



ABIDJAN-LAGOS CORRIDOR

UNE ROUTE - UNE VISION



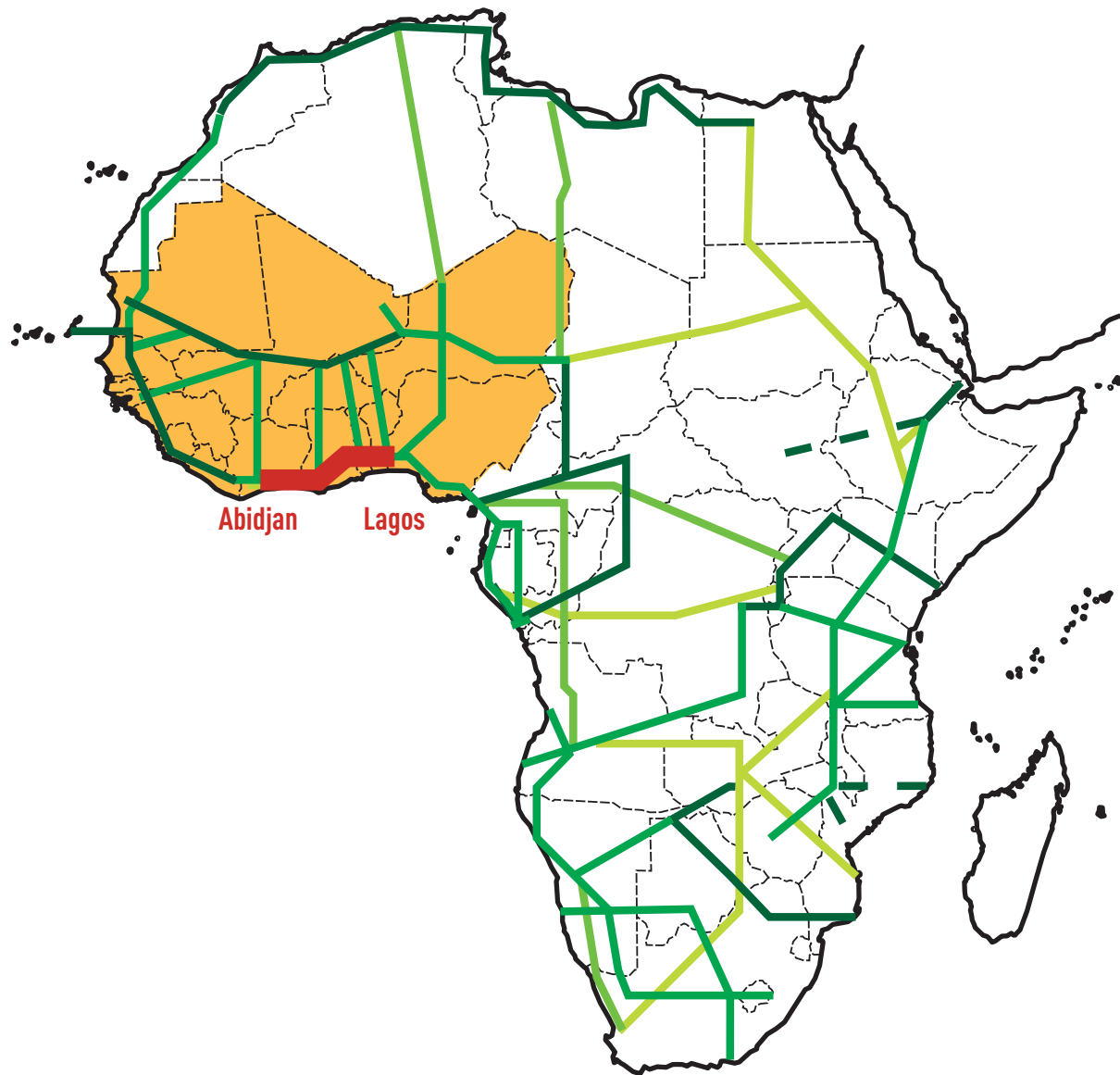
LES CORRIDORS DE TRANSPORT EN AFRIQUE À L'HORIZON 2040, SELON LE PROGRAMME POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (PIDA)

La perspective du prolongement du corridor vers Dakar d'abord puis de la jonction future avec le réseau des corridors du continent renforcera les effets intégrateurs de ce projet.

