temps enregistrés qui se situent entre 0,5 et 0,99 sont ramenés à 1 pour faciliter la lecture et les temps qui se situent entre 0,00 et 0,5 sont enlevés dans tous les graphiques.

^

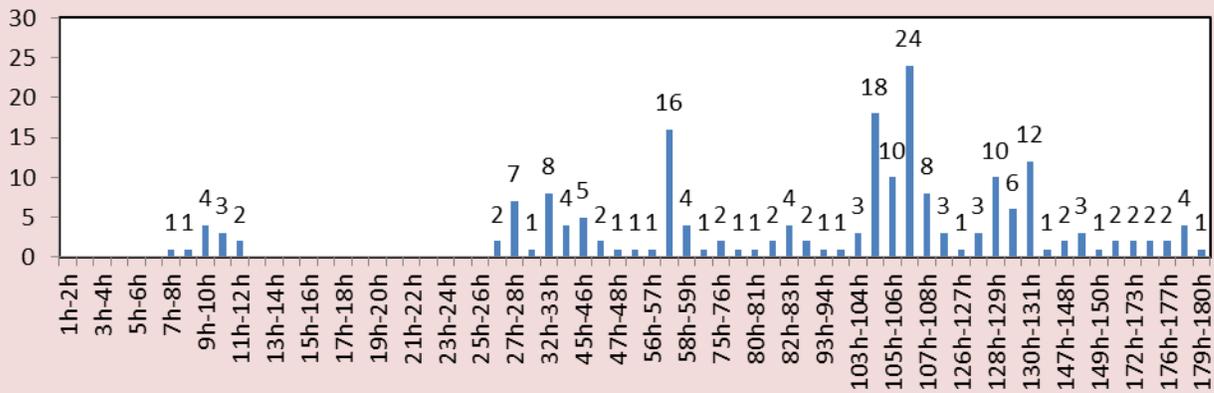
Graphique 4 (1): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Noé



Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (2): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Elubo

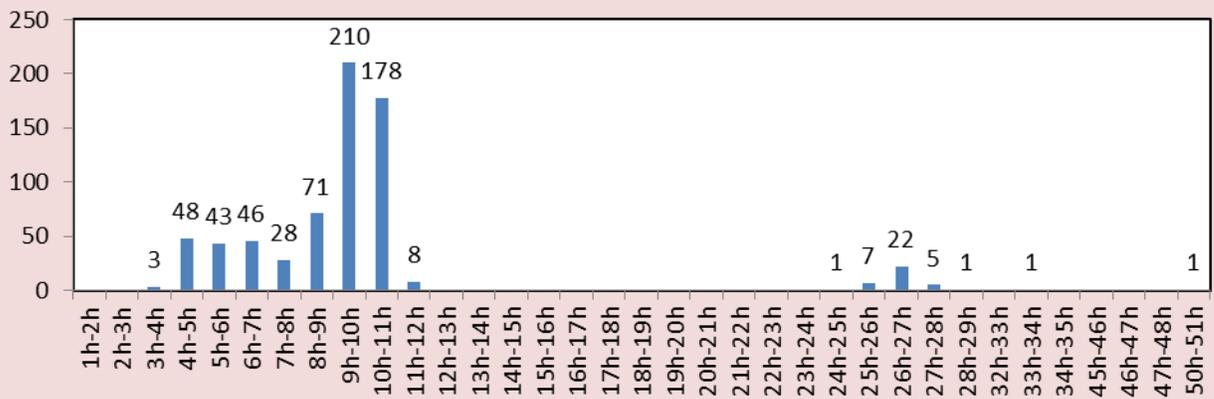
Elubo: décomposition des effectifs en temps de passage



Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (3): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Aflao

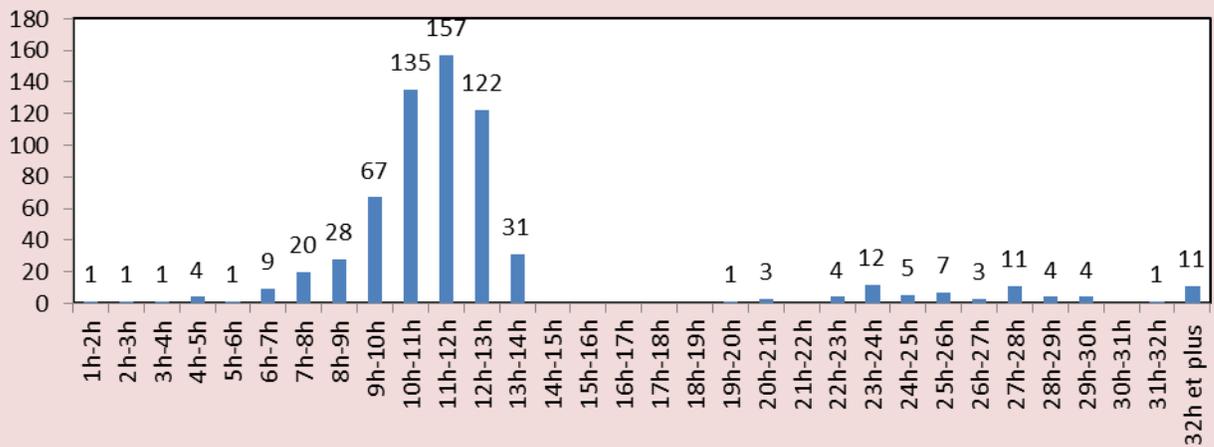
Aflao: décomposition des effectifs en temps de passage



Source : Base de données OCAL

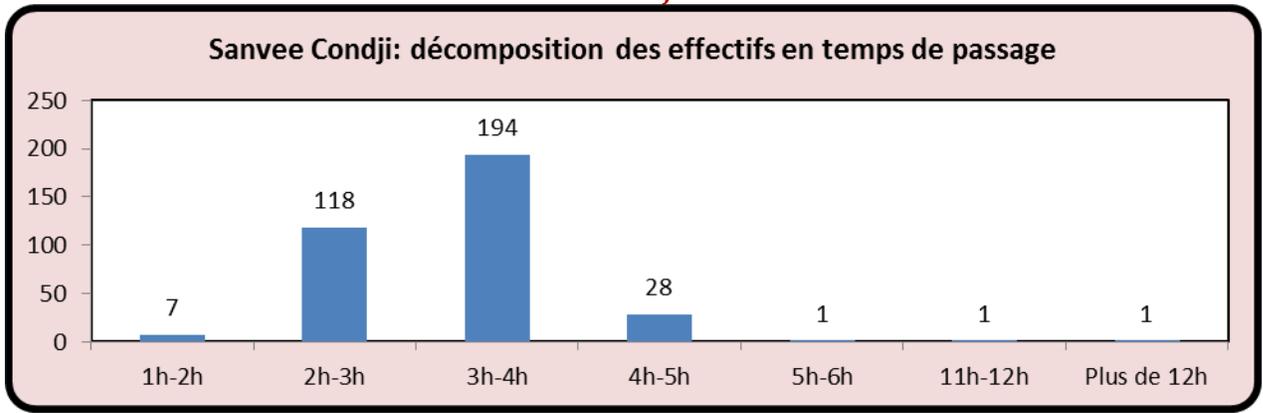
Graphique 4 (4): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Kodjoviakopé

Kodjoviakopé: décomposition des effectifs en temps de passage



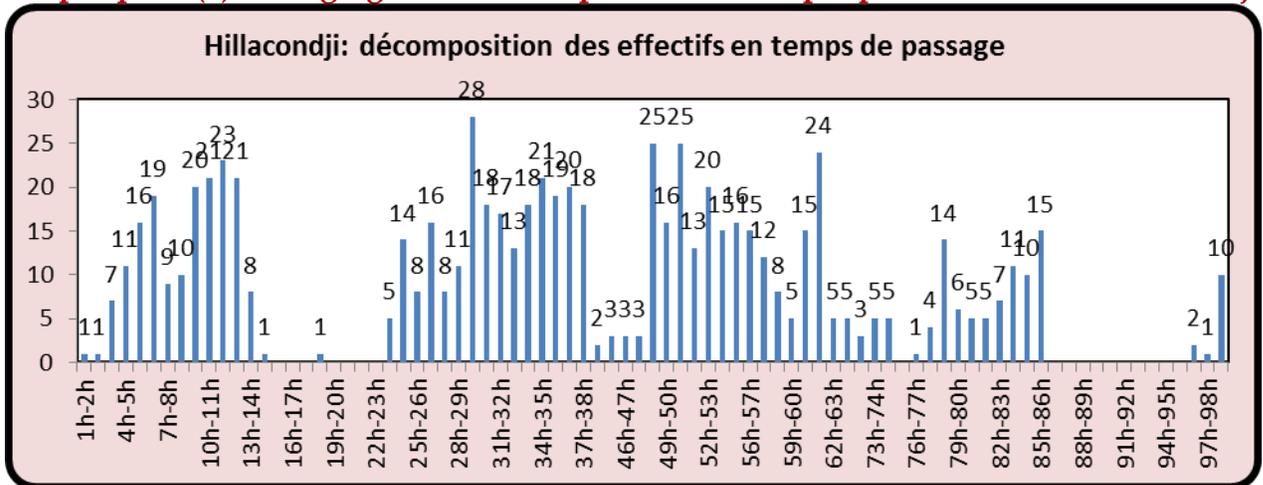
Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (5): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Sanvee Condji



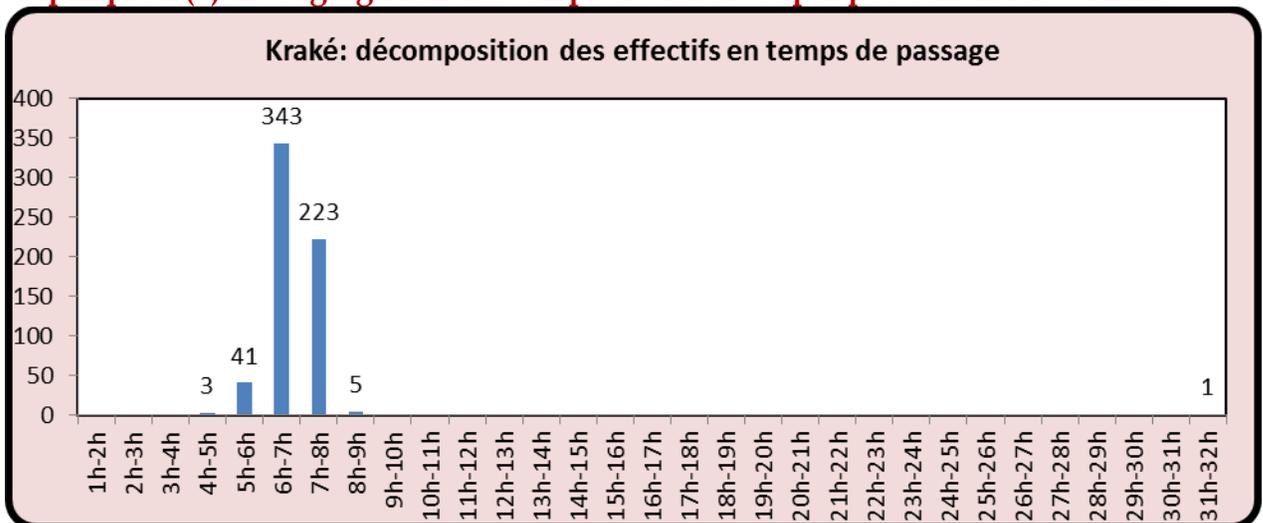
Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (6): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Hillacondji



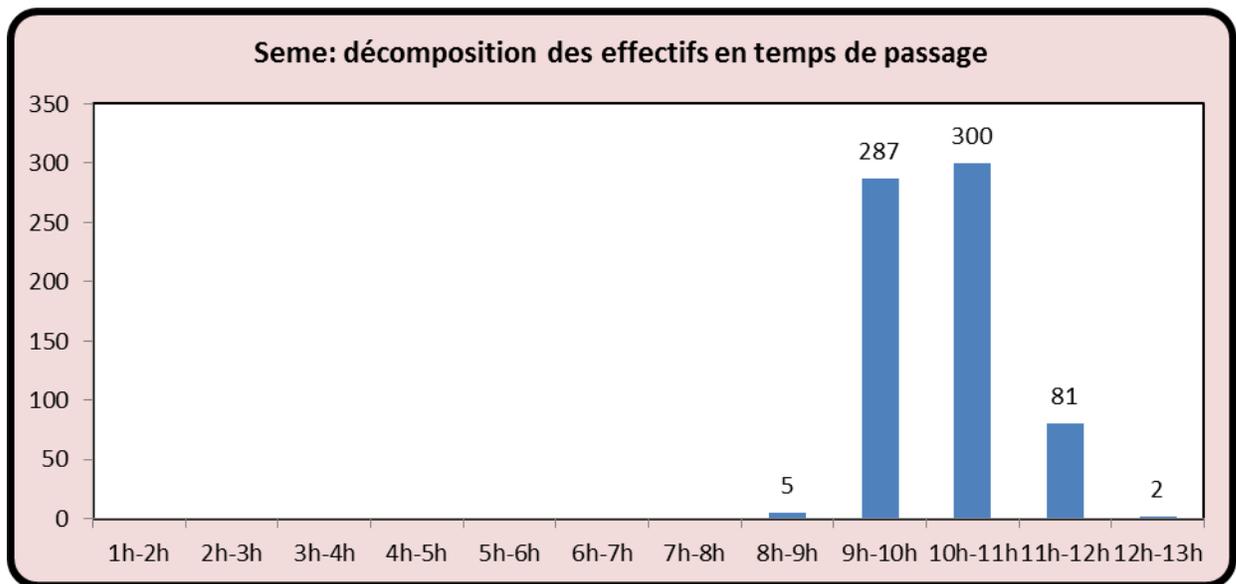
Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (7): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Kraké



Source : Base de données OCAL

Graphique 4 (8): Désagrégation des temps de traversée par poste frontière : Seme



Indicateur 4 : Nombre de barrages routiers par pays

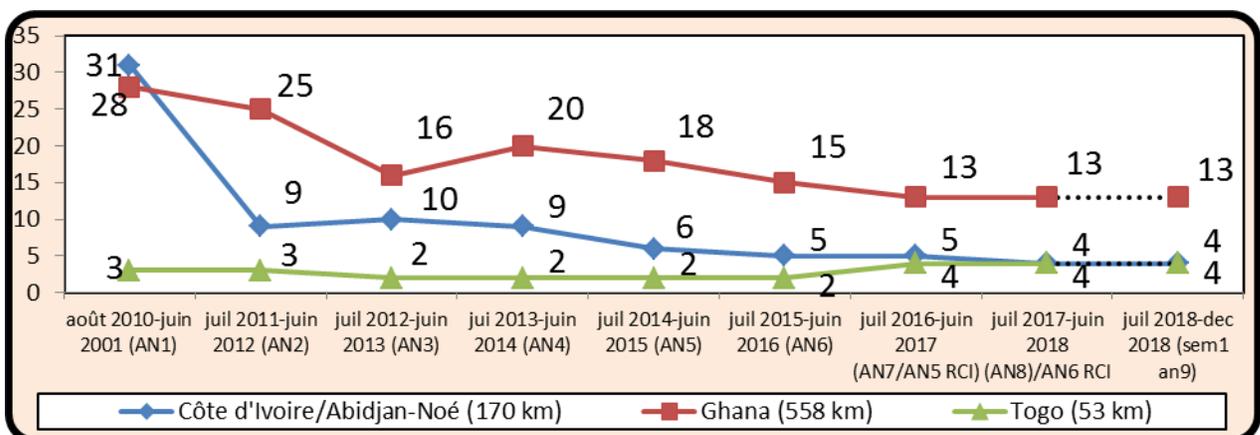
Définition opérationnelle : Nombre de barrages routiers relevé avec corps présents par pays.

Les barrages routiers au niveau des péages, dans les capitales, dans les grandes agglomérations et ceux érigés la nuit à partir de 18h ne sont pas pris en compte dans ce document. Les barrages routiers avec présence de plusieurs corps ensemble ou dans un rayon très rapproché sont comptabilisés comme un seul poste même si les contrôles ne sont pas effectués simultanément.

De juillet 2017 à juin 2018, le nombre de barrages routiers relevé donne 4 pour la Côte d’Ivoire, 13 pour le Ghana, 4 pour le Togo, 3 pour le Bénin et 13 pour le Nigeria contre respectivement pour la période de juillet 2016 à juin 2017 (an 7), 5 pour la Côte d’Ivoire, 13 pour le Ghana, 4 pour le Togo, 4 pour le Bénin et 13 pour le Nigeria soit respectivement une baisse de 1 point pour la Côte d’Ivoire et le Bénin, une stabilité pour le Ghana, le Togo et le Nigeria.

L’objectif fixé pour chacun des pays est d’avoir au maximum 3 barrages routiers officiels aux 100 km. Ainsi, en rapportant aux 100 km, on obtient respectivement 2,9 pour la Côte d’Ivoire, 2,3 pour le Ghana, 4 pour le Togo, 2,9 pour le Bénin, et 12,3 pour le Nigeria.

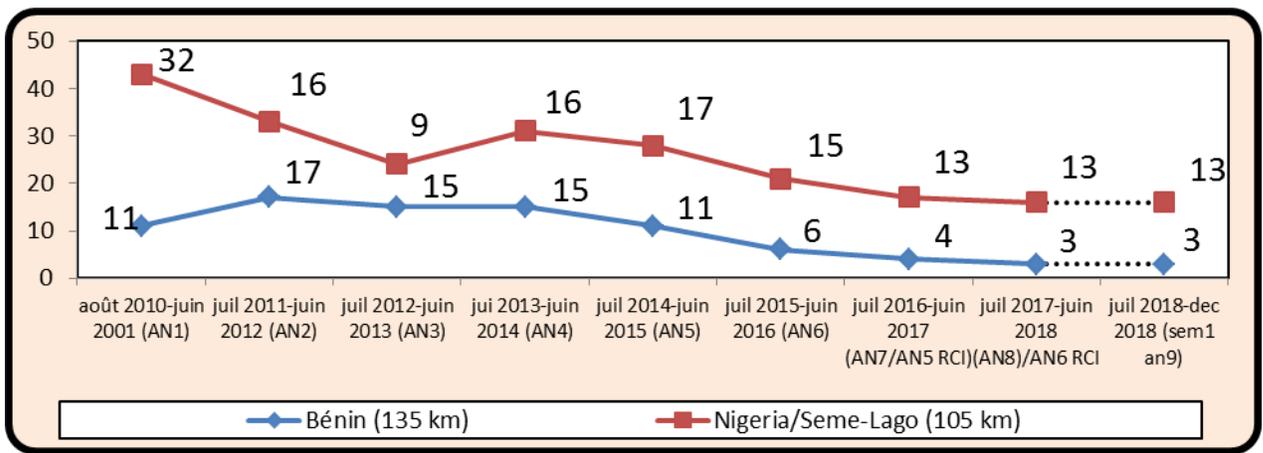
Graphique 5 : Nombre de barrages routiers par pays : Côte d’Ivoire, Ghana et Togo



Source : Base de données OCAL

- Le tronçon **Abidjan-Noé (Côte d'Ivoire)** : le Comité National de Facilitation (CNF) entreprend régulièrement des campagnes et des caravanes de sensibilisation et de démantèlement des barrages routiers. Les 4 barrages enregistrés sur le corridor ivoirien (Gonzagueville – Noé) sont en diminution rapport à l'année précédente et se décomposent comme suit : 1 pour la Police (1 mixte), 2 pour la Douane (1 mixte), 1 pour la gendarmerie (1 mixte), 2 pour les FRCI (1 mixte) et 2 pour les autres corps habillés (Gendarmerie, Eaux et Forêts, Anti-drogue) qui se regroupent le plus souvent dans un rayon rapproché ensemble avec les autres corps. Sur ce tronçon, l'on remarque 1 barrage routier mixte avec la présence de plusieurs corps (au moins 4 : FRCI, Gendarmerie, Eaux et forêts, Douane). Sur les 4 postes, l'on remarque 2 fixes (Noé et Capitaine Kro) et 2 mobiles composés uniquement de la Douane.
- Le tronçon **Elubo-Aflao (Ghana)** long de 558 km enregistre 13 barrages routiers (dont 11 pour la Police, 3 pour la Douane (1 mixte), 2 pour l'Immigration (mixte) et 1 pour la Santé (mixte)) contre 13 pour la période de juillet 2016 à juin 2017 (un nombre resté stationnaire). Pendant cette période encore, on remarque la disparition de 2 postes dont celui d'Akatsi (entre Aflao et Accra) et celui érigé au niveau de Morée et au début d' « Agona Junction » à 110 km du poste frontière d'Elubo et l'apparition d'1 poste qui autrefois s'implantait la nuit pour des raisons de sécurité (et qui ne sont pas comptabilisés) entre Cape Coast et Takoradi. On enregistre alors 2 nouveaux postes et la disparition d'1 poste entre Aflao-Cape Coast et Takoradi. Nous remarquons également sur ce corridor, des postes mixtes composés pour la plupart de l'Immigration, de la Douane et de la Police. Il convient de souligner que des séances de sensibilisation des corps habillés sont souvent organisées par le CNF en vue de réduire les barrages routiers. Sur ce corridor, nous distinguons au moins sept postes mobiles de la sécurité routière (3 sur le tronçon Aflao-Accra et 4 sur celui d'Accra-Takoradi le plus souvent) avec des agents qui sont souvent munis des radars de contrôle des vitesses. Le nombre des agents de la sécurité routière (au moins 7) n'est pas comptabilisé.
- le tronçon **Kodjoviakopé-Sanvee Condji (Togo)** enregistre toujours 4 barrages routiers depuis près de 2 ans soit depuis la fin de l'an 6 et le début de l'an 7. Le poste mixte de Police et de Gendarmerie qui est érigé pour lutter contre la contrebande du carburant selon les autorités est toujours maintenu bien qu'il est appelé à disparaître au cours de la période de juillet 2015 à juin 2016. Le poste de Douane d'Agbodrafo a été déplacé dans les environs du péage de Vodougbe, et est toujours maintenu. Un (1) poste des syndicats de conducteurs est toujours dans le même rayon de 500 m de part et d'autre du péage de Vodougbe. Notons qu'un dispositif sécuritaire est érigé sur le tronçon à la sortie d'Agbodrafo vers le village de Djassem en allant vers la frontière avec présence des forces armées sur la voie et qui se positionnent aussi en retrait en guise de poste d'observation. Ce poste de contrôle est toujours maintenu aussi.

