



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

DON IDA N° H549-TG

RAPPORT AN 2 : JUILLET 2011 – JUIN 2012

INTRODUCTION

Le secteur des transports et du commerce joue un rôle primordial dans la politique de développement adoptée par les gouvernements des pays du corridor Abidjan-Lagos. Il constitue un élément important du développement des pays et de la compétitivité de leur économie. De ce fait, la politique des gouvernements met l'accent sur la facilitation du commerce, l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports par l'instauration d'une saine concurrence entre moyens, modes et entreprises de transports ainsi que l'amélioration de l'infrastructure routière et une bonne gestion et coordination.

Le Projet de Facilitation du Commerce et du Transport sur le Corridor Abidjan-Lagos (PFCTAL) se veut être un outil d'intégration régionale capable de créer une synergie d'actions et de suivre toutes les actions en vue de la fluidité du transport et du commerce sur ce corridor.

Après deux ans de mise en œuvre, le Secrétariat Exécutif de l'OCAL, en charge du suivi et évaluation de cet ambitieux projet, a élaboré le rapport de l'an 2 du PFCTAL qui est un condensé de l'ensemble des informations courantes, conjoncturelles et mesurables sur les indicateurs de performance du Corridor Abidjan-Lagos dont la variation est sensible sur une courte période. Le présent rapport présente les résultats des collectes de données sur les indicateurs de performance du projet de la période allant de juillet 2011 à juin 2012.

La prise en compte de ces résultats obtenus par les Décideurs contribuera à l'optimisation les gains, à l'amélioration des stratégies pour accélérer l'atteinte des objectifs du projet en vue de la réalisation de l'option des gouvernements de réduire les barrières physiques et non tarifaires au commerce et au transport dans les ports, sur les routes et aux frontières du corridor Abidjan-Lagos.