M. Marcel de Souza
Président de la commission
de la CEDEAO



ABIDJAN-LAGOS
CORRIDOR
UNE ROUTE - UNE VISION



Cette brochure a été réalisée en 2017 dans le cadre du «Programme sur la fourniture de services et d'assistance dans la préparation et la gestion du projet du développement du Corridor routier Abidjan-Lagos», abrité par la Commission de la CEDEAO, par le biais du Mécanisme de prestation de services PIDA (SDM) du NEPAD, et financé par la coopération allemande internationale (GIZ). *Bureau d'études : GAUFF Ingenieure.*

• LE MOT DU PRESIDENT
DE LA COMMISSION DE
LA CEDEAO.....p05

• CONTEXTE....p08

• UN PROJET DÉJÀ
À L'ŒUVRE.....p13

• DES FREINS À LA LIBRE
CIRCULATION.....p18

• LE CORRIDOR,
UN ÉNORME
POTENTIEL.....p25

• LE CORRIDOR, UN
ACCÉLÉRATEUR
SOCIO-ÉCONOMIQUE
D'ENVERGURE...p30

• UNE AUTORITÉ
AUTONOME POUR
GÉRER LE CORRIDOR...p32

• LES ÉTAPES À VENIR...p36

• CONCLUSION...p37

SOM
MAIRE

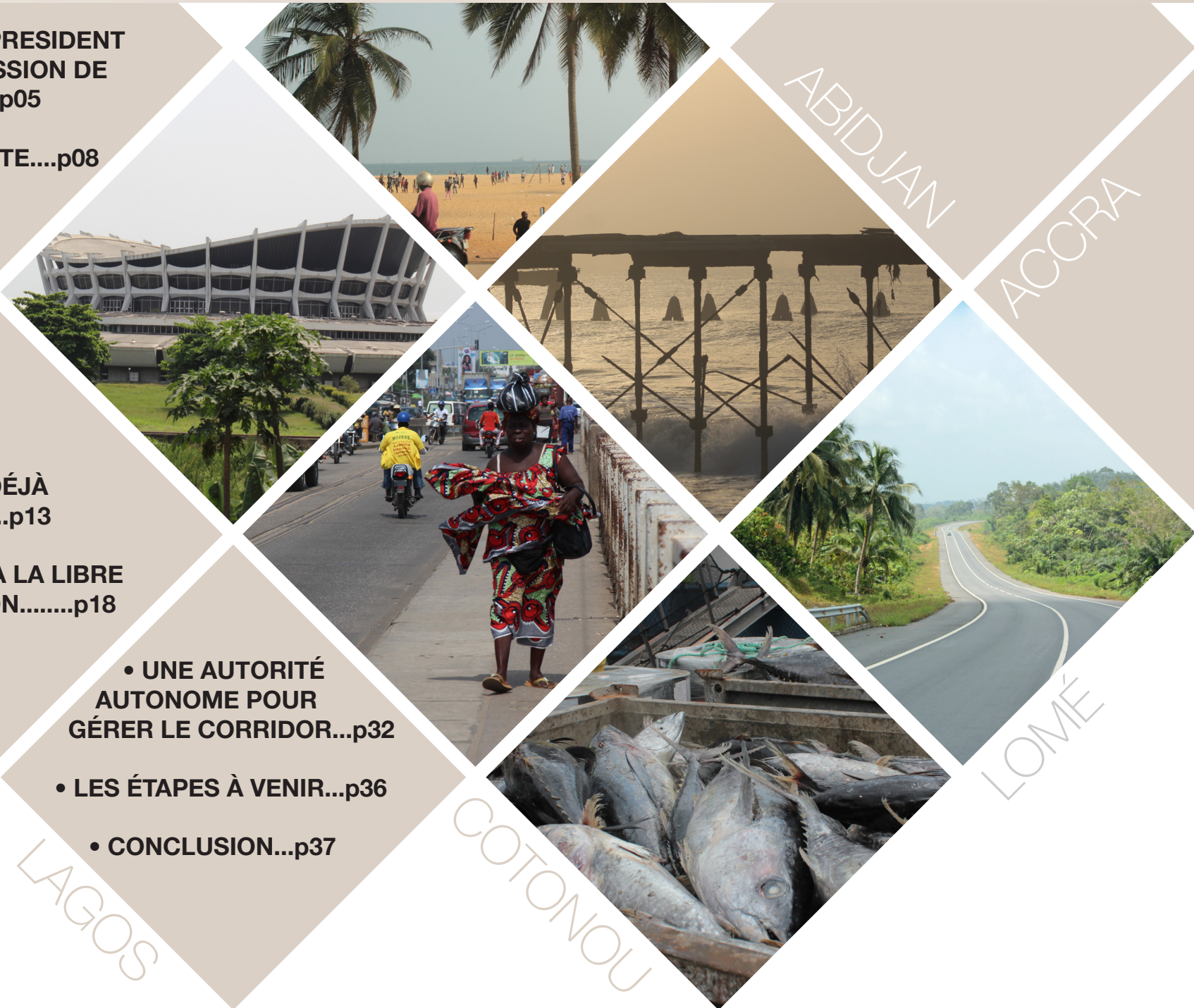
LAGOS

COTONOU

LOMÉ

ABIDJAN

ACCRA







LE MOT DU PRÉSIDENT



M. Marcel de Souza

Président de la Commission de la CEDEAO

“ **Le Corridor Abidjan – Lagos est un projet ambitieux prioritaire pour la CEDEAO. Il constitue un levier incontournable pour réaliser l'intégration régionale visant à stimuler la croissance économique et éradiquer la pauvreté.**

La « Vision 2020 » de la CEDEAO appelle à la création d'un environnement régional favorable dans lequel les citoyens d'Afrique de l'Ouest doivent pouvoir se déplacer librement et aisément pour mener à bien leurs activités et leurs affaires. Elle vise à la construction d'une union économique régionale compétitive, viable et sécurisée avec des économies nationales intégrées au niveau régional et capables de s'insérer dans l'économie mondiale.