Graphique 5 bis : Nombre de barrages routiers par pays : Bénin et Nigeria



Source : Base de données OCAL

Tableau 5 : Récapitulatif nombre de poste de contrôle de l’an 1 à l’an 8 et sem 1 an9 Erreur ! Liaison incorrecte.

- le tronçon **Hillacondji-Kraké (Bénin)** long de 135 km enregistre quant à lui 3 barrages routiers, contre 4 érigés à l’an 7 (juillet 2016 à juin 2017). Nous avons 1 poste de contrôle au niveau d’Agatogbo (entre Hillacondji et Cotonou) qui constitue le poste mixte (Police Républicaine-Douane) ; mais, depuis un certain temps, seule la Douane est visible. Ce poste est déplacé au niveau du village de Guezin pour accentuer certains contrôles selon les autorités (qui estiment que certaines marchandises les contournent ou leurs échappent pour rentrer dans les villes avoisinantes et même à Cotonou). Sur le tronçon Cotonou-Kraké, on enregistre 2 postes de Douane et 1 poste de Police Républicaine qui constitue un dispositif de sécurité routière composé de la Police Républicaine pour la réglementation de la circulation et en plus il y existe 1 poste de Police républicaine mobile qui n’est pas comptabilisé car vient sur la voie de façon inopinée. Sur tout le tronçon du Bénin, il existe plusieurs patrouilles mobiles de la Police Républicaine tout le long du corridor qui opèrent fréquemment de jour comme de nuit afin de sécuriser les routes.

C’est par souci du respect du décret pris par le Gouvernement et pour se conformer à l’objectif du PFCTAL que ce nombre a drastiquement diminué. Toutefois, l’on remarque par moment des contrôles opérés par la Police Républicaine sur ce tronçon du corridor. Il faut signaler que les autorités du Bénin au cours d’un atelier organisé par le CNF ont exprimé leur volonté de procéder à une réduction effective du nombre de barrages routiers et cette volonté s’est concrétisée au cours de l’an 6. Il faut reconnaître les efforts consentis par les Autorités Béninoises pour la réduction des barrages routiers ; mais, le décret N° 2013-546 du 24 décembre 2013 portant réglementation des barrages routiers sur les corridors en République du Bénin n’est toujours pas appliqué dans son intégralité. Le contenu de ce décret stipule que 1 poste devrait être érigé sur l’axe Cotonou-Hillacondji et 1 poste aussi sur celui de Cotonou-Kraké avec 2 représentants de chacune des structures désignées suivantes : (Direction Générales des Douanes et Droits Indirects, Direction Générale des Impôts et des Domaines, Direction Générale de la Gendarmerie Nationale, Direction Générale de la Police, Direction Générale des Forêts et Ressources Naturelles, Direction Générale de la Santé Publique, Agence Béninoise de

Sécurité Sanitaire des Aliments, Direction Générale des Transports Terrestres, Centre National de Sécurité Routière). Un Arrêté Interministériel N° 089/ MISPC/ MDN/ MEF/ MECGCCRPRN/ MS/ MICPME/ MTP/ MJLDH/ MDGLAAT/ MAEP/ DC/ SGM/ SA d'application dudit décret a été pris le 28 mai 2014 confirmant les lieux et places des postes de contrôle officiels.

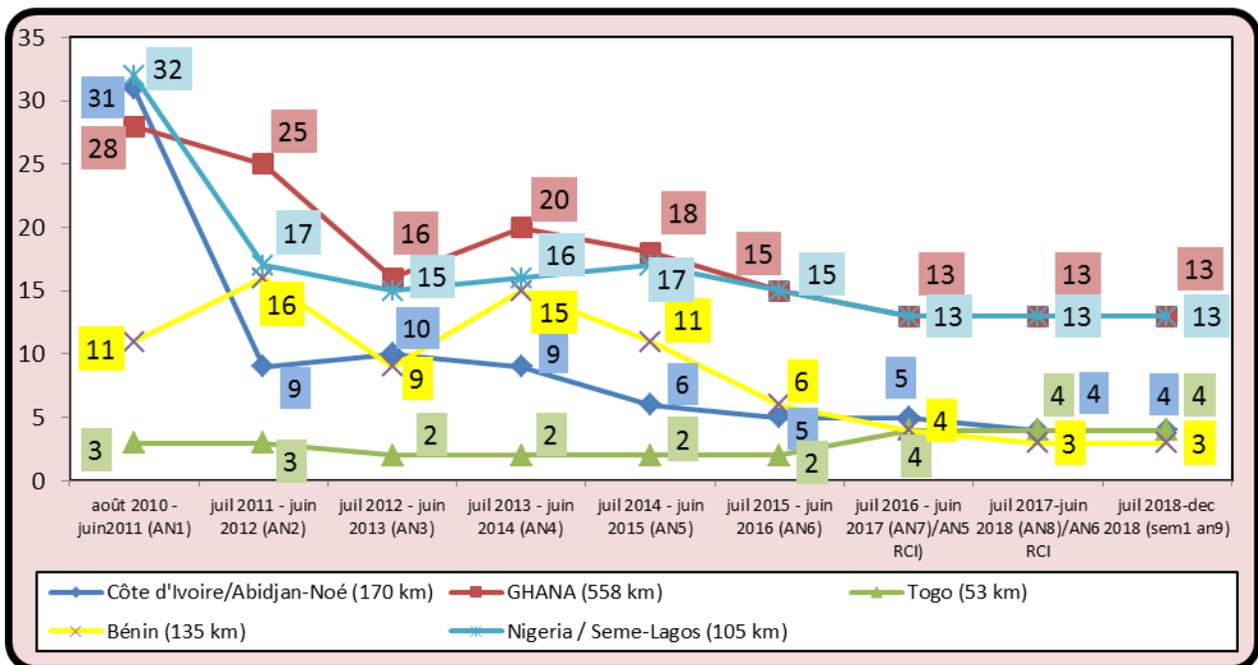
- Le tronçon **Seme-Lagos (Nigéria)** a enregistré 13 barrages routiers contre 13 dans la période de juillet 2016 à juin 2017, soit une stagnation de la situation des postes de contrôle. On note la présence sur ce tronçon, des forces de sécurité (Police surtout) et de la Douane. La présence de la Douane est en nombre plus élevé sur ce tronçon (4 postes de Police contre 9 pour la Douane). Ces différents corps sont positionnés sur les tronçons avec un effectif très élevé à chaque poste et tous regroupés dans un rayon de moins de 100 m et qui n'opèrent pas simultanément (exemple du Pont de Badji avant l'entrée de Badagry où on retrouve la Police, la Douane, l'Immigration, les Phytosanitaires, la Santé, la Sécurité Routière, l'Anti-Drogue). La présence de la sécurité routière (6) vient augmenter ce nombre déjà élevé des postes de contrôle mixte érigés sur ce tronçon du Nigeria mais qui n'est pas pris en compte.

Il y a lieu de préciser qu'à la frontière Bénin – Nigéria, il y a une pléthore de « barrages sauvages » qui sont érigés de part et d'autre de Kraké et de Seme. Ces barrages ne sont pas comptabilisés non plus. Du côté de Seme (Nigéria), il a été dénombré 10 postes sur une distance d'environ 300 m et 3 du côté de Kraké (Bénin) sur une distance d'environ 150 m. Ces barrages sont le fait des différents corps : Police, Immigration, Sécurité, Douane, Santé, Vétérinaire, Phytosanitaire, Anti-Drogue, Anti-bombe etc... On remarque également que la pléthore de postes de contrôle installés aux abords du poste frontière de Seme a fortement diminué suite à la mise en service du Poste à Contrôle Juxtaposé (PCJ) et qui a impacté aussi significativement sur le nombre des barrages routiers dans ce périmètre.

Les efforts doivent se poursuivre au niveau des CNF pour la réduction pérenne des barrages routiers. Le principe de contrôles simultanés devrait être exécuté pour mieux refléter le principe de l'unicité surtout au Nigeria, et dans une moindre mesure en Côte d'Ivoire.

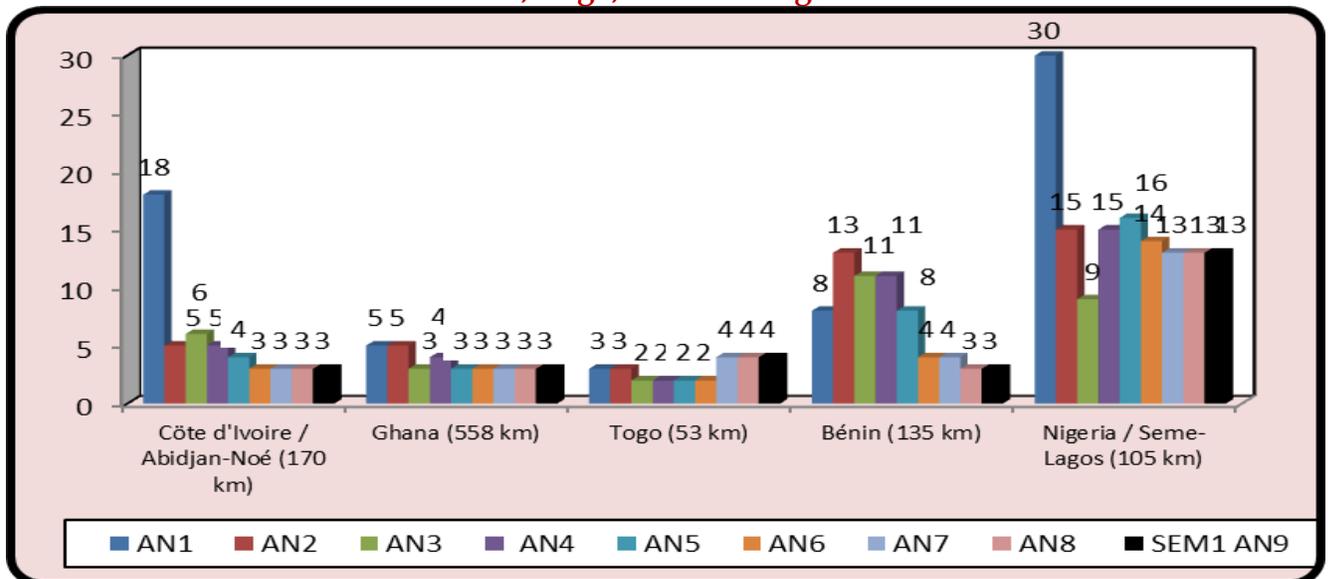
Ci-dessous les graphiques comparés de la situation des postes de contrôle dans les 5 pays du Corridor Abidjan-Lagos.

Graphique : situation des Postes de Contrôle dans les 5 pays du Corridor Abidjan-Lagos à fin décembre 2018



N.B. AN1 (août 2010 à juin 2011) ; AN2 (juillet 2011 à juin 2012) ; AN3 (juillet à juin 2013), AN4 (juillet 2013 à juin 2014), AN5 (juillet 2014 à juin 2015) AN 6 (juillet 2015 à juin 2016), AN7 (juillet 2016 à juin 2017), AN8 (juillet 2017 à juin 2018) et semestre 1 AN9 (juillet à décembre 2018)

Graphique 5 ter : Nombre de barrages routiers par pays aux 100 km: Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria



Source : Base de données OCAL

N.B. Tous les calculs des barrages routiers aux 100 km sont rapportés au dénominateur 100 km, sauf pour le Togo où compte tenu de la longueur de son corridor (53 km), 100 km a été pris comme base de référence

N.B. les tendances des nombres des barrages routiers dénombrés depuis août 2010 à juin 2018 sont inscrites en annexe IV. La localisation de ces barrages routiers est aussi annexée au document annexe IV.

Indicateur 5 : Le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor a augmenté

Cet indicateur devrait se stabiliser à 77% entre la cinquième et la sixième année. Sur l'ensemble du corridor Abidjan-Lagos, 82% de voie soit 800,795 km présente un bon indice de surface. 11% du corridor présente un indice de surface moyen soit 110,276Km. 7% du corridor présente une mauvaise note en termes d'indice de surface soit 66Km.

Les sections moyennes nécessitent des travaux d'entretien courant pour éviter le pire. Pour ce qui concerne les mauvaises sections qui représentent 7% du total, une étude particulière s'avère nécessaire afin de procéder aux gros travaux d'entretien ou de renforcement de ces sections.

Sur 1947,28 Km en aller et retour de routes parcourues au total, 98.7% du linéaire présente un IRI acceptable, tandis que seulement 1.3% du linéaire total présente un mauvais IRI. Il y a eu une progression de 5.7% par rapport aux mesures passées.

Les mesures de l'IRI ont été effectuées en février et mars 2018 dans les deux sens de circulation, à une vitesse de 80km/h pour la grande partie du tronçon, à l'aide d'un véhicule de type pick-up équipé d'un Bump Integrator et du dispositif viziroad. L'intervalle de mesure est de 200 m.

De nombreux dos d'ânes sont rencontrés sur le corridor. Outre le confort des usagers qui est affecté, la non règlementation de ces dos d'ânes fait que les conducteurs qui empruntent pour la première fois le corridor sont souvent surpris du type de dos d'ânes qu'ils rencontrent, ce qui provoque des dommages surtout pour les petites voitures.

Pour l'ensemble du linéaire du corridor, nous avons un linéaire de 278.622 Km soit 28.52% du total qui est de type autoroutier. Cette valeur n'a pas connu d'évolution par rapport à la dernière évaluation en 2016.

5. EVALUATION DE L'ETAT DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS

L'évaluation de l'état de la route sur le corridor Abidjan-Lagos a été effectuée pour la cinquième fois (du 20 Février au 20 Mars 2018).

5.1 REALISATION DES RELEVES DE TERRAIN

Les investigations menées sur le terrain pour les relevés de schémas itinéraires, pour les auscultations des principaux ouvrages ainsi que l'évaluation de l'indice de rugosité international (IRI) et la synthèse des résultats obtenus sont décrites ci-dessous.

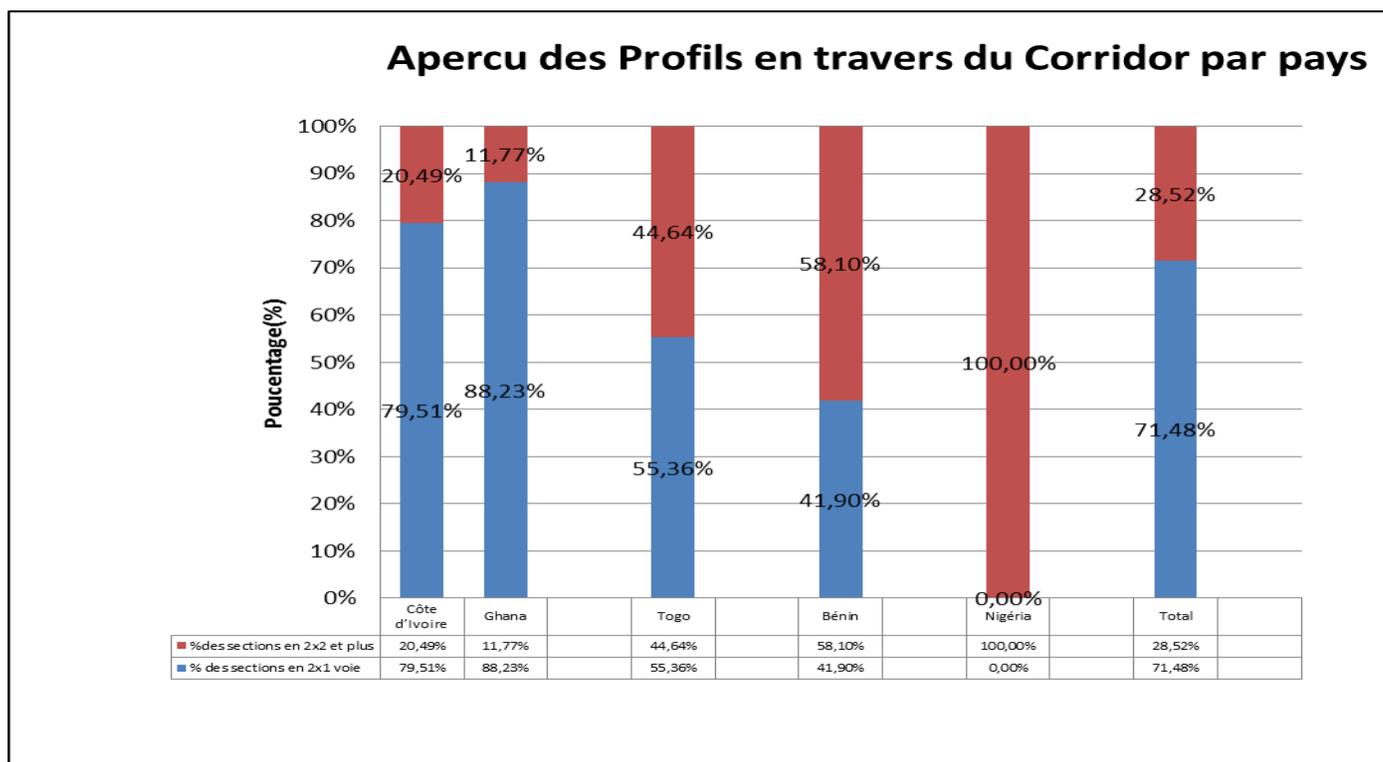
5.2 IDENTIFICATION DES TYPES DE ROUTES LE LONG DU CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS

Les relevés réalisés sur le corridor Abidjan-Lagos permettent de résumer ci-après les profils en travers existants.