METHODOLOGIE

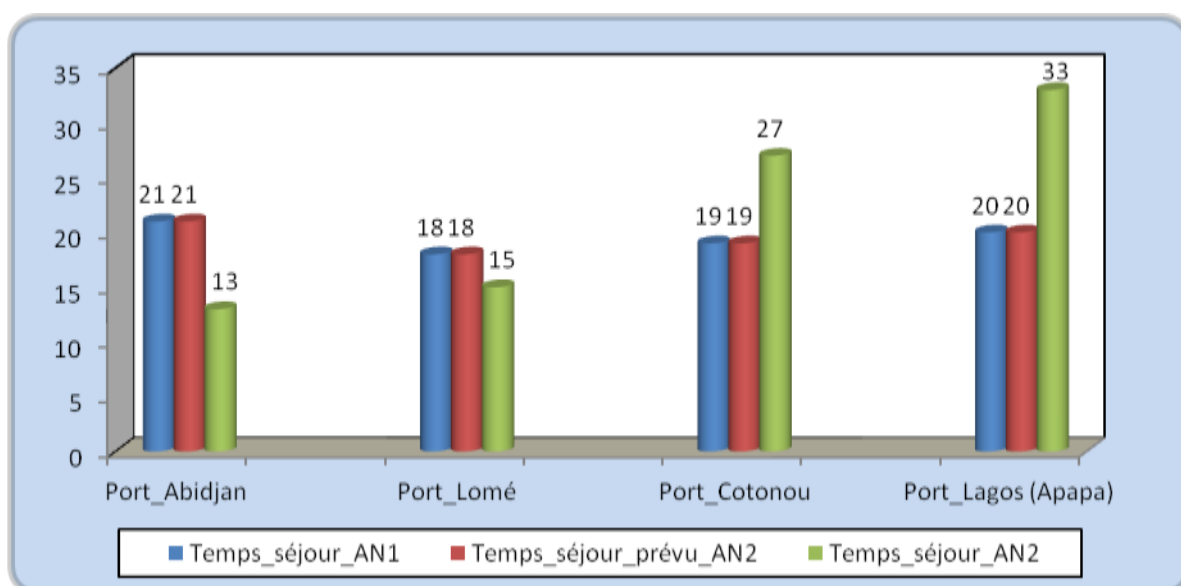
Indicateurs	Définition/mode de calcul	Outils/Méthodes de collecte
1-Le Guichet Unique (GU) informatisé a été mis en place et est opérationnel	100% des opérations portuaires sont traitées par GU	Suivi mensuel de différentes étapes de mise en place du GU tel que convenu entre le gouvernement et les acteurs portuaires
2-Temps de séjour des marchandises au port	Différence entre Date de sortie du conteneur/marchandises du port et la date de déchargement	Collecte des données dans le système informatique des consignataires, des manutentionnaires, et des autorités portuaires
3-Nombre de barrages routiers et / ou aux 100 km	Nombre de points de contrôle	Dénombrement périodique des postes de contrôle par tronçon de corridor
4-Temps de passage aux frontières	Différence entre l'heure de fin des formalités du poste-frontalier du pays de destination et l'heure de démarrage des formalités douanières du pays de provenance	Enregistrement des dates et heures d'arrivée et de départ de la frontière d'un échantillon représentatif de camions chargés de marchandises à chaque poste frontière
5-Pourcentage des routes en bon état et en état acceptable (IRI<6)	La mesure de l'Indice de Rugosité à l'aide d'un rugosimètre	C'est la conversion des résultats de l'inspection visuelle en IRI
6-Nombre de kilomètres de routes remises en état	C'est le nombre de km de routes réhabilitées sur financement IDA comparé à l'objectif fixé	C'est le pourcentage de routes en état bon et acceptable financé par IDA selon l'inspection visuelle ou IRI
7- Pourcentage de camionneurs familiarisés à au moins deux moyens de prévention du VIH/SIDA	Nombre de conducteurs et autres qui déclarent connaître au moins 2 moyens de prévention du VIH/Sida sur la population d'enquêtés	Enquête de surveillance comportementale du VIH
8- Pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatifs avec un partenaire occasionnel	Nombre de conducteurs et autres qui déclarent avoir utilisé le préservatif au cours du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel sur la population d'enquêtés	

RESULTATS**I- DANS LES PORTS****1- Guichet Unique aux Ports**

PAYS	ETAT D'AVANCEMENT
TOGO	<ul style="list-style-type: none"> • le choix du modèle de GUCE à mettre en place, préalable à la poursuite de la mission du consultant est à l'étude par les autorités en vue d'une décision. Une mission expresse du consultant est en cours de préparation après avis favorable de la Banque. • Un sous comité a été mis en place pour faire une étude comparative des différents types et modes de Guichet unique. Ce sous comité est composé du Port, de la Douane, du Conseil National des Chargeurs, du Coordonnateur du PFCTCAL et du Directeur de Cabinet du Ministre du Commerce.
BENIN	<ul style="list-style-type: none"> • confié à SOGET-BIVAC en novembre 2010 et démarré en mars 2011. L'opérationnalisation du GU a commencé en septembre 2011 par la phase Import. • Les actions de développement des applications prévues se poursuivent. • L'émission du Bordereau de Frais Unique (BFU) et les paiements dans deux Banques (ECOBANK et BOA) sont effectifs.
COTE D'IVOIRE	<ul style="list-style-type: none"> • l'Etat a décidé d'installer un GU du commerce extérieur (GUCE) avec l'ajout d'autres interfaces au GUCE (routier, ferroviaire et aérien. • Un comité de pilotage et de suivi du projet a été créé par arrêté ministériel. Le Secrétariat Technique du comité examine le rapport de l'étude commanditée par le Ministère du Commerce et réalisée par le BNETD.
NIGERIA	<ul style="list-style-type: none"> • Le comité mis en place a débuté ses travaux en Septembre 2011 par l'interconnexion des Douanes avec NAFDAC¹. • L'entreprise Webb-Fontaine recrutée pour la mise en place du Guichet Unique a acheté le matériel informatique, aménagé les locaux. Elle devrait démarrer les essais en juin 2012. Mais le Ministère des Finances a recruté un consultant qui a pour mission de mettre en place une nouvelle plateforme d'interconnexion de tous les acteurs portuaires. Il faut noter que le contrat du gouvernement avec Webb Fontaine arrive à échéance à fin décembre 2012.