Le déficit et l'inefficacité des infrastructures coûte des milliards de dollars par an et handicape la croissance, le commerce intra régional et les investissements. Depuis la création de la CEDEAO, soit en 42 ans, la part du commerce intra régional atteint à peine 15%. Cela est, à l'évidence, insuffisant pour intégrer nos économies.

LE MOT DU PRÉSIDENT

Partant de ce constat, les Etats des cinq pays traversés par le corridor (Nigéria, Bénin, Togo, Ghana et Côte d'Ivoire) sont convenus que le développement d'infrastructures régionales de transport performantes était impératif pour y remédier.

Par le traité signé à Yamoussoukro en mars 2014, les chefs d'Etats ont pris l'engagement de promouvoir et réaliser un corridor de développement commun aux cinq pays, autour d'une

autoroute reliant Lagos à Abidjan.

Ce projet de Corridor Lagos-Abidjan est parfaitement en phase avec les objectifs de la Vision de la CEDEAO car il répond à 3 critères essentiels :

- Impact majeur en termes de densité économique et de commerce intra régional
- Viabilité et « bancabilité »
- Forte appropriation politique

Ce corridor ce n'est pas simplement une autoroute 2x3 voies. C'est un espace le long duquel et à partir duquel se développeront des zones d'activités économiques qui puiseront leur dynamisme dans l'accroissement considérable des capacités du transport routier et dans l'amélioration des flux de circulation et d'échanges des personnes et des biens, y compris en terme de sécurité. De plus, les interconnexions entre modes et réseaux de transports rapprocheront considérablement lieux de production et de consommation et ouvriront des facilités d'accès accrues vers et depuis les pays enclavés.