Tableau4:Principaux profils en travers relevés sur le corridor Abidjan-Lagos

PAYS	Longueur du corridor Abidjan – Lagos (km)	Longueur des sections ayant un profil de type autoroutier (2x2 voies et plus en km)	Longueur des sections en 2x1 voies	Pourcentage des sections en 2x1 voies	Pourcentage des sections en 2x2 voies et plus (%)
Côte d'Ivoire	168,87	34,6	134,27	79,51%	20,49%
Ghana	542,944	63,91	479,034	88,23%	11,77%
Togo	52,645	23,5	29,145	55,36%	44,64%
Bénin	133,64	77,64	56	41,90%	58,10%
Nigéria	78,972	78,972	0	0,00%	100,00%
Total	977,071	278,622	698,449	71,48%	28,52%
Pourcentage		28,52%	71,48%		

Figure 6: Aperçu des profils en travers du corridor par pays



5.3 RELEVES DE SCHEMA ITINERAIRE

PRESENTATION DES SECTIONS DE VOIES AUSCULTEES

Les sections de voies auscultées sur le Corridor Abidjan-Lagos sont présentées dans le tableau ci-après:

Tableau 5: itinéraire des sections sens Abidjan Lagos

ITINERAIRE	LINERAIRE	LINERAIRE AUSCULTEE
Abidjan–Noe	168.87Km	Place de la République - Entrée de Noé+ No Must Land
Elubo–Aflao	542,944km	Elubo–frontière Aflao
Kodjoviakope-Sanyocondji	52,645Km	Frontière Kodjoviakopé– Sanvee Kondji
Hillacondji-Seme Krake	133.64Km	Frontière Hillacondji–Sémé Kraké
Frontière Kraké–Lagos (Eric Moore)	78.645Km	Frontière Krake–Lagos (Mile 2)

Ces relevés de dégradations ont été réalisés sur toutes les sections du corridor pour chacun des profils en travers. Les sections de type autoroutier ont été relevées lors des retours (Lagos-Aflao) et (Abidjan-Aflao).

5.4 RESULTATS ET INTERPRETATIONS DES MESURES

INDICES DE SURFACES SUR LE CORRIDOR ABIDJAN–LAGOS

a. Synthèse de tous les indices (Surfaces, Déformations et fissurations) relevés sur le corridor sens Abidjan Lagos

Sur l'ensemble du corridor soit **977.071 Km**, **82%** de voie soit **800.795km** présente un bon indice de surface. **11%** du corridor présente un indice de surface moyen soit **110.276Km**. **7%** du corridor présente une mauvaise note en termes d'indice de surface soit **66Km**.

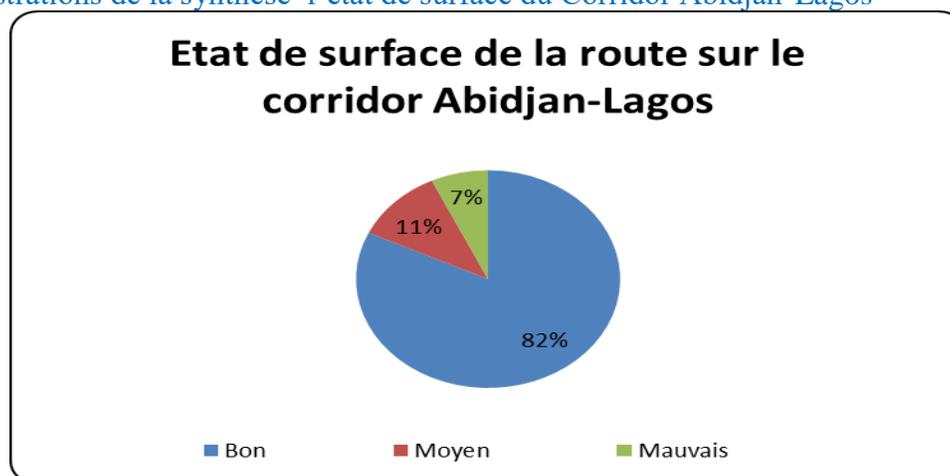
Les sections moyennes nécessitent des travaux d'entretien courant pour éviter le pire. Pour ce qui concerne les mauvaises sections qui représentent **7%** du total, une étude particulière s'avère nécessaire afin de procéder aux gros travaux d'entretien ou de renforcement de ces sections.

Les tableaux ci-après résument l'ensemble des résultats obtenus.

ITINERAIRE	VOIE AUSCULTEE	INDICE DE DEFORMATION DE SURFACE (Is)					
		(Is)					
		Bon (1-2)		Moyen (3-4)		Mauvais (5-7)	
		Km	%	Km	%	Km	%
ABIDJAN - NOE	168,87	160,07	95%	8,8	5%	0	0%
TOTAL CI	168,87	160,07	95%	8,8	5%	0	0%
ITINERAIRE	VOIE AUSCULTEE	INDICE DE DEFORMATION DE SURFACE (Is)					
		(Is)					
		Bon (1-2)		Moyen (3-4)		Mauvais (5-7)	
		Km	%	Km	%	Km	%

ELUBO- AFLAO	542,944	521,744	96%	16,8	3%	4,4	1%
TOTAL GHANA	542,944	521,744	96%	16,8	3%	4,4	1%
ITINERAIRE	VOIE	INDICE DE SURFACE (Is)					
		(Is)					
		Bon (1-2)		Moyen (3-4)		Mauvais (5-7)	
		Km	%	Km	%	Km	%
KODJOVIAKOPE - SANVEE CONDJI	52,645	26,141	50%	24,904	47%	1,6	3%
TOTAL TOGO	52,645	26,141	50%	24,904	47%	1,6	3%
ITINERAIRE	VOIE	INDICE DE SURFACE (Is)					
		(Is)					
		Bon (1-2)		Moyen (3-4)		Mauvais (5-7)	
		Km	%	Km	%	Km	%
Hillacondji Sémé	133,64	92,84	69,5%	40,2	30,1%	0,6	0,4%
TOTAL BENIN	133,64	92,84	69,5%	40,2	30,1%	0,6	0,4%
ITINERAIRE	VOIE	INDICE DE SURFACE (Is)					
		(Is)					
		Bon (1-2)		Moyen (3-4)		Mauvais (5-7)	
		Km	%	Km	%	Km	%
Frontière Kraké - Eric Moore	78,972	0	0%	19,572	25%	59,4	75%
TOTAL NIGERIA	78,972	0	0%	19,572	25%	59,4	75%
TOTAL GENERAL	977,071	800,795	82%	110,276	11%	66	7%

Graphe 06 : Illustrations de la synthèse l'état de surface du Corridor Abidjan-Lagos

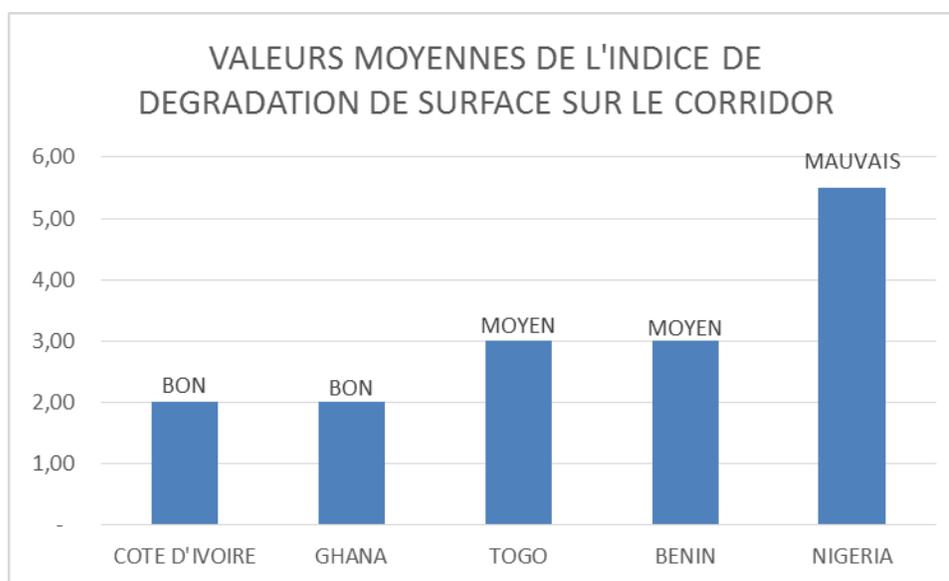


b. Valeurs moyenne des indices de Surfaces par pays

Pays	Section de route	IS moyen	Commentaires
COTE D'IVOIRE	ABIDJA-NOE	2	Bon
GHANA	ELUBO-AFLAO	2	Bon
TOGO	KODJOVIAKOPE-SANVEE CONDJI	3	Moyen
BENIN	HILLACONDJI-SEME	3	Moyen
NIGERIA	SEME-LAGOS	5.5	Mauvais

Deux pays comme la Côte d'Ivoire et le Ghana présentent un bon indice de surface égal à 2. Le Togo et le Bénin ont un indice moyen qui est égal à 3. Par contre, le Nigéria a un indice de surface moyen de 5.5. Ces résultats mettent en évidence l'amélioration de l'état du corridor par rapport aux années passées. Ceci à cause des réparations et réhabilitations effectuées dans la plupart des pays. Le Graphe ci-après permet de mieux interpréter ces résultats.

Graphe 7 : Valeurs moyennes de l'indice de surface sens Abidjan-Lagos



5.5 CONCLUSION PARTIELLE

Au terme de la campagne des relevés de dégradation, il apparaît que le pourcentage de niveau de meilleure surface de route est de **82%** soit **800,795km**. **11%** du corridor présente un indice de surface moyen soit **110.276Km**. Les sections présentant un mauvais état de surface ont une longueur cumulée de **66Km** soit **7%** du corridor.

De façon spécifique, les valeurs d'indices de surface montrent que l'état de surface de certaines sections du corridor dans les pays comme le Nigéria (Sèmè- Lagos) nécessite de gros travaux d'entretien ou de renforcement. Au Togo, le démarrage des travaux de réhabilitation du tronçon Avépozo- Aného programmé pour le mois d'Aout 2018 viendra améliorer l'état du corridor.

5.6 EVALUATION DE L'INDICE DE RUGOSITE INTERNATIONAL (IRI)

5.6.1 PRESENTATION DES SECTIONS DE VOIES AUSCULTEES

Les sections de voies auscultées sur le Corridor Abidjan-Lagos sont présentées dans le tableau suivant :

SENS	ITINERAIRE	LINERAIRE (Km)	LINERAIREAUSCULTEE
ALLER	ABIDJAN-NOE	168,735	Place de la République–Entrée de Noé
	ELUBO-AFLAO	544,901	Elubo–frontière Aflao
	KODJOVIAKOPE– SANVEE CONDJI	52,491	Frontière Kodjoviakopé– Sanvee Kondji
	HILLACONDJI-Pk66	66,6	Frontière Hillacondji– PK66
	Pk66-SEME	66,353	PK66- Semè
	Frontière KRAKE–LAGOS (Eric Moore)	78,4	Frontière Kraké –Lagos (Eric Moore)
RETOUR	LAGOS (Eric Moore)-KRAKE	78,6	Place de la République–Entrée de Noé
	SEME-HILLACONDJI	133,2	Elubo–frontière Aflao
	SANVEE CONDJI-KODJOVIAKOPE	52,6	Frontière Kodjoviakopé– Sanvee Kondji
	AFLAO-ELUBO	540,8	Frontière Hillacondji– semè
	NOE BONOUA LAGA NOUVELLE GARE	106,2	Frontière Noé– Bonoua LAGA Nouvelle Gare
	BONOUA LAGA NOUVELLE GARE - ABIDJAN PLACE DE LA REPUBLIQUE	58,4	Frontière Kraké –Lagos (Eric Moore)
LINEAIRE TOTAL AUSCULTE		1947,28	

Les mesures d'Uni ont été réalisées sur chaque voie dans les deux (02) sens de circulation pour les chaussées à 2x1 voie et sur la voie la plus chargée (celle de droite) pour les chaussées ayant au moins 2x2 voies, soit un linéaire estimé à 1947,28.

INTERPRETATIONS DES MESURES

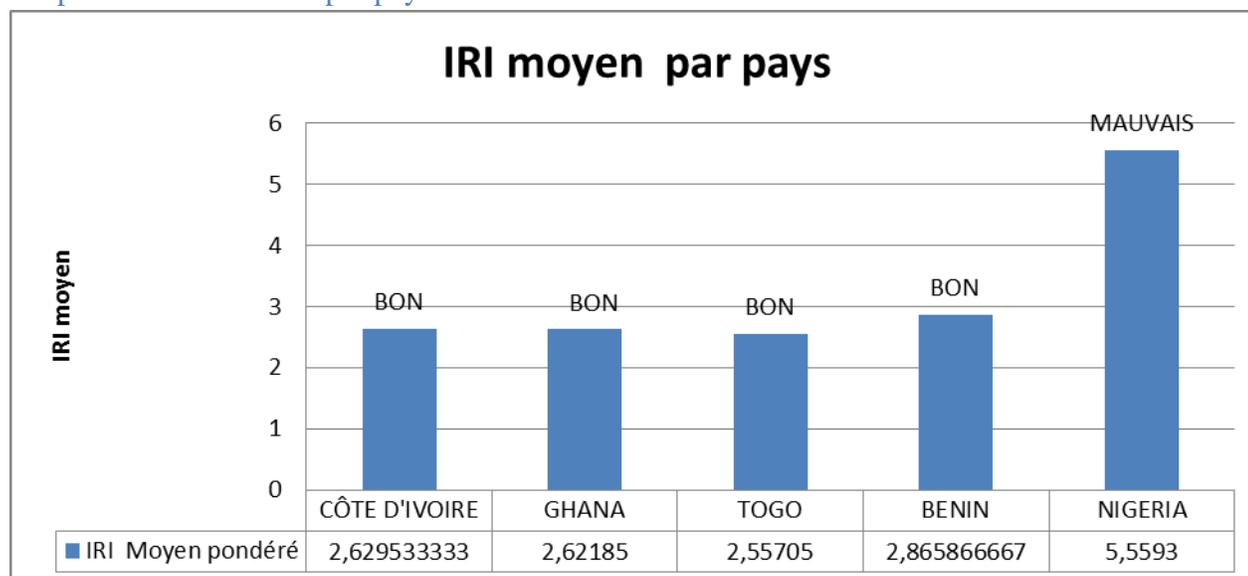
Le tableau ci- après présente un récapitulatif des mesures d'uni obtenues sur le Corridor Abidjan-Lagos par pays.

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	Valeur moyenne IRI	Ecart type	IRI+ Ecart type	IRI moyen Pondéré par Pays	Appréciation
COTE D'IVOIRE	ABIDJAN - ELUBO	168,735	2,3362	0,2832	2,6194	2,6295333 33	BON

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	Valeur moyenne IRI	Ecart type	IRI+ Ecart type	IRI moyen Pondéré par Pays	Appréciation
	NOE BONOUA LAGA NOUVELLE GARE	106,2	2,7231	0,7079	3,431		
	BONOUA LAGA NOUVELLE GARE - ABIDJAN PLACE DE LA REPUBLIQUE	58,4	2,8293	0,8089	3,6382		
	TOTAL COTE D'IVOIRE	333,335					
GHANA	ELUBO -AFLAO	544,901	2,676	0,739	3,415	2,62185	BON
	AFLAO- ELUBO	540,8	2,5677	0,564	3,1317		
	TOTAL GHANA	1085,701					
TOGO	KODJOVIAKOPE - ILLACONDJI	52,491	2,8102	0,6459	3,4561	2,55705	BON
	ILLACONDJI - KODJOVIA KOPE	52,6	2,3039	0,2365	2,5404		
	TOTAL TOGO	105,091					
BENIN	SANVEE CONDJI - PK66	66,6	3,0067	1,1752	4,1819	2,865866667	BON
	PK66-SEME	66,353	2,8415	0,5717	3,4132		
	SEME- SANVEE CONDJI	133,2	2,7494	0,6233	3,3727		
	TOTAL BENIN	266,153					
NIGERIA	KRAKE- ERIC MOORE	78,4	5,4851	0,8266	6,3117	5,5593	MAUVAIS
	ERIC MOORE - KRAKE	78,6	5,6335	0,8071	6,4406		
	TOTAL NIGERIA	157					
	TOTAL GENERAL	1947,28					

Le graphe ci- après récapitule les valeurs de l'IRI par pays

Graphe 08 : Valeurs IRI par pays



Il ressort des mesures effectuées sur le terrain que :

- ✓ Les pays comme la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin présentent un niveau de confort compris en 2.5 et 3.5 m/km. Ces pays ont donc amélioré leur réseau routier par des campagnes d'entretien routier, ce qui a amené l'Uni de leur tronçon a chuté en dessous de 3.
- ✓ Le Nigéria présente un mauvais niveau de confort qui est supérieur à 5.5m/Km. Il devra mettre l'accent sur l'entretien et la réhabilitation de certains tronçons de son réseau routier.
- ✓ Les résultats des mesures IRI montre que le sens Place de la République- Eric Moore est le plus sollicité.

SYNTHESE DES RESULTATS

Les résultats obtenus au terme de la campagne de mesure effectuée en 2018 sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Tableau 7 : Synthèse sur les valeurs d'IRI

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	IRI+ Ecart type	Acceptable IRI≤6		Mauvais IRI>6	
				Km	%	Km	%
COTE D'IVOIRE	ABIDJAN - ELUBO	168,735	2,6194	333,335	100%	0	0%
	NOE BONOUA LAGA NOUVELLE GARE	106,2	3,431				
	BONOUA LAGA NOUVELLE GARE -ABIDJAN PLACE DE LA REPUBLIQUE	58,4	3,6382				

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	IRI+ Ecart type	Acceptable IRI≤6		Mauvais IRI>6	
				Km	%	Km	%
	TOTAL COTE D'IVOIRE	333,335		333,335	100%	0	0%
GHANA	ELUBO - AFLAO	544,901	3,415	1085,701	100%	0	0%
	AFLAO- ELUBO	540,8	3,1317				
	TOTAL GHANA	1085,701		1085,701	100%	0	0%
TOGO	KODJOVIAKOPE - ILLACONDJI	52,491	3,4561	105,091	100%	0	0%
	ILLACONDJI - KODJOVIA KOPE	52,6	2,5404				
	TOTAL TOGO	105,091		105,091	100%	0	0%
BENIN	SANVEE CONDJI - PK66	66,6	4,1819	267,153	100%	0	0%
	PK66-SEME	66,353	3,4132				
	SEME- SANVEE CONDJI	133,2	3,3727				
	TOTAL BENIN	266,153		266,153	100%	0	0%
NIGERIA	KRAKE- ERIC MOORE	78,4	6,3117	131,8	84%	25,2	16%
	ERIC MOORE - KRAKE	78,6	6,4406				
	TOTAL NIGERIA	157		131,8	84%	25,2	16%
	TOTAL GENERAL	1947,28		1922,08	98.7%	25,2	1.3%

Sur 1947,28 Km en aller et retour de routes parcourues au total, 98.7% du linéaire présente un IRI acceptable, tandis que seulement 1.3% du linéaire total présente un mauvais IRI. Il y'a eu une progression de 5.7% par rapport au mesures passées.