¹ NAFDAC : National Agency for Food and Drug Administration and Control

2- Temps de séjour des marchandises au Port (en jours)



Source : Base de données OCAL

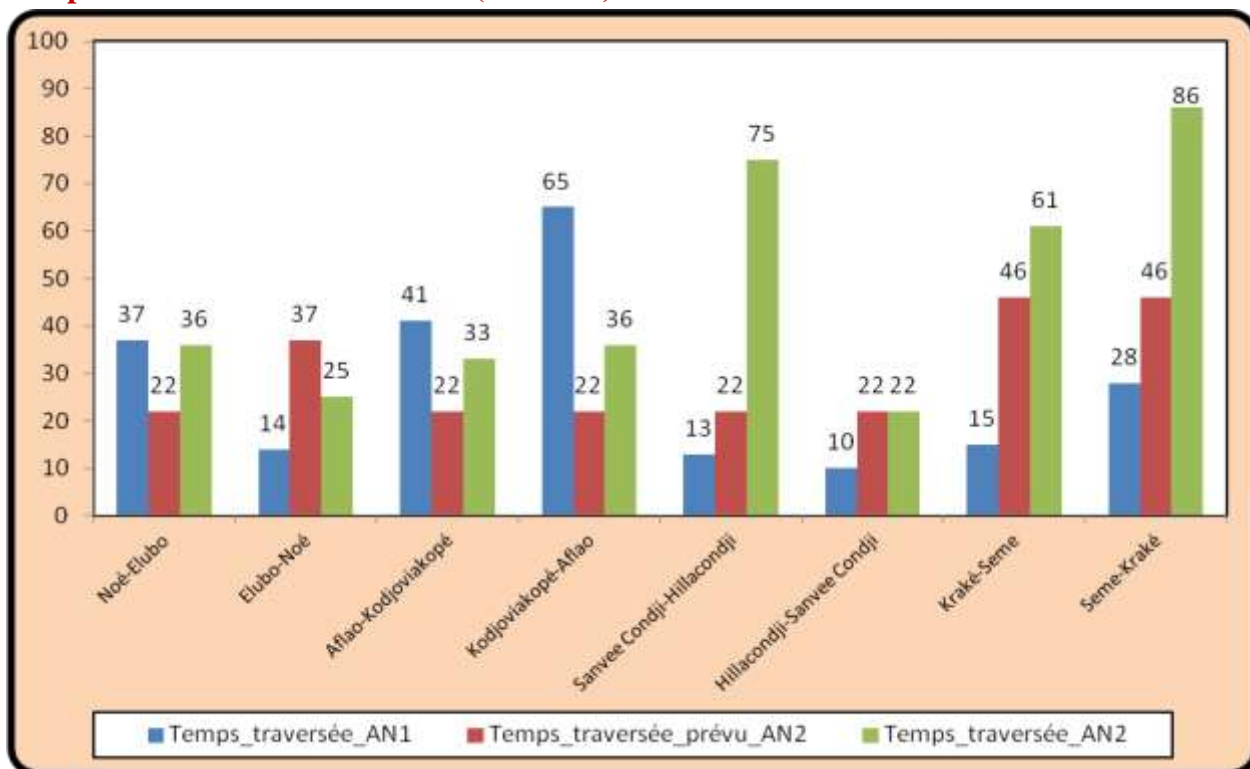


Photo 1 : Conteneurs au port de Lomé

Les temps de séjour des marchandises obtenus aux ports de Lomé et d'Abidjan ont diminué alors que ces temps ont augmenté aux ports de Cotonou et d'Apapa par rapport aux valeurs obtenues en l'an 1. Aussi seuls les Ports de Lomé et d'Abidjan ont atteint l'objectif prévu à l'An2