Le développement du commerce intra régional sera le mécanisme par lequel pourront se créer des activités créatrices d'emplois, parce que les entrepreneurs de demain ont besoin, pour la réussite de leurs activités, de mobilité et de fluidité, ce que peut leur apporter un espace comme ce corridor. Cela profitera plus largement aux populations des cinq pays et contribuera au développement économique et social de la sous-région. La perspective du prolongement du corridor vers Dakar d'abord puis de la jonction future avec le réseau des corridors du continent renforcera d'autant les effets intégrateurs de ce projet.

Toutes les études de pré-faisabilité ont démontré la viabilité du projet. Mais sa réussite réside dans la capacité de préparation pour le faire passer d'un stade conceptuel à un stade de faisabilité et rendre ce projet « bancable », qu'il puisse attirer par exemple le secteur privé à travers des mécanismes de partenariats public-privé tel que le recommande le

Traité.

Pour ce faire, le projet bénéficie de l'appui et du soutien de nombreux partenaires techniques et financiers. Déjà présents sur le terrain depuis plusieurs années à travers la réalisation de plusieurs travaux et programmes sur le tracé du corridor, certains d'entre eux comme la Banque africaine de développement (BAD), l'Union Européenne ou l'Agence de coopération allemande (GIZ) ont mobilisé les financements nécessaires à la conduite de ces études.

Il bénéficie également des ressources du mécanisme de prestation de services (SDM) de l'Agence du NEPAD puisque le corridor Abidjan-Lagos figure parmi les seize projets-phares prioritaires du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), programme stratégique continental de l'Union Africaine, piloté par l'Agence de planification et de coordination du NEPAD.

Au plan politique et institutionnel, de réelles avancées ont été faites dans l'adoption des cadres réglementaires pour la facilitation du transport et du transit routiers dans la sous-région. De plus tous les Etats ont intégré ce projet dans le développement futur de leur réseau routier.

Le degré de mobilisation des pouvoirs publics et des acteurs économiques et sociaux des cinq pays concernés est élevé autour de ce projet, comme le montre cet exemple encourageant d'une réunion récente au printemps 2017 à Lomé de la Fédération des chambres de commerce et d'industrie de l'Afrique de l'Ouest (FCCIAO) pour identifier des investisseurs potentiels pour la réalisation du projet.

Le Comité de pilotage du projet, inscrit dans le traité et composé des ministres des transports et/ou de l'équipement des pays concernés, assure un suivi attentif et régulier de son état d'avancement. Parmi ses priorités figure la mise en place de l'autorité de gestion du corridor (ALCoMA).

C'est le signe d'une volonté forte de mener à terme dans les meilleurs délais la réalisation du Corridor et garantir sa pérennité.

La Commission de la CEDEAO, pour sa part, jouera pleinement son rôle éminent de coordination et de supervision pour conduire au bout ce magnifique projet. Elle œuvrera inlassablement et quotidiennement afin que tous les gouvernements des Etats par lesquels passe le Corridor puissent y trouver un point d'ancrage et travailler en harmonie pour réussir à créer cet espace commun de développement que nos peuples appellent de leurs vœux.

”





CONTEXTE

Le Corridor Abidjan - Lagos est un maillon socio-économique important, dans la région CEDEAO, du programme routier et autoroutier transafricain, projet structurant du Programme continental de l'Union africaine pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), approuvé par les Chefs d'État et de gouvernement au cours de leur 18e Sommet en janvier 2012 à Addis Abeba, en Éthiopie. Il fait partie des 16 projets du programme d'action prioritaire (PAP) du PIDA.



La part de l'Afrique dans le commerce international en 2011

(Source : BAD, 2012).