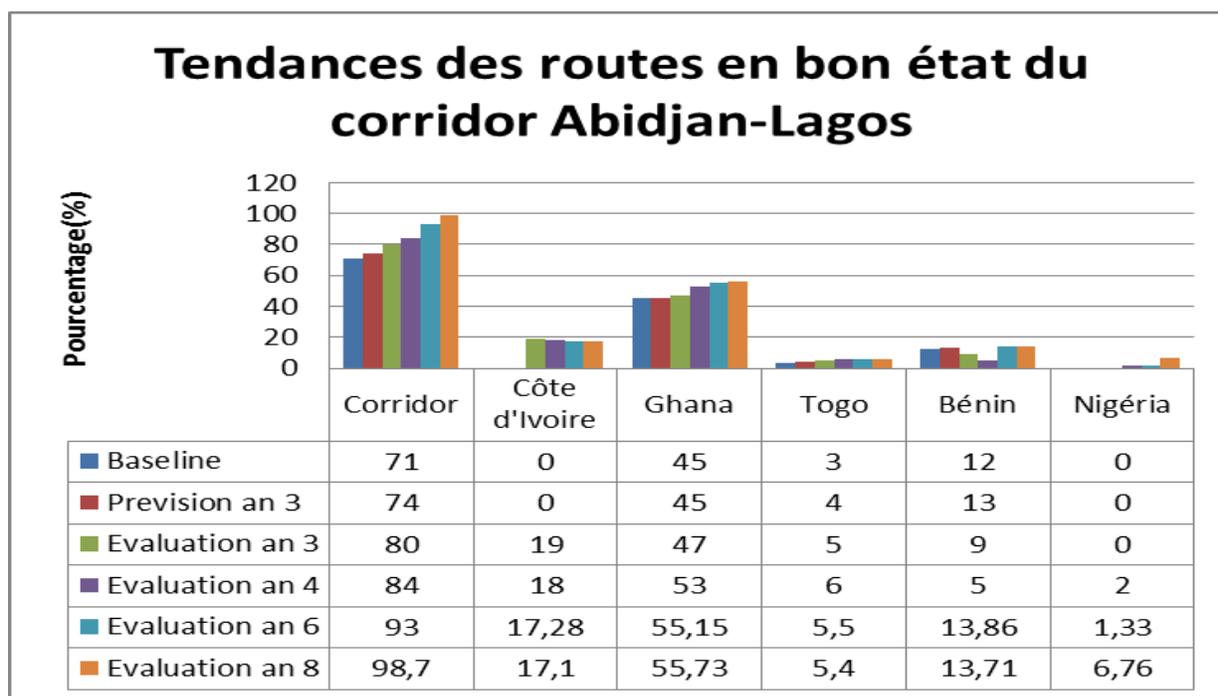
Tableau 8 : Pourcentage de route en bon et acceptable état (IRI<6) – Indicateur pour le contrôle des résultats de la première phase du PFCTCAL (volet B)

Indicateurs de résultats intermédiaires	Indicateurs de base	Valeurs cibles/ valeurs obtenues						
		Année 1	Année 2	Année 3	Année 3 (mesures in situ)	Année 4 (mesures in situ)	Année 6 (mesures in situ)	Année 8 (mesures in situ)
Volet B :	71%	71%	73%	74%	80%	84%	93%	98.7%
Le pourcentage des routes en bon état	dont :	dont :	dont :	dont :	dont	dont	dont	dont

Indicateurs de résultats intermédiaires	Indicateurs de base	Valeurs cibles/ valeurs obtenues						
		Année 1	Année 2	Année 3	Année 3 (mesures in situ)	Année 4 (mesures in situ)	Année 6 (mesures in situ)	Année 8 (mesures in situ)
et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor a progressé :	GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 %	GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 %	GH : 45 % TG : 3 % BN : 12 %	GH : 45 % TG : 4 % BN : 13 %	GH 47% TG 5% BN 9% NG 0% RCI 19%	GH 53% TG 6% BN 5% NG 2% RCI 18%	GH 55,15% TG 5,5% BN 13,86% NG 1,33% RCI 17,28%	GH 55,73% TG 5,4% BN 13,71% NG 6,76% RCI 17,1%
Lors de la mesure, l'état de la route est classé bon/acceptable/ médiocre selon l'état du revêtement et l'indice de rugosité								
Le nombre de kilomètres de routes remises en état a progressé	0	0	27 km dont : GH : 15 TG : 4 BN : 8	80 km dont : GH : 55 TG : 8 BN : 17				

Les tendances observées sont représentées sur l'histogramme ci-après.

Graph 14 : Pourcentage de route en état acceptable sur le corridor Abidjan- Lagos



5.6.2 CONCLUSION PARTIELLE

L'évaluation de l'état de la route du corridor Abidjan – Lagos conformément à l'IRI a été conduite par l'OCAL au cours de la période du 20 Février au 20 Mars 2018. Au terme de la campagne, il apparaît que sur 1947.28Km de routes parcourues au total pour les mesures d'IRI à l'aide du Bump Integrator, 1922.03 soit 98.7% présentent un IRI acceptable, tandis que 25.2Km soit (1.3%) présentent un IRI mauvais.

De nombreux dos d'ânes sont rencontrés sur le corridor. Outre le confort des usagers qui est affecté, la non réglementation de ces dos d'ânes fait que les conducteurs qui empruntent pour la première fois le corridor sont souvent surpris du type de dos d'ânes qu'ils rencontrent, ce qui provoque des dommages surtout pour les petites voitures.

5.6.3 DIAGNOSTIC SOMMAIRE DES PRINCIPAUX OUVRAGES DU CORRIDOR

Notre étude qui avait pour objectif à ce niveau de collecter les données et de rédiger un rapport d'inspection des principaux ouvrages du corridor s'est déroulé à la période que les mesures d'IRI. Cette étude sommaire a porté sur l'examen de l'état des éléments suivants :

- La surface du tablier
- Le soffite
- Les parois
- Les joints de dilatations
- Les poutres
- Les balises

L'étude a concernée tous les types d'ouvrages (Buses, Dalots, Ponceaux, Ponts).

Les résultats attendues par le diagnostic des ouvrages sur le corridor est de :

- Garantir que l'état des ouvrages est sécuritaire,
- Déterminer les travaux d'entretien, de réparation et de réfection qu'il faille faire nécessairement,
- Fournir une base pour la planification et le financement des travaux d'entretien.

Le nombre d'ouvrages inspectés par pays sur le corridor Abidjan-Lagos se résume dans le tableau ci-après.

Tableau 9 : Détails par types d'ouvrages sur le corridor par pays

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	Valeur moyenne IRI				
			Pont	Dalots	Buses	Mur de soutènement	Non Identifié
COTE D'IVOIRE	ABIDJAN - ELUBO	168,87	12	14	2	0	0
GHANA	ELUBO - AFLAO	542,944	44	236	163	2	0
TOGO	KODJOVIAKOPE - SANVEE CONDJI	52,645	7	0	11	0	0
BENIN	HILLACONDJI- SEME	133,64	6	40	7	0	0
NIGERIA	KRAKE- ERIC MOORE	78,972	22	0	0	0	0

PAYS	Tronçon	Longueur (Km)	Valeur moyenne IRI				
			Pont	Dalots	Buses	Mur de soutènement	Non Identifié
	TOTAL GENERAL	977,071	91	290	183	2	0
SOIT			566				

Il a été recensé un total de 566 ouvrages dont :

- 91 ponts (ponts métalliques et ponts en béton),
- 290 dalots,
- 183 buses et,
- 02 murs de soutènement.

De façon visuelle, tous les ouvrages en général, sont dans un état satisfaisant. Presque la totalité des ouvrages de traversée sont dans un état structurel apparent satisfaisant. Outre la végétation, le sable et les déchets solides obstruent quelques ouvrages.

Les garde-corps sont parfois corrodés, arrachés et/ou dégradés.

Pour de tels ouvrages on devrait faire le sablage des éléments corrodés et remettre la peinture, curer pour améliorer leur fonctionnement.

Les résultats des diagnostics sont présentés en annexe.

5.6.4 CONCLUSION PARTIELLE SUR LE DIAGNOSTIC SOMMAIRE DES PONTS ET PONCEAUX

Au terme de la mission d'inspection des ouvrages, sur le corridor Abidjan-Lagos, 566 ouvrages ont été recensés, dont :

- 91 ponts (ponts métalliques et ponts en béton),
- 290 dalots,
- 183 buses et,
- 02 murs de soutènement.

Ces ouvrages sont dans l'ensemble dans un état structurel satisfaisant. Cependant certains ont besoin d'entretien. Des opérations de curage, de réparation ou de remplacement des gardes corps et des joints de chaussée sont nécessaires. Aussi convient-il de refaire la signalisation verticale et horizontale dans les zones d'ouvrages pour améliorer la sécurité des usagers du corridor.

Par ailleurs, il est nécessaire qu'une auscultation plus détaillée soit réalisée sur l'ensemble des ouvrages présents sur le long du corridor afin de s'assurer d'un bon état structurel des ouvrages.

5.7 RECOMMANDATIONS

Nous recommandons aussi bien aux administrations routières de chaque pays ainsi qu'à l'OCAL, ce qui suit :

- ✓ faire respecter les conventions déjà existantes entre les pays membres de l'OCAL,

- ✓ appuyer les administrations routières de chaque pays auprès de leurs autorités respectives pour débloquer à temps le financement programmé pour les travaux d'entretien sur le corridor,
- ✓ faire parvenir à l'OCAL, le programme d'entretien prévu sur le corridor par chaque pays avec le planning de mise en œuvre correspondant et les rapports d'exécution y afférents,
- ✓ donner plus de latitudes et de moyens à l'OCAL pour lui permettre d'avoir un regard au niveau de la mise en œuvre des recommandations en matière d'entretien et de levée des obstacles humains ne facilitant pas la libre circulation des biens et des personnes,
- ✓ attirer l'attention des acteurs dans chaque pays sur la sécurité routière notamment en ce qui concerne la signalisation des ouvrages d'art, l'érection parfois anarchique du point de vue quantité et géométrie des dos d'âne dans la traversée des zones urbaines,
- ✓ l'utilisation des peintures rétro réfléchissantes pour la signalisation horizontale et l'utilisation des panneaux de signalisation de classe II, car sur le corridor, les bus transportant les personnes circulent pour la plupart du temps la nuit pour arriver à destination le matin,
- ✓ définir pour les pays, la périodicité des mesures des paramètres indicateurs de l'état de la route.
- ✓ Elaboré dans le cadre de la CEDEAO une norme d'harmonisation des grands corridors.

CONCLUSION GENERALE DE L'ETUDE SUR L'IRI

Les relevés effectués sur le corridor routier Abidjan-Lagos en 2018 révèlent une amélioration considérable de l'état du corridor par rapport aux années passées. Ceci à cause des travaux de renforcement et de réhabilitation entrepris par les pouvoirs publics des pays membres de l'OCAL.

Les critères de qualification, notamment l'Indice de Surface (IS) et l'indice de rugosité international (IRI) permettent d'estimer cette progression autour de 5.7% par rapport aux années passées. Les sections du corridor dont les valeurs des indices sont hors fourchette nécessitent des travaux urgents de réhabilitation. Il s'agit des sections de voies situées au Nigéria.

Pour les sections acceptables, il est indispensable pour les administrations de programmer déjà les entretiens courants sur ces sections afin de conserver le niveau de confort.

Sur **1947,28 Km** en aller et retour de routes parcourues au total, **98.7%** du linéaire présente un IRI acceptable, tandis que seulement **1.3%** du linéaire total présente un mauvais IRI. Il y a eu une progression de **5.7%** par rapport aux mesures passées.

Le diagnostic sommaire des principaux ponts et ponceaux a permis d'identifier 566 ouvrages le long du corridor. L'état de ceux-ci laisse apparaître, dans la plupart des cas, un manque d'entretien. Leur présence n'est pas toujours signalée aux usagers de la route et présentent quelquefois des défauts de garde-corps.

Au Ghana et à la Frontière Ghana-Côte d'Ivoire, les ponts d'ABOISSO et de NOE sont en dédoublement pour être adaptés au profil en travers de la route.

Au Togo, la réhabilitation du tronçon Avépézo-Aného dont le démarrage est prévu en Mars 2019 viendra renforcer le linéaire des voies de type autoroutier.

Indicateur 6 : Le nombre de kilomètres de routes réhabilitées a progressé

Cet indicateur est lié au nombre de kilomètres de routes réhabilitées dans le cadre du PFCTAL sur financement IDA.

Il est prévu une augmentation de 135 kilomètres de route réhabilitée (Ghana : 110 km, Togo : 8 km et Bénin 17 km) à la fin de la sixième année. En Côte d'Ivoire, il est prévu la réhabilitation totale de 130,3 km de route en l'an 4.

- **En Côte d'Ivoire**, les travaux de réhabilitation de la route vont de Grand Bassam à Noé (130,3 km) et sont subdivisés en plusieurs lots. Les travaux de réhabilitation de la route Grand Bassam – Aboisso sont subdivisés en deux lots : lot N° 1 Grand Bassam – N'Zikro (45 km), et lot N° 2, N'Zikro – Aboisso (25 km). Concernant le lot N°1, les travaux sont à un taux d'exécution de 15% à fin novembre 2018 pour un taux prévisionnel de 100% ; ce marché qui connaît des difficultés dans sa réalisation a été résilié en novembre 2018 pour nécessité de service. Il a été réattribué à une autre entreprise qui a démarré les travaux le 7 décembre 2018. Pour le lot N° 2, les travaux à fin novembre sont à un taux d'exécution de 100%. Les travaux ont été réceptionnés provisoirement. Les travaux de réhabilitation de la route Aboisso – Noé (61 km), de réhabilitation et d'élargissement du pont de Noé (138 ml) sont à un taux global de réalisation de 99% pour un taux prévisionnel de 100% ; la réception provisoire des travaux du nouveau pont a été réalisée le 02 novembre 2018. Les travaux de réhabilitation de l'ancien pont en cours, devraient s'achever avant fin février 2019. L'aménagement de la route Elubo – Noé (590 ml) a connu des retards et est à un taux de réalisation de 53%, accusant plus de 5 mois de retard ; les travaux devraient être réceptionnés en mars 2019. D'autres travaux, notamment l'aménagement de deux aires de transit à Aboisso et à Noé ont été exécutés et réceptionnés le 25 janvier 2019. Les travaux de réhabilitation de la gare de fret de Vridi et de ses voies d'accès sont entièrement achevés et réceptionnés le 16 février 2018.

○

- **Au Ghana**, le projet de réhabilitation et de nouveau tracé de la route Agona Junction – Elubo (110 km) est divisé en 3 lots et les taux de réalisation physique sont à 100% réalisés. Pour la construction d'une aire de repos, les travaux sont achevés. En outre, l'étude sur la sécurité routière est achevée et le rapport est disponible.
- **Au Togo** : les travaux de construction de la route Aného – Sanvee Condji (environ 8 km) sont terminés. La réception définitive faite le 25 Novembre 2015.

Au Bénin : les travaux de réhabilitation de la route Godomey – Pahou (17 km) sont achevés et réceptionnés.

Une pré visite de réception technique des travaux a eu lieu le 26 juin 2015. En outre, 9 mois après la réception provisoire des travaux, des déformations dues à l'orniérage sont apparues sur la voie rapide de la chaussée dans le sens Pahou – Godomey. Une mission d'expertise a été conduite par le Consultant en charge du contrôle et de la supervision des travaux pour apprécier l'ampleur d'éventuelles d'autres déformations afin de procéder à des corrections. Lesdites corrections ont été apportées par l'entrepreneur et les travaux achevés et réceptionnés.

- **Au Nigeria** : la *Federal Road Maintenance Agency* (FERMA) a entrepris des entretiens routiniers et périodiques de certains tronçons de cette route, notamment entre Agbara et Sèmè. L'état actuel de la chaussée compte tenu de son âge est variable avec une partie significative en état médiocre (PK 20 [Arrêt d'autobus de Igboelerin] au PK 30 [Arrêt d'autobus de Agbara]), et nécessite des réparations urgentes des sections défectueuses. Environ seulement 30% de la route est en bon état.

Les sections de route entre le PK 55 (rond-point de Badagry) et le PK 70 (frontière Sèmè) sont en assez bon état, mais nécessitent un entretien régulier. Le volume de trafic important et la charge par essieu excessive sur des chaussées routières vieilles et surchargées contribuent considérablement à la dégradation de la chaussée. Il est aussi observé la dégradation délibérée de la chaussée par des malfaiteurs en vue de ralentir les automobilistes et leur extorquer de l'argent. Les activités commerciales le long de l'emprise routière et les usagers de la route qui déversent des ordures sur la route de même que les brûlages des pneus sur les chaussées accentuent les dégradations. La section de route du PK 6 (Mile 2) au PK 20 (Arrêt Abule Ado) est en bon état, car réhabilitée et agrandie. Du PK 14 au PK 20, la route est en cours de reconstruction.

En Mars 2009, le Gouvernement de l'État de Lagos (LASG) a entamé le réaménagement et l'élargissement de l'autoroute Lagos-Badagry en une chaussée de 10 voies, y compris un terre-plein central de division pour un système ferroviaire léger de transit de masse (LRMT). Sur les deux côtés, la conception de l'autoroute à 10 voies comporte 2 voies de service, 2 voies de péage, et une voie de service de transit rapide par bus [BRT]. Les autres caractéristiques du projet comprennent des barrières de péages, des allées piétonnières / des ponts, des ponts de contournement / des échangeurs équipés d'une gare de péage, des zones de Park & Ride ainsi que des zones et des points d'arrêts du service de transit rapide par bus. Les travaux avancent lentement.

Indicateur 7 : Le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé.

La figure ci-dessous présente la répartition du pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH (source l'ESDG édition 2018).

Tableau 1 : Connaissance par les camionneurs, d'au moins deux moyens de prévention du VIH selon les caractéristiques sociodémographiques

Caractéristiques	Connait au moins deux moyens de prévention du VIH	
	%	N
Groupes d'âge		
Moins de 25 ans	61,6	571
25 ans et plus	65,1	1048
Types de camionneurs		
Patrons	67,4	872
Apprentis	59,6	750
Niveau de scolarisation		
Scolarisé	65,9	1338
Non scolarisé	53,5	284
Type d'union		
Pas en union	60,1	860
Monogame	68,3	618
Polygame	66,2	145
Ports de l'OCAL		
Abidjan	59,3	253
Tema	64,6	305
Lomé	60,3	360
Cotonou	79,1	350
Apapa	54,6	355
	63,3	1623

Source : Base de données OCAL

Il ressort des résultats de l'ESDG effectuée en 2018 montrent que sur l'ensemble du corridor, environ 63,8% des camionneurs connaissent au moins deux moyens de prévention de l'infection à VIH. Ceci révèle une baisse des résultats comparativement à la situation de base en 2011 où ce même taux était estimé à 80%. Cette baisse peut s'expliquer par le ralentissement des activités observée pendant la période de prorogation du projet. Ceci constitue pour les pays une invite à la poursuite des activités de mobilisation contre le VIH au profit des camionneurs et routiers.

Indicateur 8 : Le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de condoms au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel a progressé.

La figure ci-dessous présente la répartition par port du pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatif au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel (source rapport l'ESDG édition 2018).

Graphique 10 : Pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de condoms avec un partenaire occasionnel (ESDG Edition 2018)

Tableau 2 : Utilisation, par les camionneurs, du préservatif au cours du dernier rapport sexuel avec une partenaire occasionnelle selon les caractéristiques sociodémographiques

Caractéristiques	Utilisation du préservatif au dernier rapport sexuel avec une partenaire sexuelle occasionnelle	N
	%	
Grands groupes d'âge		
Moins de 25 ans	89,2	139
25 ans et plus	91,3	276
Types de camionneurs		
Patrons	90,5	232
Apprentis	90,7	183
Niveau de scolarisation		
Scolarisé	89,8	364
Non scolarisé	96,1	51
Situation matrimoniale		
Pas en union	89,1	220
En union, monogame	91,9	160
En union, polygame	94,3	35
Ports de l'OCAL		
Abidjan	92,5	53
Tema	92,3	26
Lomé	91,4	93
Cotonou	85,3	116
Apapa	93,7	127
	90,6	415

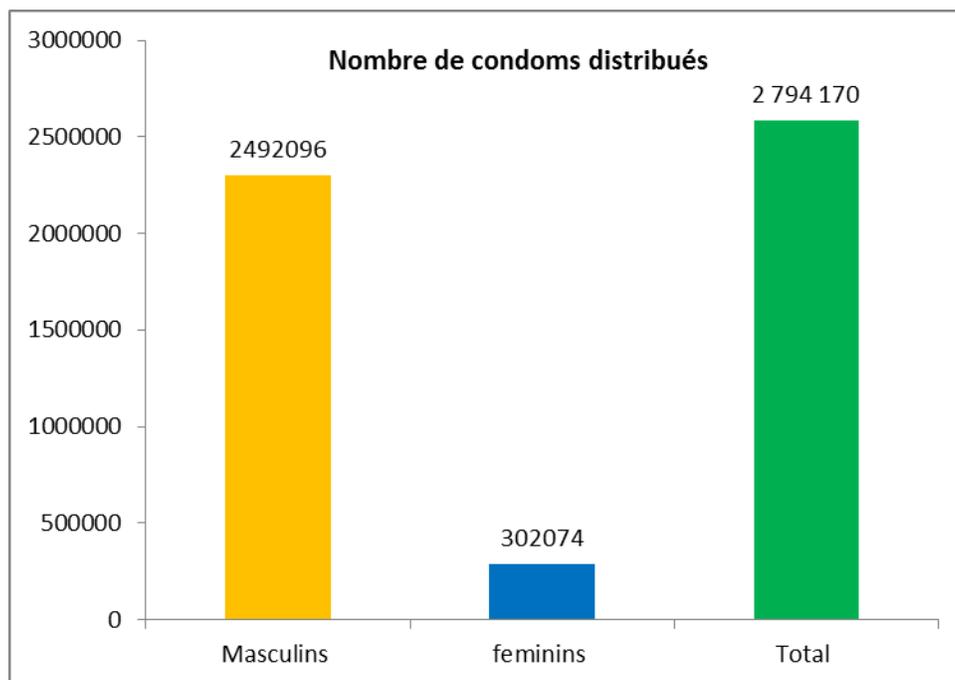
Source : Base de données OCAL

Les résultats de l'ESDG 2018 indiquent que cet indicateur a été atteint (90,6% contre 81% attendu). Ces résultats acceptables sont les effets conjugués des activités de mobilisation contre le VIH régulièrement organisées au profit des bénéficiaires. Il s'agit des campagnes de sensibilisation de masse et de proximité, la distribution des condoms ainsi que les séances de dépistage volontaire du VIH. Ainsi au total, **1 113 029** personnes (686 870 hommes, 426 159 femmes) ont été sensibilisées au cours des 8ans. De plus **1 50460** (**41012 hommes, 9448 femmes**) camionneurs et autres usagers des ports ont été dépistées. Parmi eux **84** ont

été testés séropositifs au VIH et référés vers les sites de prise en charge des programmes nationaux. De même, des missions de supervisons ont été régulièrement organisées pour s'assurer de la mise en œuvre effective et efficace des activités sur les sites du projet.