II- AUX FRONTIERES

3- Temps de traversée des frontières (en heure)



Source : Base de données OCAL

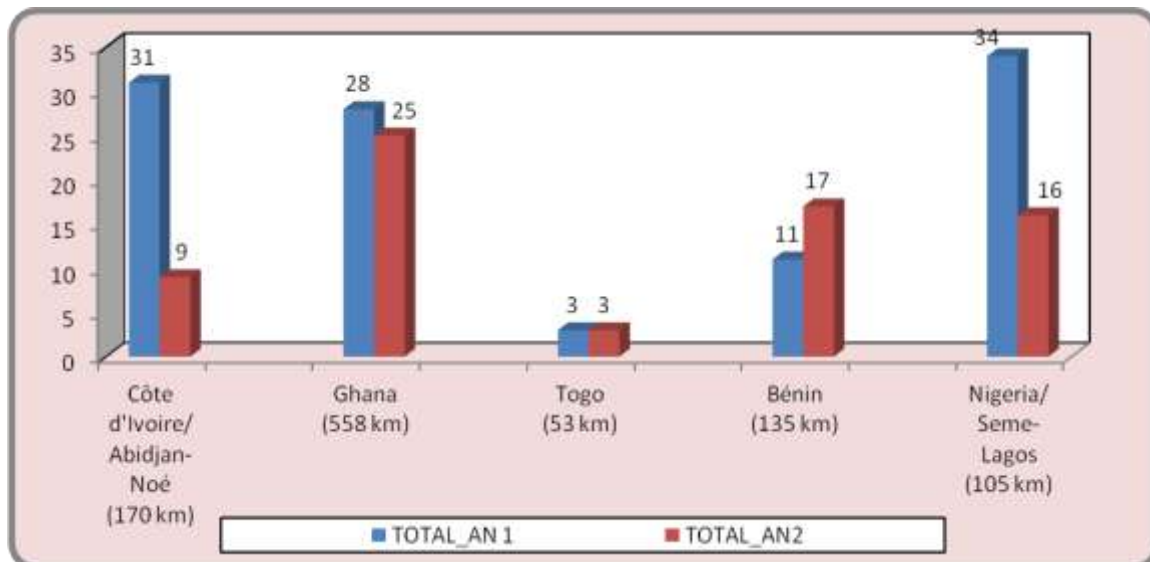
Les temps de traversée des frontières sont inférieurs aux valeurs obtenues en l'an 1 pour les frontières (Aflao-Kodjoviakopé, Kodjoviakopé-Aflao) alors que ces temps sont supérieurs à ceux obtenus aux autres frontières pour la même période hormis celui de Noé-Elubo qui a pratiquement gardé la même tendance.



Photo 2 : Camion chargé de marchandises sur le parking de Kraké (Frontière Bénin-Nigéria)