CONTEXTE

Le commerce entre pays africains demeure d'un niveau faible

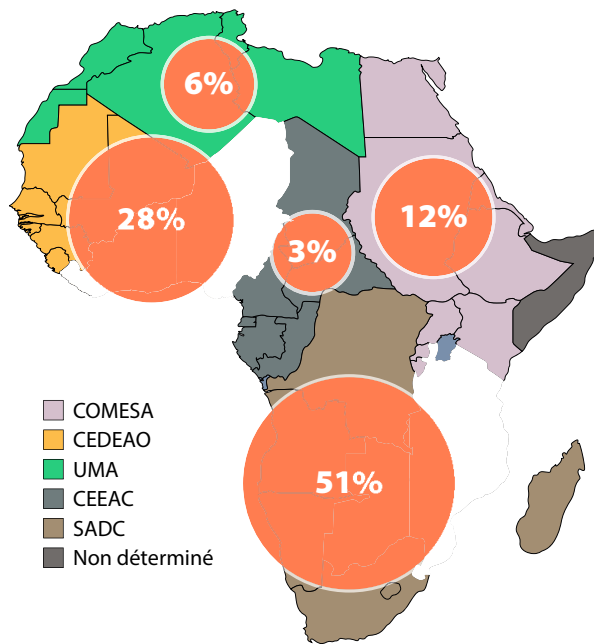
L'intégration économique de l'Afrique est freinée par d'importants déficits dans ses infrastructures de transport. Un investissement de 32 milliards de dollars dans l'amélioration et l'entretien du réseau routier africain se traduirait par une augmentation des flux commerciaux à hauteur de 250 milliards de dollars sur une période de 15 ans, et les principaux bénéficiaires seront les zones les plus isolées.

Commerce intra-régional en Afrique

La moitié du commerce régional intra-africain confinée en Afrique australe

Part du commerce intra-régional par région

Région	Intra-régional	Extra-régional
Europe de l'Ouest	61	39
Asie-Pacifique	39	61
Europe de l'Est	31	69
Amerique latine	21	79
Afrique	12	88
Moyen-Orient	10	90



■ COMESA
 ■ CEDEAO
 ■ UMA
 ■ CEEAC
 ■ SADC
 ■ Non déterminé

Note: En raison des chevauchements, la CAE, la CEN-SAD et l'IGAD ne sont pas prises en compte.

Source: Banque africaine de développement; données du fonds monétaire international

PIDA, PROGRAMME POUR LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE INTERCONNECTER, INTÉGRER ET TRANSFORMER UN CONTINENT

VISION DES TRANSPORTS DE PIDA :

PIDA va œuvrer à l'avènement d'un continent intégré où l'infrastructure et les services de transports permettent la libre circulation des biens et des personnes :

- En améliorant les liaisons entre les capitales africaines et les grands centres grâce à des routes modernes bitumées et à des réseaux ferroviaires modernes.
- En répondant à la demande d'infrastructures de réseaux de transports régionaux africains (ARTIN) au plus faible coût économique, en donnant la priorité aux pays enclavés, tout en réduisant au minimum l'impact environnemental de l'infrastructure et des services des transports.
- En développant des corridors ARTIN modernes, y-compris des ports d'entrée et des services de transport aérien, pour porter les performances des composantes ARTIN au niveau des meilleures pratiques mondiales sur le plan de l'efficacité, du coût, de la fiabilité et de la sûreté. Sur les 51 projets du PAP, 16 sont consacrés aux transports dont 10 Corridors.

Le corridor Abidjan-Lagos est le premier programme soutenu par le Mécanisme de prestation des services (SDM) du PIDA. Géré par l'Agence NEPAD, le SDM fournit des services pour amener les projets de la phase de conception à celle des études de faisabilité. Pour le corridor Abidjan-Lagos, le Mécanisme de prestation de services (SDM) de PIDA a fourni une assistance juridique et institutionnelle sur la mise en place d'une autorité transfrontalière de gestion du projet, des conseils en matière de communication ainsi que des services de renforcement des capacités. Ce projet pilote a été soutenu par le gouvernement allemand par l'intermédiaire de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ GmbH).

Le mauvais état des infrastructures limite notamment la capacité de croissance et de développement du secteur privé africain, et entrave en particulier la croissance de l'industrie grosse consommatrice de main-d'œuvre, qui est pourtant l'une des clés de la promotion d'une croissance inclusive sur le continent.