Le graphe ci-dessous présente le nombre de condoms distribués durant la vie du projet

Graphique 11 : Nombre de condoms distribués de l'An1 à l'An 8(Août 2010-Dec 2018)



Indicateur 9 : Bénéficiaires directs du projet (nombre), dont femmes (%)

L'estimation du nombre de bénéficiaires directs a été effectuée en cinq étapes :

Etape 1 : Estimation du nombre de bénéficiaires directs habitant dans le périmètre d'influence des tronçons réhabilités.

Le nombre total de bénéficiaires directs habitant dans le périmètre d'influence des quatre tronçons (Elubo - Agona Junction, Aného - Sanvee Condji, Pahou - Godomey, Noé - Abidjan) du début à la fin du projet est estimé à **1 214 618** individus dont 594 977 femmes, soit 48,98%.

Etape 2 : Estimation du nombre de bénéficiaires directs usagers des tronçons réhabilités (trafic local et trafic de transit).

Le nombre de bénéficiaires directs (personnes) usagers des tronçons réhabilités (trafic local et trafic de transit) est estimé annuellement à 33 348 288 dont 24,62% de femmes (8 213 280).

Etape 3 : Estimation du nombre de bénéficiaires directs au niveau des frontières (trafic de transit).

Le nombre de bénéficiaires directs (personnes) au niveau des frontières (trafic de transit) est estimé annuellement à 18 492 816 dont 45% de femmes (8 401 824).

Étape 4 : Estimation du nombre de bénéficiaires directs au niveau des ports (importateurs et exportateurs utilisateurs des plateformes de guichet Unique informatisé).

Le nombre de bénéficiaires directs (personnes) au niveau du port de Lomé (importateurs, exportateurs et opérateurs en transit utilisant la plateforme du guichet Unique informatisé) est estimé à 14 215 (6 594 pour 2015 et 7 621 pour 2016), soit une progression de 15% entre les deux années.

NB : il n'a pas été possible d'obtenir les mêmes données pour les ports de Tema, de Cotonou et d'Abidjan

Étape 5 : Estimation du nombre de bénéficiaires directs touchés par la sensibilisation et la distribution des préservatifs dans le cadre du programme VIH/SIDA

Au total, 912 522 personnes ont été touchées par les sensibilisations de proximité dans les 4 ports entre juillet 2011 et juin 2018 dont une proportion de femmes de 41,16%, soit au total 375 653 femmes.

En définitive, le nombre de bénéficiaires directs du projet en 2018 est estimé à 53 982 459 personnes dont une proportion de 32,58% de femmes soit 17 585 734 en prenant en compte les bénéficiaires directs locaux, les bénéficiaires directs du trafic de transit et les bénéficiaires directs touchés par la sensibilisation de masse dans le cadre de la prévention des IST/VIH/SIDA.

Tableau 3 : Estimation du nombre global des bénéficiaires directs du projet en 2018

	TOTAL	Femmes (32,58%)
Nombre de bénéficiaires directs dans le périmètre d'influence du projet		594 977
	1 214 618	
Nombre de bénéficiaires directs usagers des tronçons réhabilités	33 348 288	8 213 280
Nombre de bénéficiaires directs en transit au niveau des frontières	18 492 816	8 401 824
Nombre de bénéficiaires directs du programme VIH/SIDA	912 522	375 653
Nombre de bénéficiaires directs au niveau des ports (Importateurs, Exportateurs)	14 215	0
TOTAL PROVISoire	53 982 459	17 585 734

Source : Calcul des auteurs

Le tableau ci-dessous présente par pays l'évolution du nombre de bénéficiaires directs du projet (APL1 et APL2)

Evolution du nombre de bénéficiaires directs du début à la fin du projet (2010-2018)

Année	Tronçon /Frontière	Elubo-Agona junction			Aného-Sanvee Condji			Pahou-Godomey			Noé-Abidjan			Aflao	Kodjovia-kopé	Kraké	Samè	Bénéfi-ciaires VIH/SIDA				Usagers du GUI LOME	TOTALX
		Locaux	Transit	Total	Locaux	Transit	Total	Locaux	Transit	Total	Locaux	Transit	Total					Benin	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire		
	Taux trafic													6%	6%	6%	6%						
	% femmes													55,50%	47,20%	45%	33,50%						
2010	Totale	121 735			140 012			114 745															
	Masculin	59 285			68 046			55 697															
	Féminin	62 450			71 966			59 048															
2011	Totale	123 926	1 144 807	1 268 734	144 716	5 103 803	5 248 520	118 761	15 834 260	15 953 021				3 928 700	2 887 554	3 108 782	3 646 916					22 470 274	
	Masculin	60 352	557 521	617 873	70 332	2 480 448	2 550 781	57 647	7 727 119	7 784 765				1 748 271	1 524 629	1 709 830	2 425 199					10 953 419	
	Féminin	63 574	587 286	650 860	74 384	2 623 355	2 697 739	61 114	8 107 141	8 168 256				2 180 428	1 362 926	1 398 952	1 221 717					11 516 855	
2012	Totale	126 157	1 223 085	1 349 242	149 579	5 452 781	5 602 360	122 918	16 916 944	17 039 862	797 955	1 800 726	2 598 681	4 179 468	3 071 866	3 307 215	3 879 698	161 080	175 243	160 283	66 986	41 591 983	
	Masculin	61 438	595 642	657 081	72 695	2 650 052	2 722 747	59 664	8 255 469	8 315 133	412 526	930 975	1 343 501	1 859 863	1 621 945	1 818 968	2 579 999	59 502	78 520	73 879	21 195	21 152 334	
	Féminin	64 718	627 442	692 161	76 883	2 802 730	2 879 613	63 253	8 661 476	8 724 729	385 429	869 751	1 255 180	2 319 605	1 449 921	1 488 247	1 299 699	101 578	96 723	86 404	45 791	20 439 650	
2013	Totale	128 428	1 306 714	1 435 142	154 605	5 825 621	5 980 226	129 125	18 073 659	18 202 784	824 288	1 915 666	2 739 953	4 446 242	3 267 943	3 518 314	4 127 338	22 422	17 405	500	17 042	43 775 311	
	Masculin	62 544	636 370	698 914	75 138	2 831 252	2 906 390	63 013	8 819 945	8 882 958	426 157	990 399	1 416 556	1 978 578	1 725 474	1 935 073	2 744 680	19 751	14 843	350	14 785	22 338 351	
	Féminin	65 883	670 345	736 228	79 467	2 994 369	3 073 836	66 112	9 253 713	9 319 825	398 131	925 267	1 323 397	2 467 665	1 542 469	1 583 241	1 382 658	2 671	2 562	150	2 257	21 436 960	
2014	Totale	130 739	1 396 062	1 526 802	159 799	6 223 954	6 383 753	135 646	19 309 464	19 445 110	845 719	2 037 942	2 883 661	4 730 045	3 476 535	3 742 887	4 390 785	32 576	16 644	0	33 797	46 662 596	
	Masculin	63 670	679 882	743 553	77 662	3 024 842	3 102 504	66 195	9 423 019	9 489 214	437 237	1 053 616	1 490 853	2 104 870	1 835 610	2 058 588	2 919 872	28 925	15 339	0	29 611	23 818 939	
	Féminin	67 069	716 180	783 249	82 137	3 199 112	3 281 249	69 451	9 886 446	9 955 896	408 482	984 326	1 392 808	2 625 175	1 640 924	1 684 299	1 470 913	3 651	1 305	0	4 186	22 843 657	
2015	Totale	133 093	1 491 520	1 624 612	165 169	6 649 524	6 814 692	142 496	20 629 769	20 772 265	867 708	2 168 024	3 035 731	5 031 963	3 698 441	3 981 795	4 671 048	33 500	29 647	0	32 588	46 697 146	
	Masculin	64 816	726 370	791 186	80 272	3 231 669	3 311 940	69 538	10 067 328	10 136 866	448 605	1 120 868	1 569 473	2 239 223	1 952 777	2 189 987	3 106 247	29 500	25 347	0	28 700	25 381 247	
	Féminin	68 277	765 150	833 426	84 897	3 417 855	3 502 752	72 958	10 562 442	10 635 400	419 103	1 047 155	1 466 258	2 792 739	1 745 664	1 791 808	1 564 801	4 000	4 300	0	3 888	24 345 037	
2016	Totale	118 755	1 593 504	1 712 259	75 875	7 104 192	7 180 067	82 824	22 040 352	22 123 176	890 268	2 306 408	3 196 676	5 353 152	3 934 512	4 235 952	4 969 200	17 336	15 480	0	30 697	49 579 452	
	Masculin	57 834	882 720	940 554	36 875	5 054 448	5 091 323	40 418	17 299 152	17 339 570	460 269	1 192 413	1 652 682	2 381 328	2 076 192	2 328 048	3 305 424	14 565	13 386	0	27 252	35 142 373	
	Féminin	60 921	710 784	771 705	39 000	2 049 744	2 088 744	42 406	4 741 200	4 783 606	429 999	1 113 995	1 543 995	2 971 824	1 858 320	1 907 904	1 663 776	2 771	2 094	0	3 445	17 593 319	
2017	Totale										913 415	2 453 626	3 367 041	0	0	0	0	0	0	0	0	3 367 041	
	Masculin										472 236	1 268 524	1 740 760					0	0	0	0	1 740 760	
	Féminin										441 179	1 185 101	1 626 281					0	0	0	0	1 626 281	
2018	Totale										937 164	2 610 240	3 547 404					9 939	9 692	4 003	25 662	3 596 700	
	Masculin										484 514	1 349 494	1 834 008					8 892	9 501	4 003	19 022	1 853 030	
	Féminin										452 650	1 260 746	1 713 396					1 047	191	0	6 640	1 720 036	
Totaux				1 712 259			7 180 067			22 123 176			3 547 404	5 353 152	3 934 512	4 235 952	4 969 200	276 853	264 111	164 786	206 772	14 215	53 982 459
Total bénéficiaires directs sur toute la période du projet (2010-2018)																						53 982 459	

CONTRAINTES / RECOMMANDATIONS

ACTEURS	CONTRAINTES	RECOMMANDATIONS
PAYS	<ul style="list-style-type: none"> - Retard observé dans la mise en place du GU opérationnel et fonctionnel au Nigéria - Evaluation par le Ghana des performances de GC Net 	<ul style="list-style-type: none"> - Opérer les choix recommandés par le comité de mise en place du GU au Nigeria et accélérer la mise en œuvre de concert avec le consultant West Blue - Evaluer les performances du Guichet Unique du Ghana afin de mesurer les impacts sur les temps de séjours des marchandises
CNF	<ul style="list-style-type: none"> - Niveau encore élevé des barrages routiers (Togo et Nigéria). - Augmentation des temps de séjours des marchandises dans certains Ports (Ghana, Lomé, Cotonou et Lagos) bien que les objectifs sont atteints [Lomé] - Focalisation de certains CNF au cours de leurs activités de plaidoyer et sensibilisation sur le nombre de barrages routiers qui occultent de ce fait les autres indicateurs du PFCTAL que sont le temps de séjour aux Ports, le Guichet Unique, le temps de passage des frontières terrestres et les tracasseries dont sont victimes les usagers sur les routes et aux frontières, la surcharge et l'état de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> - CNF : faire des plaidoyers auprès des Administrations en charge de la sécurité et des municipalités pour une réduction constante du nombre de barrages routiers - CNF : Exécuter des actions constantes et durables avec les autorités portuaires des pays pour une réduction pérenne des temps de séjour des marchandises dans les Ports - CNF doivent mener régulièrement des missions de terrain et faire des recommandations aux Gouvernements pour se conformer aux dispositions du PFCTAL et du MOU d'Accra. - CNF doivent élargir et intensifier leur champ d'activités en sensibilisant les parties prenantes du PFCTAL et tous les acteurs (Administrations, Consignataires, importateurs, Commissionnaires en Douanes, Manutentionnaires) sur la performance requise sur le temps de séjour aux ports, le Guichet Unique, le temps de passage aux frontières, la réduction des tracasseries sur les routes et aux frontières terrestres, l'amélioration de l'état de la route, et le respect de la charge à l'essieu.

CONCLUSION

Les pays du Corridor Abidjan – Lagos ont entamé depuis Août 2010 pour les pays de l'APL 1 (Ghana, Togo, Bénin), et Octobre 2012 pour la Côte d'Ivoire (APL 2), la mise en œuvre du Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos. La revue à mi-parcours du projet intervenue en mars et avril 2013 pour les pays de l'APL1 a permis de mettre en exergue les performances obtenues et les défis à relever pour l'atteinte de l'objectif de développement du projet. Depuis cette revue, et suite aux missions régulières de supervision renforcées de la Banque Mondiale, et de suivi de l'OCAL, les pays se sont activés à rattraper les retards dans la mise en œuvre des activités, surtout au niveau de l'infrastructure routière.

Après huit années de mise en œuvre du projet, le 29 mars 2019 marque la fin du projet pour le pays de l'APL2 (Côte d'Ivoire) après celle des trois pays de l'APL 1, le 30 septembre 2016 pour le Togo, et le 30 juin 2017 pour le Ghana et le Bénin. Les résultats des neuf indicateurs suivis par l'OCAL sont très majoritairement atteints d'une part et mitigés d'autre part bien que les objectifs sont quasiment atteints dans tous les compartiments. En effet :

- Le Guichet Unique est opérationnel en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Togo et au Bénin ;
- Les objectifs fixés pour les temps de séjour des marchandises dans les ports (à l'exception du Bénin et du Nigéria) ont tous été atteints ;
- Les temps de traversée des frontières des camions chargés de marchandises (en dehors de Elubo et Hillacondji) ont atteints les objectifs fixés ;
- Le ratio de 3 barrages routiers aux 100 km est atteint en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Bénin ;
- Le pourcentage de routes en bon et acceptable état avec un IRI<6 avec un objectif de 77 est passé à 93 et en l'an 8 à 98,7 ;
- Les trois pays de l'APL 1 ont achevé la réhabilitation des tronçons concernés par le projet ;
- Le pays de l'APL 2 a achevé la réhabilitation des tronçons financés par le Projet
- Les deux indicateurs liés au VIH à l'issue de l'ESDG réalisée sont mitigés : celui lié aux modes de prévention n'est pas atteint, tandis que celui lié à l'utilisation du condom est atteint ;
- Le nombre de bénéficiaires directs du projet dont % de femmes a également largement dépassé les valeurs cibles.

C'est le lieu ici pour l'OCAL d'exprimer sa profonde gratitude à la République Togolaise et à la République de Côte d'Ivoire, et au Groupe de la Banque Mondiale pour leurs soutiens constants.

Dans le souci de pérenniser les acquis du PFCTAL, il est souhaité que les Etats et d'autres Partenaires Techniques et Financiers puissent poursuivre les efforts de la Banque Mondiale. En effet, compte tenu de l'importance de ce corridor, et dans l'optique de la construction prochaine de l'Autoroute Abidjan-Lagos, il est impératif pour les Etats et autres PTFs de disposer de données à jour pour les prises de décisions. L'OCAL aurait ainsi l'opportunité de disposer de ressources additionnelles pour poursuivre ses activités de

collecte de données, de suivi et évaluation des performances du Corridor Abidjan – Lagos et de renforcer sa position de partenaire stratégique sur le Corridor Abidjan-Lagos.

Au terme des huit années de mise en œuvre du PFCTAL, l'OCAL adresse ses vifs remerciements aux cinq pays membres, à la CEDEAO et à la Banque Mondiale pour lui avoir donné l'opportunité de prendre part à cette merveilleuse aventure de développement communautaire.

ANNEXES

Annexe I

METHODOLOGIE

Indicateurs	Définition/mode de calcul	Méthodologie de collecte	Traitement et analyse des données
1-Le Guichet Unique (GU) informatisé a été mis en place et est opérationnel	- le GU est opérationnel lorsque 100% des opérations portuaires sont traitées par le système	-Il s'agit du suivi mensuel de différentes étapes de mise en place du GU tel que convenu entre le gouvernement et les acteurs portuaires -Les étapes retenues pour le suivi sont : (i) analyse de l'existant, (ii) formation des utilisateurs, (iii) phase pilote import, (iv) interconnexion des acteurs portuaires et banques - les étapes de l'opérationnalisation du GU (i) lancement officiel des opérations, (ii) décision de traitement obligatoire de toutes les opérations portuaires par le GU, (iii) phase transitoire de l'opérationnalisation du GU) - collecte et traitement des rapports de progrès des points focaux GU transmis	-Comparaison de l'état d'avancement par rapport au chronogramme sur la base des informations reçues des pays et la planification de l'OCAL - Calcul du pourcentage d'opérationnalisation du GU
2-Temps de séjour des marchandises aux ports de Lomé et de Cotonou	Différence entre Date (jour) de départ du conteneur / marchandises du port et la date (jour) de fin de déchargement du conteneur / marchandises du navire au port.	- Elaboration des fiches de collecte (date de débarquement, date d'enregistrement du manifeste, date d'enregistrement de la Déclaration en Douane, date de délivrance du Bon de sortie Douane, date du visa de sortie, temps de séjour) ⁹ - Application de la méthode probabiliste dans les bases SYDONIA++ et OSCAR pour le tirage de l'échantillon - Echantillon de 120 déclarations dont 60 en transit et 60 en mise en consommation tirées de façon aléatoire et étalé dans le mois et remplies conformément à la fiche de collecte, et soumise par la Douane mensuellement. - Collecte des données dans le système informatique des consignataires, des manutentionnaires, et des autorités portuaires	-Vérification des fiches collectées -Saisie des données sous Excel -Données importées vers SPSS pour analyse -Calculs des indicateurs et vérifications sous le logiciel Eviews.
3-Le nombre de barrages routiers aux 100 km le long du corridor Abidjan-Lagos a été réduit	Nombre de points de contrôle fixes/officiels	- Elaboration des fiches de collecte -Collecte mensuelle par conducteurs, corps habillés, Secrétariat Exécutif OCAL et triangulation des données	-Vérification des fiches -Saisie des données sous Excel -Données importées vers SPSS pour analyse

⁹ Le temps de séjour calculé avec cette méthodologie prend en compte le temps des opérations douanières et les opérations de tous les acteurs jusqu'à la sortie du port de la marchandise/conteneur.