III- SUR LES ROUTES

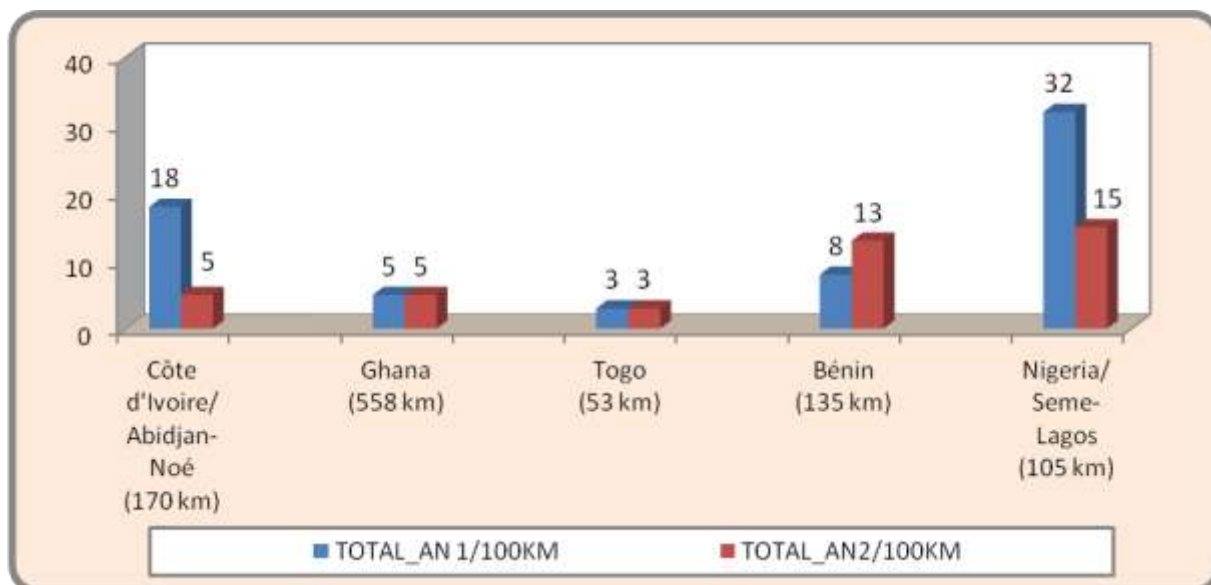
4-1 Nombre de Postes de contrôle



Source : Base de données OCAL

Le nombre de postes de contrôle obtenu en l'an 2 est inférieur aux valeurs obtenues en l'an 1 pour Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria alors que pour le Bénin le nombre a augmenté. Le Togo a conservé le même nombre par rapport à l'an 1 (3).

4-2 Nombre de Postes de contrôle aux 100 KM



Source : Base de données OCAL



Le nombre de postes de contrôle aux 100 km fixé à 3 pour tous les pays est respecté par le Togo. Les autres pays (Côte d'Ivoire, Ghana, Bénin, Nigeria) ont enregistré des nombres plus élevés

Photo3 : Vue d'un poste de contrôle érigé sur une route du Corridor Abidjan-Lagos

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



Cet indicateur nécessite une étude qui sera exécutée par un consultant qui vient d'être recruté.

Cependant, l'OCAL conduit régulièrement une mission d'inspection visuelle de la route d'Abidjan à Lagos.

Ainsi, les résultats de la récente inspection visuelle de l'état de la route d'Abidjan à Lagos faite en juin 2012 fait ressortir que 81,91% de la route du corridor d'Abidjan à Lagos est en bon et acceptable état et représente 818,1 Km contre 79,21% en 2011 (805,4 km) ; le reste, soit 18,09% du corridor représente 180,7 km et est classé en mauvais état.

Photo 4 : Panneau indicatif des travaux de réhabilitation de la route Godomey-Pahou (Bénin)

6- Le nombre de kilomètres de routes remises en état

Cet Indicateur n'a pas été renseigné pour le rapport de l'an 2 du fait du retard accusé par les pays dans le démarrage des travaux financés par la Banque Mondiale dans le cadre du PFCTAL.



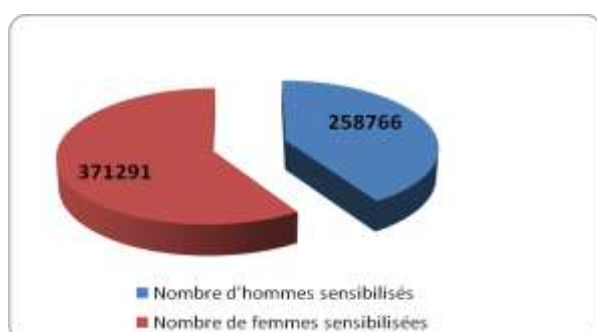
Photo 5 : Vue partielle de la route Aného-Sanvee Conджи en réhabilitation

IV-ACTIVITES RELATIVES AU VIH

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

Il est prévu une augmentation de cet indicateur de 80% à 83% à l'An2. Pour améliorer le niveau de connaissance des camionneurs sur les moyens de prévention du VIH, il a été sensibilisé durant l'An2, 630 057 camionneurs, apprentis camionneurs et populations riveraines des Ports et frontières du Corridor Abidjan-Lagos.