Outre les améliorations à apporter à son infrastructure physique, le commerce régional requiert une infrastructure « immatérielle » ou institutionnelle.

Les données mondiales disponibles démontrent l'importance d'une telle infrastructure institutionnelle. Par exemple, trois quarts des retards dans les expéditions sont imputables à des procédures administratives telles que le dédouanement ou l'inspection.

Bien que des solutions soient en cours dans les communautés économiques régionales (CER) à cet égard, le commerce régional demeure confronté à un éventail de barrières non tarifaires, et notamment à des règles restrictives d'origine, aux faiblesses des cadres juridiques et

réglementaires et au manque de facilitation du commerce. Ces facteurs requièrent des investissements coordonnés dans la réforme des cadres réglementaires, en parallèle avec un renforcement des capacités. Le développement des capacités permet également aux pays africains de mettre en oeuvre les accords de l'Organisation mondiale du commerce et de jouir de l'expansion du commerce qui en résulte.



\$172 milliards : le coût économique total des inefficacités du Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN) (PIDA).



Un investissement annuel de 93 milliards USD est nécessaire pour permettre à l'Afrique de satisfaire ses besoins en infrastructure.

(Source : PIDA, 2012).

Progrès de l'Afrique dans le domaine de l'intégration régionale

CER	Année de création	Zone de libre-échange	Union douanière	Marché commun	Union monétaire
SADC	1996	Réalisé	Réalisé	Réalisé	Envisagé
CAE	2001	Réalisé	Réalisé	Réalisé	Envisagé
CEDEAO	1975	Réalisé	Réalisé	Réalisé	Envisagé
COMESA	1994	Réalisé	Réalisé	Réalisé	Envisagé
CEEAC	1983	Réalisé	Envisagé	Non envisagé	Non envisagé
UMA	1989	Envisagé	Non envisagé	Non envisagé	Non envisagé
CEN-SAD	1998	Non envisagé	Non envisagé	Non envisagé	Non envisagé
IGAD	1998	Non envisagé	Non envisagé	Non envisagé	Non envisagé

■ Réalisé
 ■ Envisagé
 ■ Non envisagé

Les dirigeants de la CEDEAO ont depuis longtemps reconnu l'importance de l'intégration régionale comme solution à cette fragmentation et à l'isolement qui en découle.

L'Afrique de l'Ouest a accompli d'énormes progrès. Elle a créé une zone de libre-échange en 2004, puis une union douanière, un cadre pour la libre circulation des personnes, un passeport CEDEAO et la transformation du Secrétariat de la CEDEAO en Commission de la CEDEAO avec des attributions renforcées et divers engagements en faveur d'une plus grande intégration ont été pris.

En 2016 l'Indice de l'intégration régionale en Afrique donnait à la CEDEAO le score le plus élevé que la moyenne des CER sur les dimensions de la libre circulation des personnes et de l'intégration financière et macroéconomique. La note générale étant de 0,509, juste derrière la

CAE (0,540) et la SADC (0,531) supérieure à la moyenne des 8 CER qui est de 0,470.

Toutefois, ces engagements ne se sont pas toujours avérés faciles à mettre en œuvre. L'intégration régionale est un processus complexe, qui comporte trois dimensions.

La première, qui porte sur les infrastructures matérielles, couvre le développement des réseaux régionaux de transport, d'énergie et de télécommunications, et la mise en place de mécanismes institutionnels pour leur gestion et leur entretien.

La deuxième, axée sur les infrastructures immatérielles, fait référence à la levée des barrières intangibles entravant la libre circulation des biens, des services, des capitaux et de la main-d'œuvre, ainsi qu'à la mise en place de cadres institutionnels devant favoriser l'intégration des marchés nationaux. Il s'agit notamment d'éliminer les barrières au commerce, d'harmoniser les politiques en vue de promouvoir le commerce intra régional et l'investissement, de créer des institutions chargées de gérer les marchés transfrontaliers, et d'améliorer le climat des affaires à l'échelle régionale.