Indicateurs	Définition/mode de calcul	Méthodologie de collecte	Traitement et analyse des données
		recueillies par la méthode des fréquences.	-Calcul des indicateurs, vérifications et contrôles de cohérence effectués avec le logiciel SPAD.
4-Le temps nécessaire au passage des frontières	Différence entre l'heure de départ du poste-frontalier du pays de destination (pays B) et l'heure de démarrage des formalités du pays de provenance (pays A) ¹⁰	- Elaboration des fiches de collecte - Collecte des données journalière avec un nombre exhaustif et représentatif tiré dans chaque strate de camions chargés de marchandises à la frontière.	-Vérification des fiches collectées -Saisie des données opérée sous le logiciel Epi Data -Données importées importé vers Excel pour traitement et analyse -Utilisation de SPSS pour contrôle de vraisemblance et vérification des résultats.
5-Le pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6) par rapport à la longueur totale du corridor a progressé :	Au moment de l'enquête, la condition de la route est classée en état bon/ passable/ mauvais en fonction du niveau de dégradation en surface	- Inspection visuelle de l'état de la route à bord d'un véhicule roulant à 30 km/h, et à pied sur le tronçon Elubo - Kraké	Données recueillies traitées et analysées.
6-Le nombre de kilomètres de routes remises en état a progressé	Lors de la mesure, l'état de la route est classé bon/acceptable/ médiocre selon l'état du revêtement et l'indice de rugosité		
7- Le pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA a progressé	Proportion des conducteurs, aides conducteurs et apprentis qui déclarent connaître au moins 2 moyens de prévention du VIH/Sida	Enquête de Surveillance de Deuxième Génération du VIH	Détermination du niveau de connaissance par rapport au baseline Estimation de l'utilisation du préservatif par les populations cibles au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel Estimation de la prévalence du VIH et des autres IST parmi la population cible Corrélation des résultats biologiques avec ceux de l'enquête CAP
8- Le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatifs avec un partenaire occasionnel au cours du dernier rapport sexuel a progressé	Proportion des conducteurs, aides conducteurs et apprentis qui déclarent avoir utilisé le préservatif au du dernier rapport sexuel avec un partenaire sexuel occasionnel		

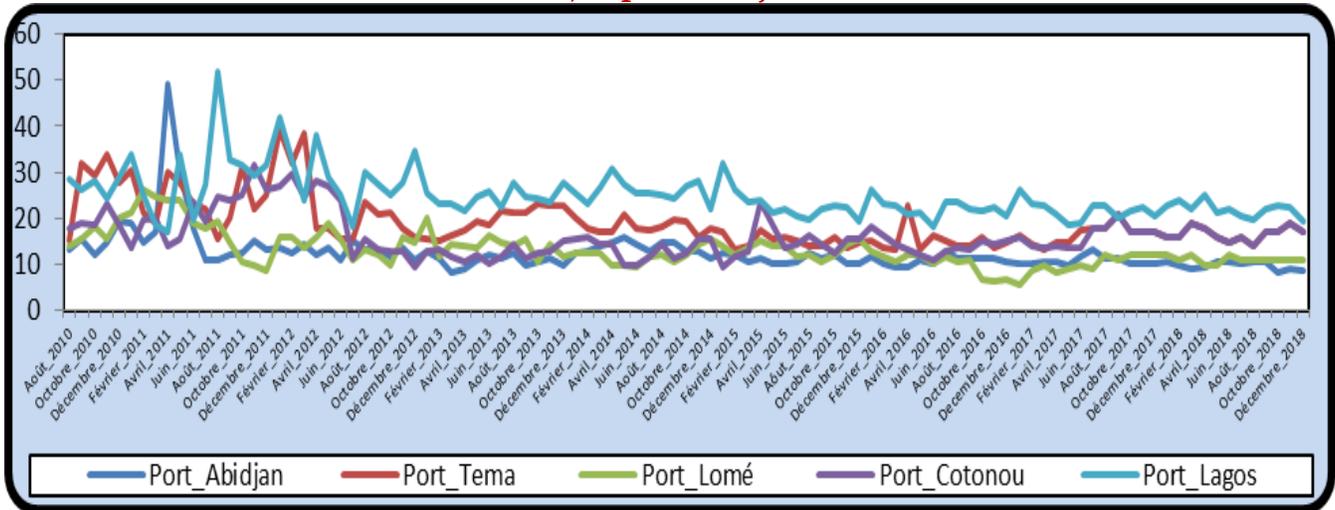
Source : OCAL

¹⁰ Vu les difficultés rencontrées pour capter les heures d'arrivée et de départ des camions aux frontières, les heures de début et de fin de formalités ont été considérées pour le calcul de l'indicateur.

Annexe II

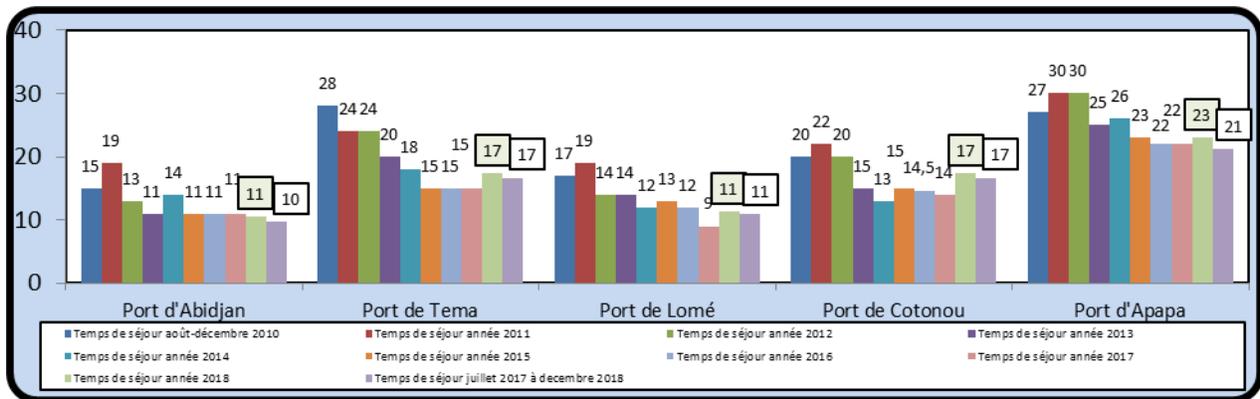
Temps de séjour aux Ports

Graphique 12 : Temps de séjour des marchandises aux ports du PFCTAL (Août 2010 à décembre 2018) exprimé en jours



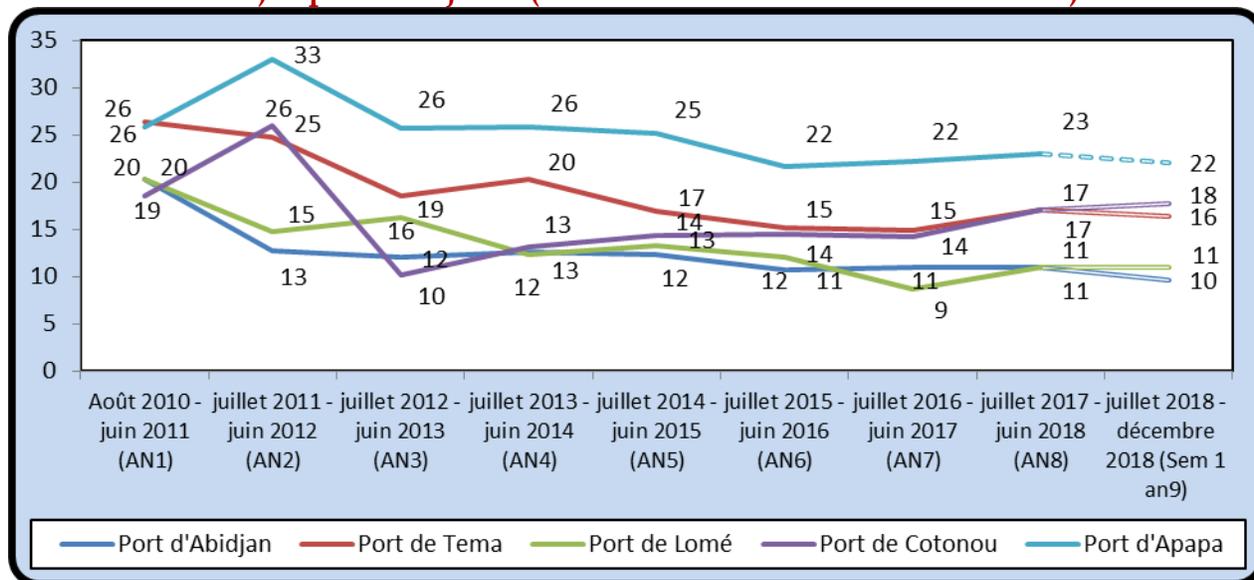
Source : Base de données OCAL

Graphique 12 bis: Temps de séjour des marchandises aux ports du PFCTAL (Août 2010 à décembre 2018) exprimé en jours (les tendances annuelles)



Source : Base de données OCAL

Graphique 12 Ter: Temps de séjour des marchandises aux ports du PFCTAL (Août 2010 à juin 2018) exprimé en jours (Tendances PFCTAL de l'an 1 à l'an 9)



Source : Base de données OCAL

Tableau 17 : Désagrégation des données de tous les ports du corridor Abidjan-Lagos

Tableau 17.1 : Port d'Abidjan

Temps désagrégé	Temps moyen	Observations	Commentaires
T1 (Arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	7	<p>anticipation de l'enregistrement du manifeste : 72h ; le transitaire a 3 jours pour tirer sa déclaration avant l'arrivée du navire, le consignataire dispose de 24h pour faire l'échange du connaissance, le Terminal a 24h pour effectuer ses opérations et le transporteur dispose de 24h pour accomplir ses formalités</p> <p>Webb Fontaine, qui s'occupe du guichet unique dépense 3 à 5 jours pour donner une valeur réelle à la marchandise et les administrations douanières dépensent 2 jours pour émettre le bon à enlever</p>	<p>1er juillet 2012, arrivée de Web Fontaine qui fait des contrôles sélectifs de conteneurs par des visites à quai pour 72h environ selon les normes (hormis les enlèvements sous palan), la majeure partie des temps est dépensé par les importateurs et les transitaires qui trainent les pieds pour des raisons qui leurs sont propres (notamment la surface financière pour le paiement des droits et taxes douaniers) . La mise en place d'un service de recherche des importateurs qui ont laissé trainer leurs conteneurs au-delà de la franchise qui est de 10 jours a aussi contribué à faire baisser le temps T1 qui était de 8jours avant</p>
T2 (Enregistrement déclaration/Bon à enlever)	2	<p>le paiement des droits et taxes douaniers qui prend dans la plupart des cas 48h selon la réglementation incombe aux importateurs et transitaires qui réagissent en fonction de leur situation financière, à la douane (brigade du port travaille 24h/24h et 7j/7J), le maximum de temps est de 5 mn</p>	<p>la mise en place de la géolocalisation des conteneurs est en phase d'expérimentation pour la célérité des opérations.</p>

Temps désagrégé	Temps moyen	Observations	Commentaires
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	2	moins de 1h à Abidjan Terminal: cadence rapide de sortie du port (40 mn environ en moyenne)	chaque armateur a ses propres transporteurs avec des boîtes d'emballages bien distinguées ; or ce sont seulement les gros armateurs qui sont bien équipés pour toute opération (ce qui engendre de perte de temps).
Temps de séjour	11 jours	Objectif atteint	Des efforts restent à déployer pour enrayer les goulots d'étranglement et faire baisser davantage ce temps qui est déjà en deçà de la valeur cible

Source : Base de données OCAL

Tableau 17.2 : Port de Tema

Temps désagrégé	Temps moyen dépensé	Observations	Commentaires
T1 (Arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	4	Anticipation : manifeste introduit 72h d'avance, déclaration en douane, dédouanement et bon à enlever consignataire	temps relativement modéré pour l'obtention de la valeur de la marchandise. Amélioration et création d'autres circuits de traitement des dossiers chez les consignataires (existence de circuit retrait et paiement pour faire accélérer les processus), consignataires ne sont pas encore intégrés au GU (ce qui engendre assez de pertes de temps pour les transitaires)
T2 (Enregistrement déclaration/Bon à enlever)	9	Manutention, formalités diverses et pesage	lenteur du scannage (temps d'attente et d'analyse de l'émission du bon à enlever douane), changement journalier des tarifs chez les consignataires, le taux interbancaire n'est pas applicable et chaque consignataire a son taux, l'indisponibilité du FCFA dans le circuit bancaire influe sur les marchandises en transit (les transporteurs désirent être payés en FCFA) car les propriétaires sont obligés d'aller s'en procurer ailleurs (au Togo par exemple)
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	4	formalités complémentaires	formalités d'accès au port lentes, engorgement du port (absence d'espace au sol pour le dépôtage), contestation de la valeur en douane, indisponibilité d'équipement au terminal, pénurie de machines (plateau conteneur) pour les transferts de conteneurs et manque de câbles longs pour les gros engins pour apposer le plomb douane, manque de puce satellitaire
Temps de séjour	17 jours		Des efforts restent à faire pour faire baisser

Temps désagrégé	Temps moyen dépensé	Observations	Commentaires
			davantage ce temps avec les effets bénéfiques du GU

Source : Base de données OCAL

Tableau 17.3 : Port de Lomé

Temps désagrégé	Temps moyen	Observations	Commentaires
T1 (Arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	1	anticipation de l'enregistrement manifeste avant arrivée du navire: 48h	1 journée maximum passée chez les consignataires
T2 (Enregistrement déclaration/Bon à enlever)	9		Les travaux de voirie à l'intérieur et à l'extérieur du Port ont annihilé les efforts d'amélioration de la gestion des infrastructures portuaires et le positionnement des conteneurs et surtout la décision d'installer l'opérateur de contrôle de charge à essieu à l'intérieur du port après le chargement du camion pour faire gagner plus de temps en interne, système d'information portuaire (SIP) puisse jouer pleinement son rôle. La mise en place du Terminal à Conteneur de Lomé (LCT) a impacté négativement sur les activités dans l'enceinte portuaire et a entraîné un certain réaménagement interne. Tous ces éléments ajoutés à des déclarations tardives ont plombé les efforts enregistrés sur la plateforme.
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	1	moins de 1h à Togo terminal: cadence rapide de sortie au port (1h environ en moyenne)	Des portiques installés fonctionnent à cadence rapide et accompagnent les mouvements de sortie des marchandises au Port
Temps de séjour	11 jours	Objectif atteint	Des goulots d'étranglement doivent être bannis pour faire descendre davantage ce temps qui oscille périodiquement entre 9 et 11 jours.

Source : Base de données OCAL

Tableau 17.4 : Port de Cotonou

Décomposition du temps	Temps de séjour en jours	Observations	Commentaires
T1 (Arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	4	Les manifestes sont obtenus avant l'arrivée du navire et les déchargements sont opérés aussitôt grâce aux informations fournies par le guichet unique (SEGUB)	Tous les efforts de réorganisation sont pratiquement annulés par le retour du Programme de Vérification des Importations et de BENIN CONTROL. Les nouvelles réorganisations introduites par le retour de ces nouvelles mesures ont plombé le temps entre l'arrivée des marchandises et le dépôt manifeste ou de la déclaration.
T2 (Enregistrement déclaration/Bon à enlever)	9	Bon A Enlever Douane (BAED) - Bordereau de Frais Unique émis (BFU émis) et le bordereau de frais unique OK sont rapidement émis par l'Administration Douanière et c'est le paiement par les importateurs qui fait trainer le processus (surtout pour les importateurs originaires des pays sans littoral: Niger pour la majorité des cas)	Les difficultés résident surtout au niveau des transitaires informels qui traînent les pieds pour accomplir leurs formalités auprès des maisons de consignation et de l'Administration Douanière qui n'a que peu de temps pour traiter les dossiers. Les problèmes se situent au niveau des importateurs et transitaires pour raisons de surface financière à honorer leurs factures au niveau de Ecobank ou BOA qui ont des Agences dans la périphérie de leurs différents lieux de formalités
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	4	Il est opportun de réduire davantage les étapes hors Administration Douane afin de faire cette opération dans une journée	Le temps de chargement et de traitement des déclarations douane et les étapes hors Administration Douane prennent pratiquement un peu plus d'une journée. Avec la gestion de l'infrastructure portuaire, de la surface portuaire et des équipements de manutention et surtout le travail accompli par la STTB pour la gestion des entrées et sorties des camions à l'intérieur du port, ce travail s'effectue un peu au-delà d'une journée. Soulignons que ce temps a connu des augmentations grâce aux nouvelles mesures de réorganisations introduites par BENIN CONTROL et le Programme de Vérification des Importations.
Temps de séjour	17 jours	Objectif atteint Déchargement - Sortie du Port (Visa de sortie et Sortie)	Objectif atteint mais des efforts sont à déployer pour faire baisser davantage ce temps avec l'atout du Guichet Unique

Source : Base de données OCAL

Tableau 17.5 : Port d'Apapa

Décomposition du temps	Temps de séjour en jours	Observations	Commentaires
T1 (Arrivée marchandises-dépôt manifeste/déclaration marchandises)	13	Bon nombres d'intervenants pour l'inspection des marchandises. Environ 9 agences interviennent pour examiner la marchandise	Le Port d'Apapa est uniquement sous régime mise à consommation, il y a un nombre élevé de B/L qui sont concernés, cette situation crée des encombrements et des difficultés d'enregistrement
T2 (Enregistrement déclaration/Bon à enlever)	3	Les administrations en charge du dédouanement de la marchandise interviennent et travaillent de concert avec les 9 agences qui interviennent en cas de situation concernant chaque entité. Cette situation fait allonger le temps qui est actuellement de 3 jours (une belle performance sur l'ensemble des 5 ports) puisqu'il faut passer en revue les constats de chaque agence d'intervention. Il s'agit d'opérer si possible une mutualisation ou un passage simultané de toutes les agences pour gagner du temps qui est supposé encore long.	Les difficultés résident surtout au niveau des transitaires informels qui traînent les pieds pour accomplir leurs formalités auprès des maisons de consignation et de l'Administration Douanière qui a un nombre assez élevé de dossiers à traiter. En plus l'engorgement portuaire avec les difficultés d'entrée et de sortie des camions viennent augmenter les séjours des marchandises dans le Port. A cela s'ajoute la non pratique du management sélectif car pratiquement tous les conteneurs sont dépotés et fouillés. Cette pratique fait allonger le temps et on souhaiterait gagner encore un peu de temps avec les sensibilisations des transitaires et surtout l'aménagement des travaux de voirie à l'extérieur du Port et le dégagement de la voie pour faire passer rapidement les camions.
T3 (Bon à enlever/Sortie Port)	7	Malgré les équipements modernes comme les portiques de dernière génération utilisés au port d'Apapa, ce temps reste encore élevé, ce qui montre une multitude de marchandises à repérer et à faire sortir de la plateforme portuaire d'Apapa	Le repérage ou la localisation des marchandises pose problème et il faut déployer des stratégies avancées pour vite effectuer cette opération une fois le bon de sortie délivré par les administrations douanières
T (temps de séjour au Port)	23 jours	Déchargement - Sortie du Port (Visa de sortie et Sortie)	performance loin de l'objectif à atteindre, une réorganisation profonde devrait être opérée à tous les niveaux de morcellement du temps de séjour pour une meilleure compétitivité du Port

Source : Base de données OCAL

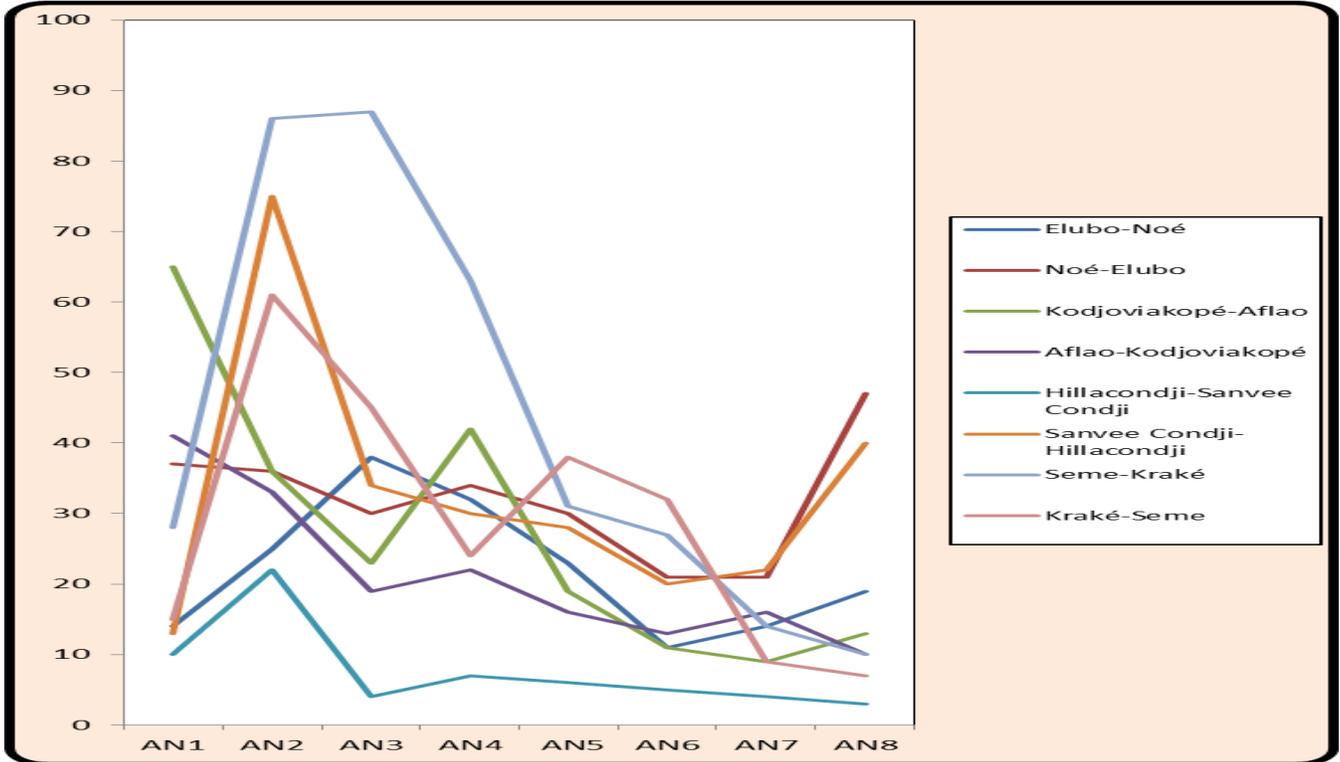
Tableau 18 : indicateurs par période sur les temps de séjour aux ports (en jours)