Graphique 1 : Répartition par sexe des personnes touchées lors des activités de sensibilisation sur le VIH de juillet 2011 à juin 2012



L'Enquête de Surveillance de Deuxième Génération du VIH (ESDG) à mi-parcours est en cours de préparation et permettra de renseigner cet indicateur de performance. Cette enquête sera exécutée en 2013 comme prévu dans le PAD.

Source : Base de données OCAL

8- Le pourcentage de camionneurs reportant l'utilisation de préservatifs avec un partenaire occasionnel a progressé

Graphique 2 : Répartition du nombre de condoms distribués de juillet 2011 à juin 2012



Cet indicateur doit augmenter de 72% à 75% à l'An2. Dans ce cadre, il a été réalisé une promotion du port correct du condom et distribué aux populations cibles, 1 315 452 condoms.

Source : Base de données OCAL

L'indicateur de performance concernant l'augmentation du port du préservatif lors du dernier rapport sexuel avec un partenaire occasionnel, sera aussi renseigné par l'Enquête de Surveillance de Deuxième de Génération du VIH à mi-parcours qui se déroulera en 2013.

Outre les activités de sensibilisation, au cours de l'an 2, il a été:

- formé 160 membres (125 hommes et 35 femmes) des Unités Focales de Lutte contre le Sida (UFLS) des Ports, des Ministères des Transports et des Travaux Publics et des entreprises de Transport de marchandises de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo, du Bénin et du Nigéria, sur les techniques d'IEC/CCC ;



- formé 138 pairs éducateurs (114 hommes et 24 femmes) pour l'animation des activités de sensibilisation ;
- réalisé une dotation des Ports d'Abidjan, de Téma, de Lomé, de Cotonou et d'Apapa, en TV, lecteurs DVD et en préservatifs pour l'animation des activités de sensibilisation ;
- disséminé le manuel simplifié de gestion des déchets sanitaires.

V- BENEFICIAIRES DU PROJET

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

Le nombre de femmes bénéficiaires directes du projet à l'an2 est de 371 652 contre 3 000 000 attendues. Cette contre performance est due au retard observé dans l'exécution des travaux de construction des routes. La plupart des bénéficiaires touchées, l'ont été par le biais de la composante VIH (371 350 femmes).

CONCLUSION

L'un des constats majeurs à l'issue de deux ans de mise en œuvre est le retard observé dans les pays dans la réalisation des activités et des mesures à prendre pour l'atteinte des objectifs. De ce fait, la plupart des indicateurs sont en deçà des résultats escomptés. Cette situation mérite des actions vigoureuses et concertées des différents acteurs. La dissémination de ce rapport à toutes les parties prenantes et la poursuite d'un plaidoyer dynamique auprès des hautes Autorités des cinq pays et la mise en œuvre effective des recommandations y contenues devront donner une impulsion nouvelle aux actions à mener en vue de l'atteinte des objectifs.

L'implication réelle, des différentes administrations et autres acteurs dans la collecte régulière des données, devra servir de base de pérennisation pour la mise en place d'une banque de données nécessaire à la prise de décisions. Il est en outre attendu des CNF une plus forte implication en vue de la réduction des différentes formes de barrières au développement du commerce et du transport sur le corridor Abidjan-Lagos.

Il appartient de ce fait aux différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PFCTAL, de s'investir davantage dans les réformes en cours pour une amélioration substantielle et soutenue des indicateurs de performance.