Erreur ! Liaison incorrecte. Source : Base de données OCAL

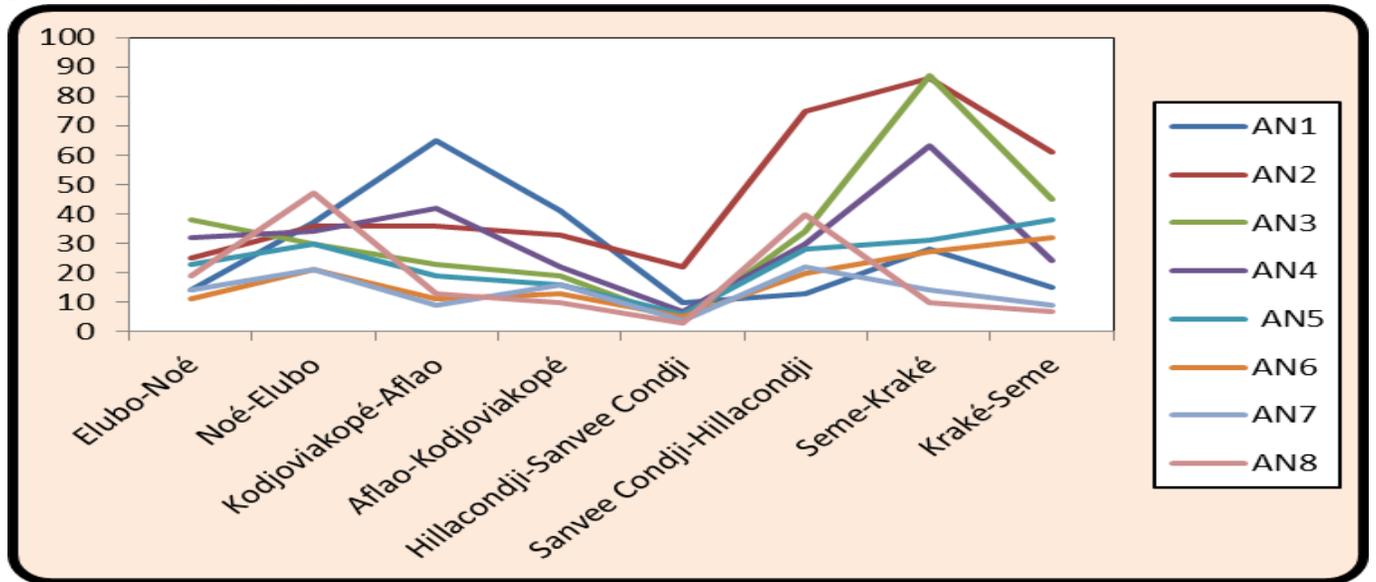
Annexe III

Temps de traversée des frontières

Graphique 13 : Evolution des temps de traversée des frontières par année d'août 2010 à juin 2018 et à décembre 2018, exprimés en heure



Source : Base de données OCAL



Source : Base de données OCAL

Tableau 19 : Types de marchandises par régime douanier et par postes frontières le long du corridor Abidjan-Lagos

POSTE FRONTIERE	TRANSIT	MISE EN CONSOMMATION							
NOE	MACHINES-VEHICULES ET ENGINES	BOISSONS	BOIS USINES	TOURTEAU	ENGRAIS	Pièces détachés	FRUITS ET LEGUMES (mangues,orange, tomates... sauf ananas et bananes)	bonbons	glacière
	PRODUITS TEXTILES ET HABILLEMENT	POISSONS (frais,congeles, fumes)	AUTRES HUILES VEGETALES ET BEURRE DE KARITE	CAOUTCHOUC	PRODUITS CHIMIQUES	BUTANE	VOLUMINEUX LOURDS (pylannes, tuyaux, fonte, beton...)	HYDROCARBURES	KEROSEN-PETROLE LAMPANT
		MATERIAUX DE CONSTRUCTION	SEL	ARACHIDE	MACHINES-VEHICULES ET ENGINES	EMBALLAGES (vides)	PIECES DETACHES-PNEUMATIQUES	PRODUITS TEXTILES ET HABILLEMENT	VOLUMINEUX LEGERS (bagages, meubles...)
MISE EN CONSOMMATION									
ELUBO	BIDONS, CARTONS & BOITES VIVIDES	ACIER	ANANAS	BANANES	BANANES DOUCE & PLANTIN	BARRE DE FER & EQUIPEMENTS PETROLIERS	CHAUSSURES PLASTIQUES	COLORANT	CUBE MAGGIE
	CUIR DENT	ENGRAIS	JAVEL	MAIS ET OIGNONS	METAL	NATTES	NESCAFE	NOIX DE COCO ET DE COLAS	POISSONS
	OMO & SAVON	PAGNE UNIWAS	SAC VIDE DE CIMENT	PEINTURE	PLASTIQUE	PRODUIT COSMETIQUE	SPAGHETTI	JUS DE FRUITS	
TRANSIT					MISE EN CONSOMMATION				
AFLAO	BOISSONS ALCOOLISEES	MARCHANDISES DIVERSES	POULET	CARTON VIDE	DETERGENT	ARACHIDE	CIMENT	MIL	VETEMENTS
	MARCHANDISES DIVERSES	LIVRES	PIECES DE RECHANGE	PRODUIT COSMETIQUE	BOISSONS ALCOOLISEES	PRODUITS DE JUS DE BISSAP	PRODUIT COSMETIQUE	OMO	PLACTIQUES
	TISSU	USTENSILE DE CUISINE	TISSU	MIL	PRODUIT DE LESSIVE	PATE DENTIFRICE	HUILE A MOTEUR	HUILE DE GRAISSAGE	PIECE DE RECHANGE
	POLYSTERE	PRODUITS ALIMENTAIRES	PATE DENTIFRICE	PIECE DE RECHANGE	COTON	FRIPERIES	PRODUITS ALIMENTAIRES	PAGNE LOCALE	PAGNE
TRANSIT					CONSOMMATION				
KODJOVIAKO PE	ALOMBM BITTERS	BOUTEILLE & PLASTIQUES (USTENSILES)	HUILE & SAVON	PIECES DE MOTO, BATTERIES ETC)	BOISSON ALCOOLISE	BISCUITS	BOISSONS ALCOOLISEES	PRODUITS DE CHEVEUX	DIVERS (huile à moteur, pièces détachées)

POSTE FRONTIERE	TRANSIT	MISE EN CONSOMMATION							
	BEURRE	CHAUSSURE EN PLASTIC	DIVERS (filet de pêche et coupe-coupe)	TUYAUX PVC & GALVANISE	ALCOOL ETHYLIQUE	BASSINE EN ALUMINIUM	PAGNES TEINTE	PLATS EN ALUMINIUM	DIVERS (savons et huiles végétales)
	BEURRE MARGARINE	CIGARETTE	CONTRE PLAQUE	ENGRAIS CHIMIQUES	BIDONS VIDES	CARBURANT	PAGNES WAX	PLATS JETABLES EN PLASTIC	DIVERS(BISCUITS,S,SAVONS etc...
	BISCUITS ET BONBONS	CLIMATISEUR	COSMETIQUE	EPONGES METALLIQUES	SAVONS & LIQUIDE	CARTON D'ANIDAC (PRODUIT CHIMIQUE)	PATTES DE BŒUF	PNEUX	FARINE DE BLE
	BOISSONS (CALYPO, ...)	NOIX DE COCO, COLAS	SANDALE	FRIPERIES	CUBE	CARTONS D'EMBALLAGE	PEAUX DE BOEUF	PÔMMES FRAICHES	FARINE DE BLE
	FARINE DE BLE	FER A BETON & FIL DE FER	NOIX SECHES DE PALM	PEINTURE	BOITES DE TOMATE	CARTONS VIDES	PLASTIQUES	PRODUITS CONGELES	FER A BETIN
	GLACIAIRES	HUILE VEGETALE	PAGNES	POMADE	SEAUX EN PLASTIQUES	CIGARETTES	HUILE VEGETALE	ORDINATEURS	VINS EN CARTONS
	BOUTEILLE PLASTIQUE VIDE (EAU MINERALE)	LIQUEURS (ALOMO BITERS)	PÂTE ENROBEE D'ARACHIDE	SACS VIDE	BOMBONS	CLOUS	TISSUS	LIQUEUR (PASTIS...)	TOMATES EN BOÎTES
	POUDRE A RASER	PRODUITS COSMETIQUES	ARTICLES EN ALUMINIUM	SANDALES EN PLASTIQUE	FILS DE FER	COLAS	HUILE A MOTEUR	LEVURES	REFRIGERATEUR
	SEL DE CUISINE	EMBALLAGES EMPORTEES (PERDUS)			GAZ BUTANE	Corn beef, SPAGUETTI	VETEMENT	JUS DE FRUITS	Riz
					SACS	Serviettes de toilettes	VALISES	USTENCILE DE CUISINE EN PLASTIC ET EN ALUMINIUM	SARDINES
	TRANSIT						MISE EN CONSOMMATION		
SANVEE CONDJI	BOIS MADRILLES	DIVERS (cannettes, pagnes)	DIVERS (produits cosmétique, pagnes, tissus)	FARINE DU BLE	DIVERS(BOISSONS, PRODUITS COSMETIQUES)	DIVERS(pots en plastiques,tissus, sachet)	LAIT SUCRE	BOISSON SUCRERIE	MATELAS
	BOISSONS	DIVERS(CHAUSSEES SACHETS PRODUIT COSMETIQUE)	DIVERS(PRODUITS COSMETIQUES PIECES AUTO)	GAZ	DIVERS(BONBONS, BISCUITS, BOISSONS)	Divers(produit cosmétiques biscuits)	DIVERS(LAIT, PATE ALIMENTAIRE, PAGNE)	CANNETTES DE MALTA	PAGNE

POSTE FRONTIERE	TRANSIT	MISE EN CONSOMMATION								
	BONBON TOM TOM	DIVERS(glacières, sachets, pagnes)	DIVERS(Produits cosmétiques, pagnes, glacière	LAIT EN POUDRE	PIECES DETACHEE AUTO	PRODUIT COSMETIQUE	DIVERS (BOISSON SUCRERIES, PAGNES)	DIVERS (BISCUIT,BOISSON,PRODUIT COSMETIQUE)	INSECTICIDES	
	BOUTEILLE VIDE	DIVERS(glacières, tissus, pot en plastique)	DIVERS(Produits cosmétiques, pagnes, tissus)	LAIT, CANNETTES, SAUT EN PLASTIQUE	SAUT EN PLASTIQUE	SAVONS DE TOILETTE	DIVERS (FANTA, GUINNESS)	DIVERS (BISCUIT, BONBON)	SANDALLETTES	
	PAGNES, MECHEs	DIVERS(LAITS, SUCRES, PAGNES)	DIVERS(PRODUITS COSMETIQUES,PIECES DETACHEES)	LAIT,PAGNE, SUCRE, POT EN PLASTIQUE	DIVERS(SAVONS DE TOILETTE,BISCUITS, SACHETS)	PATES DENTIFRICES	DIVERS (JUS DE FRUIT, MECHEs)	DIVERS (TOMATES EN BOITES)	TUILES	
	PIECES MOTO, PRODUITS COSMETIQUES	DIVERS(LITS CHAISES MEUBLES)	DIVERS(SACHETS PRODUITS COSMETIQUES)	LIVRES BIBLIQUES	DIVERS(TISSUS SUCRES LAITS CANETTES)	PIECES AUTO	DIVERS (GLACIERES, PAGNES,SACHETS)	FILES ELECTRIQUES	MALTA GUINNESS	
	Divers (produits cosmétiques, sachets, tissus)	DIVERS(PAGNES TISSUS SACHETS)	DIVERS(SACHETS TISSUS PAGNES)	MACHINE COMPRESSEUR DE GOUDRON	PRODUIT COSMETIQUE,TISSUS,AVON,PARFUM	SACHET, SANDALETTES	TOMATE			
	DIVERS(PRODUITS COSMETIQUES TISSUS PAGNES)	DIVERS (pâtes dentifrices, sachets, chaussures)	DIVERS(Sachets, Produits cosmétiques, tissus)	MALTA GUINNESS	TUBES EN PLASTIQUES	TURTEAUX DE COTON				
	DIVERS (BISCUIT,PRODUIT COSMETIQUE)	Divers (pièces détachées, pagnes)	DIVERS(POT EN PLASTIQUE,PRODUIT COSMETIQUE)	MATELAS	DIVERS (BOISSONS, BISCUITS)	DIVERS (POT EN PLASTIQUE PAGNES TISSUS)				
	DIVERS (BISCUITS, SANDALETTES, SEAUX EN PLASTIQUE)	DIVERS (PIECES DETACHEES, SEAUX EN PLASTIQUE)	DIVERS (SEAUX EN PLASTIQUE CANNETTES LAITS)	MEUBLES (LITS,TABLES,CHAISES)	DIVERS(SAUT EN PLASTIQUE PAGNES SUCRES LAITS)	OMO				
HILLAC ONDI	TRANSIT						MISE EN CONSOMMATION			
	MATERIAUX DE CONSTRUCTION	SACHETS VIDES EN PLASTIQUE	VIN EN BOUTEILLE	PRODUIT COSMETIQUE	ARTICLES DE PUBLICITES	ARACHIDES GRILLES	MATERIAUX DE CONSTRUCTION	PRODUITS TEXTILES ET HABILLEMENT	BOISSONS	

POSTE FRONTIERE	TRANSIT	MISE EN CONSOMMATION							
	FER A BETON	TOLES	CONTRE PLAQUES	CONTRE PLAQUE	MARGARINES	CHARIOT PNEUMATIQUE	FUEL, DDO et HVO	SAVONS DE MENAGE	FRUITS ET LEGUMES (MANGUE, ORANGE, TOMATE)
	TUBE CARRE	PRODUITS DE BEAUTE	POMME DE FRUITS	PRODUIT PHARMACEUTIQUE	COUCHES BEBE	LAIT CONCENTRES	AUTRES HUILES VEGETALES ET BEURRE DE KARITE	FER A BETON	CAFE VERT
	CONTRE PLAQUES	PIECES CONTREPLAQUES	Allomobitters	LAMPES TORCHES	PEINTURES	TISSUS DOUBLURES	DIVERS(BOISSONS, BISCUITS)	BITUME-BRAIS-CUT BACK	VINS EN BOUTEILLES
	TISSUS	PILES ELECTRONIQUE	SAVONS DE MENAGE	ALOMOBITTERS	DETOL, SAVONS	BONBON, COUCHE BEBE			
	SACHET, SANDALETTE	TOLES ONDULES		RICHOCO	JUS DE FRUIT	FILET DE PECHE			
	JUS DE FRUITS	MOTO	SANDALETTES	BISCUITS, SHEWING GUM	MOTO	SAVONS DE TOILETTES			
	TRANSIT						MISE EN CONSOMMATION		
KRAKE	PLASTIQUES	BONBON	CHAUSSURES	CIGARETTES	CONTENEUR VIDE	PRODUIT DE BEAUTE	NOIX D'ACAJOU	BOISSONS SUCRERIE	BOISSONS
	BOISSONS	BOUTEILLES VIDES	PATE DENTIFRICE	USTENSILES DE CUISINE	GAZ BUTANE	BOISSON (MALTA, SUCRERIE etc..)	CIGARETTES	CIMENTS	CIMENTS DE FOURAGE
	MATELAS	MOTEUR VEHICULE	OMO	PATE DESINFECTANT		PIECES ARTICLES DE MENAGE	GAZ	MEUBLES	NOIX D'ANARCADE
	PIECES DETACHEES DE MOTOS	POUDRE	PRODUIT COSMETIQUE	SANDALES EN PLASTIQUE	SAVON DE TOILETTES	TUILES	PRODUITS DE BEAUTE		
	TRANSIT		MISE EN CONSOMMATION						
SEME	BOISSONS	VOLUMINEUX LOURDS (pylônes, tuyaux, fonte, béton...)	BOISSONS	HUILE DE PALME, ARACHIDE	PRODUITS CHIMIQUES	VOLUMINEUX LOURDS (pylônes, tuyaux, fonte, béton...)	BOIS USINES	AUTRES HUILES VEGETALES ET BEURRE DE KARITE	VOLUMINEUX LEGERS (bagages, meubles...)

Source : Base de données OCAL

Tableau 20 : Indicateurs par période sur le temps des traversées des frontières (en heures)

Source : Base de données OCAL

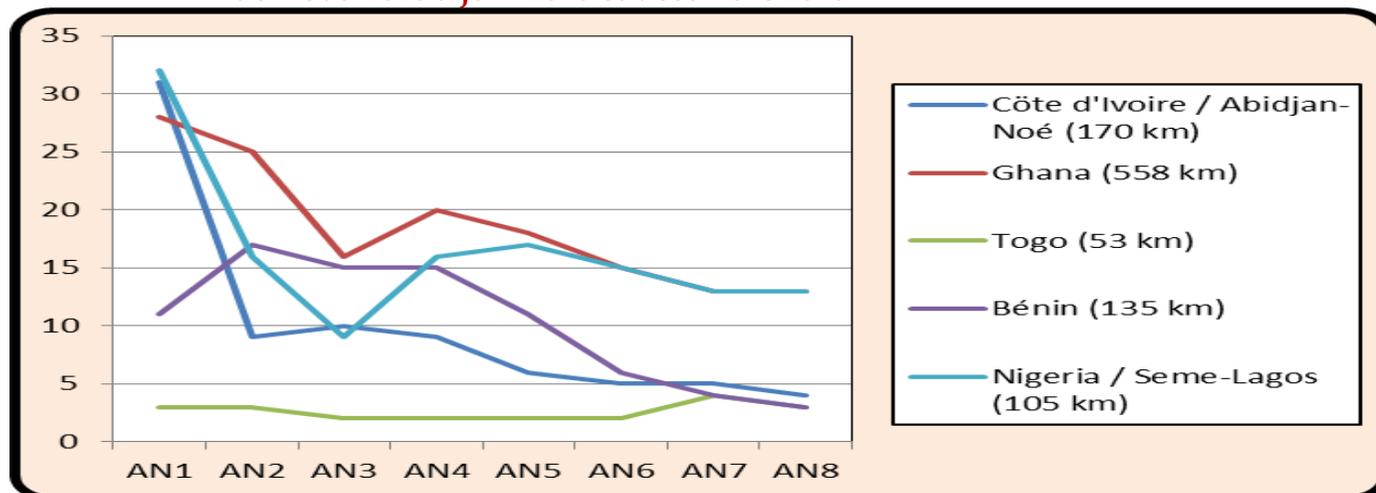
N.B. Les intervalles de confiance calculés par frontières ne sont pas significatifs et les distributions ne suivent pas une loi normale. Le phénomène observé au niveau des frontières est aléatoire compte tenu de la disparité de spécificités liées à chaque poste frontalier. L'anormalité est relevée dans la plupart des cas où les transitaires anticipent les formalités avant l'arrivée physique des camions chargés de marchandises. Cette situation est souvent ponctuée par le fait que les formalités au niveau des différentes administrations sont effectuées simultanément au sein d'un même poste frontalier et à l'intérieur d'une même frontière. La modélisation de ce phénomène au niveau des frontières du corridor Abidjan-Lagos reste tributaire de la fréquence des observations d'un moment t à $t+1$ et à la maîtrise des paramètres aléatoires (à définir) qui influent délibérément les temps de traversée des frontières.

N.B. Au niveau de certaines frontières, des phénomènes d'anticipation sont très fréquents ; les temps observés obtenus par postes frontières ne sont pas la sommation pour obtenir le temps global de la frontière. En outre pour toutes les frontières il y a des temps d'attente qui sont observés avant le démarrage des camions de l'export à l'import.

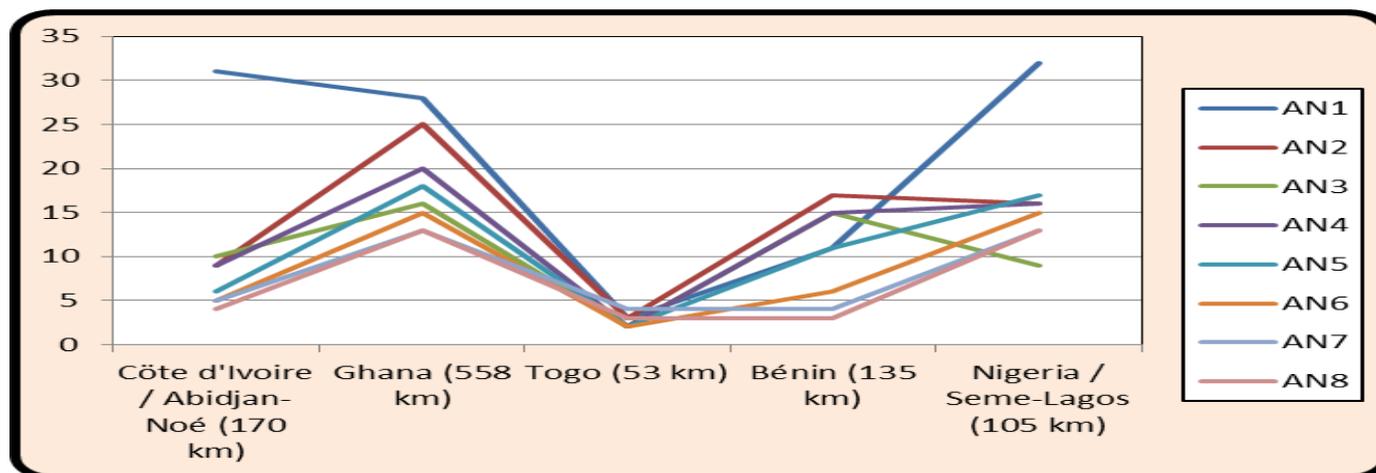
Annexe IV

Barrages routiers

Graphique 14: Evolution du nombre total de barrages routiers par pays et par année de Août 2010 à juin 2018 et décembre 2018



Source : base de données OCAL



Source : base de données OCAL

Annexe V

Tableau 21: Récapitulatif de l'évolution des barrages routiers par corps et par pays

Pays	Nombre de barrages routiers	Police	Immigration	Sécurité Routière (Nigeria)	Douane	Gendarmerie/NDLEA (Nigeria)	Syndicat/AQC (Nigeria)	Santé/Vétérinaire/Hygiène	Armée/FRCI (Cote d'Ivoire)	Impôt	TOTAL	AUX 100 KM	Observations
COTE D'IVOIRE (170 KM)	AN1	4			8	5			14		31	18	
	S1_A N2	3			3	3		1			9	5	1 poste mixte
	S2_A N2	4			5	1	1	1	3		8	5	6 postes mixtes
	AN2	4			5	1	1		3		9	5	6 postes mixtes
	S1_A N3	4			4	3					11	7	6 postes mixtes
	S2_A N3	4			4	3		1	3		9	5	6 postes mixtes
	AN3	4			4	3		1	4		10	6	6 postes mixtes
	S1_A N4	6			5	5	1	1	8		11	7	7 postes mixtes
	AN4	3			4	2	1	1	3		9	5	5 postes mixtes
	AN5	1			3	1		1	1		6	4	1 mixte
	AN6	1			3	1		1	1		5	3	1 mixte
	AN7	1			3	1		1	1		5	3	1 mixte
	AN8	1			2	1		1	1		4	3	1 mixte
GHANA (558 KM)	AN1	22	1		5						28	5	
	S1_A N2	25			5						30	6	
	S2_A N2	15	2		3			1			17	3	4 postes mixtes, 4 Radars
	AN2	15	2		3			1			25	3	4 postes mixtes, 4 Radars
	S1_A N3	12	1		4						13	4	3 postes mixtes
	S2_A N3	16	2		5			1			19	5	5 postes mixtes
	AN3	13	1		5			1			16	3	4 postes mixtes
	S1_A N4	21	2		4						22	4	5 postes mixtes 3 Radars
	AN4	18	2		4						20	4	5 postes mixtes 3 radar
	AN5	16	2	4'	3			1			18	3	3 mixtes 4 radar (4 Sécurité Routière)
AN6	13	2	7	3			1			15	3	3 mixtes 7	

Pays	Nombre de barrières routières	Police	Immigration	Sécurité Routière (Nigeria)	Douane	Gendarmerie/NDLEA (Nigeria)	Syndicat/NAQC (Nigeria)	Santé/Vétérinaire/Phytosanitaire	Armée/FRCI (Cote d'Ivoire)	Impôt	TOTAL	AUX 100 KM	Observations
													radar (7 Sécurité Routière)
	AN7	11	2	6	3			1			13	2	3 mixtes 6 radar (6 Sécurité Routière)
	AN8	11	2	6	3			1			13	2	3 mixtes 5 radars (7 Sécurité Routière)
TOGO (53 KM)	AN1				2		1				3	3	
	S1_A N2				2		1				3	3	
	S2_A N2				2		1				3	3	
	AN2				2		1				3	3	
	S1_A N3				2						2	2	
	S2_A N3				1		1				2	2	
	AN3				1		1				2	2	
	S1_A N4				1		1				2	2	
	AN4				1		1				2	2	
	AN5				1		1				2	2	1' dispositif sécuritaire
	AN6				1		1				2	2	1' dispositif sécuritaire
	AN7	1				1	1	1		1	4	4	1' dispositif sécuritaire et 1 poste mixte (Police & Gendarmerie)
	AN8	1				1	1	1		1	4	4	1' dispositif sécuritaire et 1 poste mixte (Police & Gendarmerie)
BENIN (135 KM)	AN1	5			1	2	2		1		11	8	
	S1_A N2	4			4	7	2				17	13	
	S2_A N2	3			5	5	4		1	1	17	13	2 postes mixtes
	AN2	3			5	5	4		1	1	17	13	2 postes mixtes
	S1_A N3	3			3	4	3		1		13	10	1 poste mixte
	S2_A N3	3			4	5	3		1	1	17	13	1 poste mixte
	AN3	3			5	4	3		1		15	11	1 poste mixte
	S1_A N4	5			4	4	3		1	3	19	14	1 poste mixte
	AN4	4			3	3	3		1	1	15	11	1 poste mixte

Pays	Nombre de barrières routières	Police	Immigration	Sécurité Routière (Nigeria)	Douane	Gendarmerie/NDLEA (Nigeria)	Syndicat/AQC (Nigeria)	Santé/Vétérinaire/Phytosanitaire	Armée/FRCI (Cote d'Ivoire)	Impôt	TOTAL	AUX 100 KM	Observations
	AN5	4			5	3			1		11	8	2 postes mixtes
	AN6	3			3	1					6	4	2 postes mixtes
	AN7	1			3						4	3	1 poste mixte
	AN8	1			2						3	2	Poste de la sortie de Cotonou en allant vers Ekpe n'est pas comptabilisé
NIGERIA (105 KM)	AN1	12	2		17	1	1	1			34	32	
	S1_A N2	6	5		6	1	1	1			17	16	3 postes mixtes
	S2_A N2	4		3	5	1	1	1			15	14	4 postes mixtes
	AN2	4		3	5	1	1	1			15	14	
	S1_A N3	2	1	2	5	1	1				9	9	3 postes mixtes
	S2_A N3	3	1	2	5	1	1	1			9	9	4 postes mixtes
	AN3	4	1	3	5	1	1	1			9	9	5 postes mixtes
	S1_A N4	8	1	5	6	1	1	1			14	13	5 postes mixtes
	AN4	7		3	7	1	1	1			16	15	5 postes mixtes
	AN5	6	2	5'	11	1	1	3			17	16	7 postes mixtes
	AN6	5	2	7'	10	1	1	2			15	14	6 postes mixtes
	AN7	4	2	6	9	1	1	2			13	12	6 postes mixtes
	AN8	4	2	6		1	1	2			13	12	6 postes mixtes. Les postes concentrés au niveau du PCJ de Seme-Kraké sont réduits

Source : Base de données OCAL

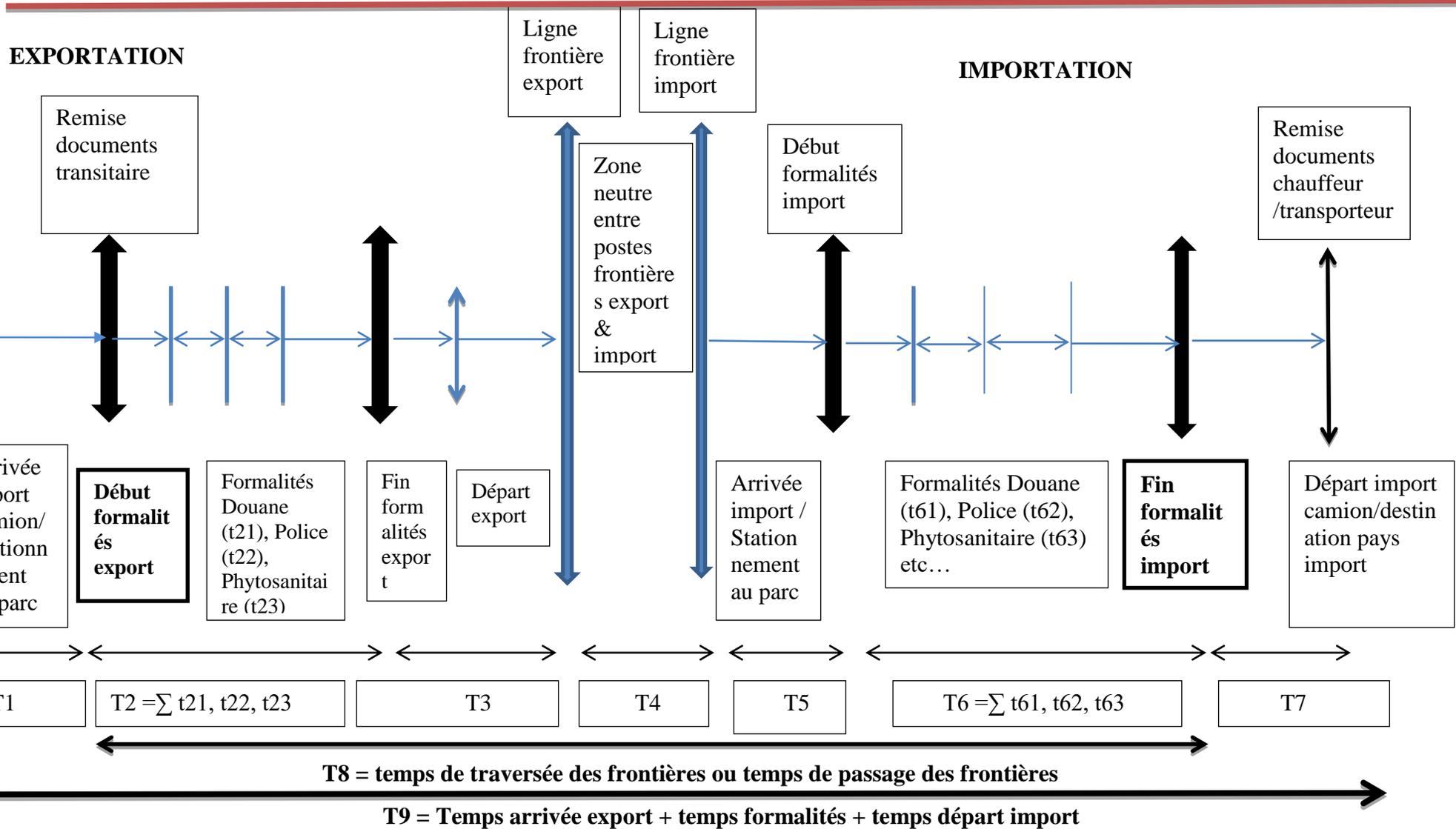
N.B. les chiffres suivis de (*) ne sont pas comptabilisés. Ces chiffres concernent les postes de sécurité routière qui sont érigés sur les tronçons du Ghana et du Nigeria et même le dispositif de sécurité (ralentisseur) érigé sur le tronçon du Togo entre le péage et le seul poste de contrôle de la Douane.



TEMPS DE TRAVERSEE DES FRONTIERES : CAS DE PFCTAL

(SENS DE LECTURE)

ARRIVEE EXPORT DU CAMION AU POSTE FRONTIERE – DEPART IMPORT DU CAMION AU POSTE FRONTIERE



s/Tronçons		CORPS PRESENTS																								TOTAL_AN8	TOTAL_AN9	TOTAL_AN4	TOTAL_AN3	TOTAL_AN2									
Corridor	Pol AN 7	Pol AN 6	Pol AN 5	Pol AN 4	Pol AN 3	Pol AN 2	Pol AN 1	Dou AN 7	Dou AN 6	Dou AN 5	Dou AN 4	Dou AN 3	Dou AN 2	Dou AN 1	Gen d/mm AN 6	Gen d/mm AN 5	Gen d/mm AN 4	Gen d/mm AN 3	Gen d/mm AN 2	Gen d/mm AN 1	Syn AN 6	Syn AN 5	Syn AN 4	Syn AN 3	Syn AN 2						Syn AN 1	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 6	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 5	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 4	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 3	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 2	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 1		
Total		1	1	4		3	4		3	4	5		3	8	1	1	2		3	5			1			0	0	2	2	2		0	14	5	6	9	10	9	
Elubo				1																																1			
Ankassa		1		1																														1		1			
Sowodazem			1	1																															1		1		
Sunkwya																																							
Onzanyamiye																																							
Compound			1	1																															1		1 M		
Mpataba																																							
Sameye (mixte)		1	1	1	1	1	1*		1	1	1			1	1	1	1	1										1							1	1	1	1	1
Menzor																																							
Akpandu																																							
Essiaman																																							
Aximjunction		1	1	1			1			1	1	1	1																						1	1	1	1	1
Abora																																							

s/Tronç ons		CORPS PRESENTS																										TOTAL_AN8	TOTAL_AN9	TOTAL_AN4	TOTAL_AN3	TOTAL_AN2								
Corridor	Pol AN 7	Pol AN 6	Pol AN 5	Pol AN 4	Pol AN 3	Pol AN 2	Pol AN 1	Dou AN 7	Dou AN 6	Dou AN 5	Dou AN 4	Dou AN 3	Dou AN 2	Dou AN 1	Gen d/mm AN 6	Gen d/mm AN 5	Gen d/mm AN 4	Gen d/mm AN 3	Gen d/mm AN 2	Gen d/mm AN 1	Syn AN 6	Syn AN 5	Syn AN 4	Syn AN 3	Syn AN 2	Syn AN 1	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 6						AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 5	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 4	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 3	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 2	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 1			
Apim anim		1		1																															1		1			
New Aman ful Jct		1	1	1	1																														1	1	1	1		
Apim anim																																								
Takor adi			1	1	1	1																															1	1	1 M	1
Sekon di						1	1																																1	
Incha ban		1	1	1	1		2																													1	1	1		
Esaaman		1 M	1	1	1																																1	1	1	
Beposo																																								
Akate kimya		1	1	1	1																															1	1	1 M	1 M	
Cape Coast					1	1	3																																1 M	1
Moree					1																																	1		
Yamoranza																																								
Komantse		1	1	1																																1	1	1		
Saltpond junction						1	1																																	1
Mank																																								

s/Tronçons		CORPS PRESENTS																								TOTAL_AN8	TOTAL_AN9	TOTAL_AN4	TOTAL_AN3	TOTAL_AN2											
Corridor	Pol AN 7	Pol AN 6	Pol AN 5	Pol AN 4	Pol AN 3	Pol AN 2	Pol AN 1	Dou AN 7	Dou AN 6	Dou AN 5	Dou AN 4	Dou AN 3	Dou AN 2	Dou AN 1	Gen d/mm AN 6	Gen d/mm AN 5	Gen d/mm AN 4	Gen d/mm AN 3	Gen d/mm AN 2	Gen d/mm AN 1	Syn AN 6	Syn AN 5	Syn AN 4	Syn AN 3	Syn AN 2						Syn AN 1	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 6	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 5	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 4	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 3	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 2	AU TR ES (Ar m, San , Imp , SR, FR CI etc.) AN 1				
Dawh enya					1				1																										1			1			
Kpon e juncti on						1	1																																1		
Pram pam						1																																	1		
Tsopo li		1	1	1	1	1	1																													1	1	1	1		
Dawe nya														1																									2		
Dawa					1	1	1							1																									1	1	
Hwak po					1																																			1	
Sege																																									
Ada juncti on							1																																	1	
Sogak ope (mixt e)		1	1	1					1	1	1			1*	1			1	1	1															1	1	1	1	1		
Helui vi																																									
Dabal a juncti on									1		1			1	1																						1	1	1	1	
Torve																																								1	
Akatsi		1	1																																					1	1

s/Tronçons		CORPS PRESENTS																								TOTAL_AN8	TOTAL_AN5	TOTAL_AN4	TOTAL_AN3	TOTAL_AN2									
Corridor	Pol AN 7	Pol AN 6	Pol AN 5	Pol AN 4	Pol AN 3	Pol AN 2	Pol AN 1	Dou AN 7	Dou AN 6	Dou AN 5	Dou AN 4	Dou AN 3	Dou AN 2	Dou AN 1	Gen d/mm AN 6	Gen d/mm AN 5	Gen d/mm AN 4	Gen d/mm AN 3	Gen d/mm AN 2	Gen d/mm AN 1	Syn AN 6	Syn AN 5	Syn AN 4	Syn AN 3	Syn AN 2						Syn AN 1	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 6	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 5	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 4	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 3	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 2	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 1		
Sokpo (avant pont)					1	1																																	
Sogakope	1	1	1	1	1	1									1	1	1	1	1	1																1	1		
Dabalajt					1					1																											1	1	
Hikpo																																							
Tordzinu				1	1																																1	1	
Abor (mixte)				1		1*	1							1*	1																						1	1	
Afife						1	1																																1
Avalavi																																							
Atiteti																																							
Weta	1	1	1	1																																	1	1	
Klikor						1	1																																1
Agbozume						1	1																																1
Laklivikope	1	M				1	1																																1
Nogokpo																																							
Hojecti	1	1	1																																			1	1

s/Tronçons		CORPS PRESENTS																								TOTAL_AN8	TOTAL_AN5	TOTAL_AN4	TOTAL_AN3	TOTAL_AN2								
Corridor	Pol AN 7	Pol AN 6	Pol AN 5	Pol AN 4	Pol AN 3	Pol AN 2	Pol AN 1	Dou AN 7	Dou AN 6	Dou AN 5	Dou AN 4	Dou AN 3	Dou AN 2	Dou AN 1	Gen d/I mm AN 6	Gen d/I mm AN 5	Gen d/I mm AN 4	Gen d/I mm AN 3	Gen d/I mm AN 2	Gen d/I mm AN 1	Syn AN 6	Syn AN 5	Syn AN 4	Syn AN 3	Syn AN 2						Syn AN 1	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 6	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 5	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 4	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 3	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 2	AU TR ES (Ar m, San , SR, FR CI etc.) AN 1	
Vodougbe (péage)									1				1	1							1	1	1	1	1	0								1	1	1	1	2
Sanve Condji																																						
Total						0	1		1	1	1	1	2	2					0		1	1	1	1	1	0								2	2	2	2	3
Hillacondji																1																			1			0
Agouè					1					1	1	1			1	1	1		1	1							1	1	1	1	1			1	1	2	3	3
Grand Popo			1							1	1	1	1				1			1														1		1	1	1
Adjaha																																						0
Comé				1	1	1											1	1					1	1											2	1	2	
Gadome		1	1						1	1							1		1						1								1	1	1	1	3	
Gueze				1												1			1																1	1	1	
Segbohoulè													1											1													1	1
Ouidah			1	2	1	1	1			1	1	1	1												1	1								1		1	1	2
Ahazon																1	1		1							1								1		1	1	1
Pahou																																					0	
Cotonou																																					0	