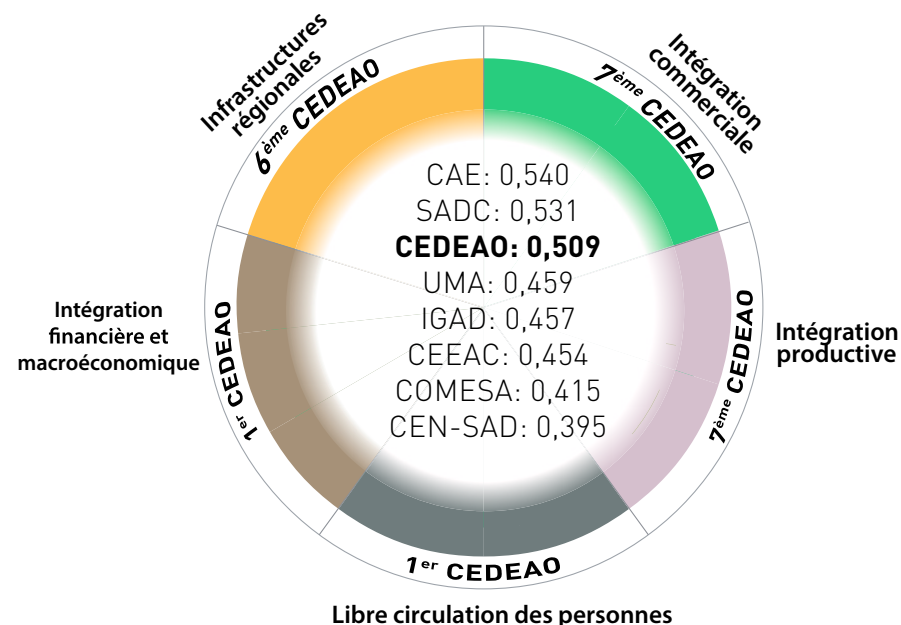
La troisième et dernière dimension porte sur l'action conjointe visant à relever les défis transfrontaliers à caractère régional ou continental, par exemple la gestion de l'eau, l'adaptation au changement climatique, les questions sanitaires transfrontalières, et d'autres domaines affectant la région dans son ensemble.



Le continent africain est caractérisé par une faible densité routière: 6,84 km pour 100 km² contre 12 km pour 100 km² en Amérique latine et 18 km pour 100 km² en Asie.

(Source : CEDEAO, 2017).

Indice de l'intégration régionale en Afrique selon les 5 dimensions



LA CEDEAO

La Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a été créée par Traité à Lagos (Nigeria) le 28 mai 1975. En 1993, ce traité a été révisé pour y apporter certaines améliorations. Elle regroupe 15 États (Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Guinée, Guinée Bissau, Gambie, Ghana, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Togo et Sierra Léone). Avec une population estimée à 328 millions d'habitants en 2013, elle est la plus peuplée des Communautés Économiques Régionales (CER) africaines. Elle représente plus de 30 pourcent de la population africaine et un quart de l'ensemble de la production du continent africain provient de cette région.

La région CEDEAO a affiché ces dernières années les meilleures performances économiques. En 2013, la croissance du PIB réel enregistrée dans la région était la plus élevée des Communautés économiques régionales (CER) africaines. Ainsi, le taux de croissance a atteint 6,7% en 2013 contre 5,9% en 2011 alors que le taux croissance moyen pour l'Afrique variait de 3,4% en 2011 à 4,0% en 2013.





UN PROJET DÉJÀ À L'ŒUVRE

Ces dernières années, des investissements considérables ont été consentis pour des travaux de construction ou de réhabilitation de routes sur plusieurs sections de chacun des pays du corridor et des projets de facilitation du commerce et du transport.

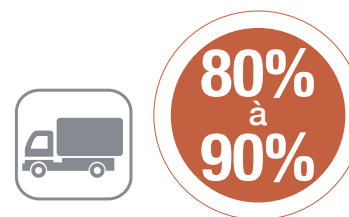
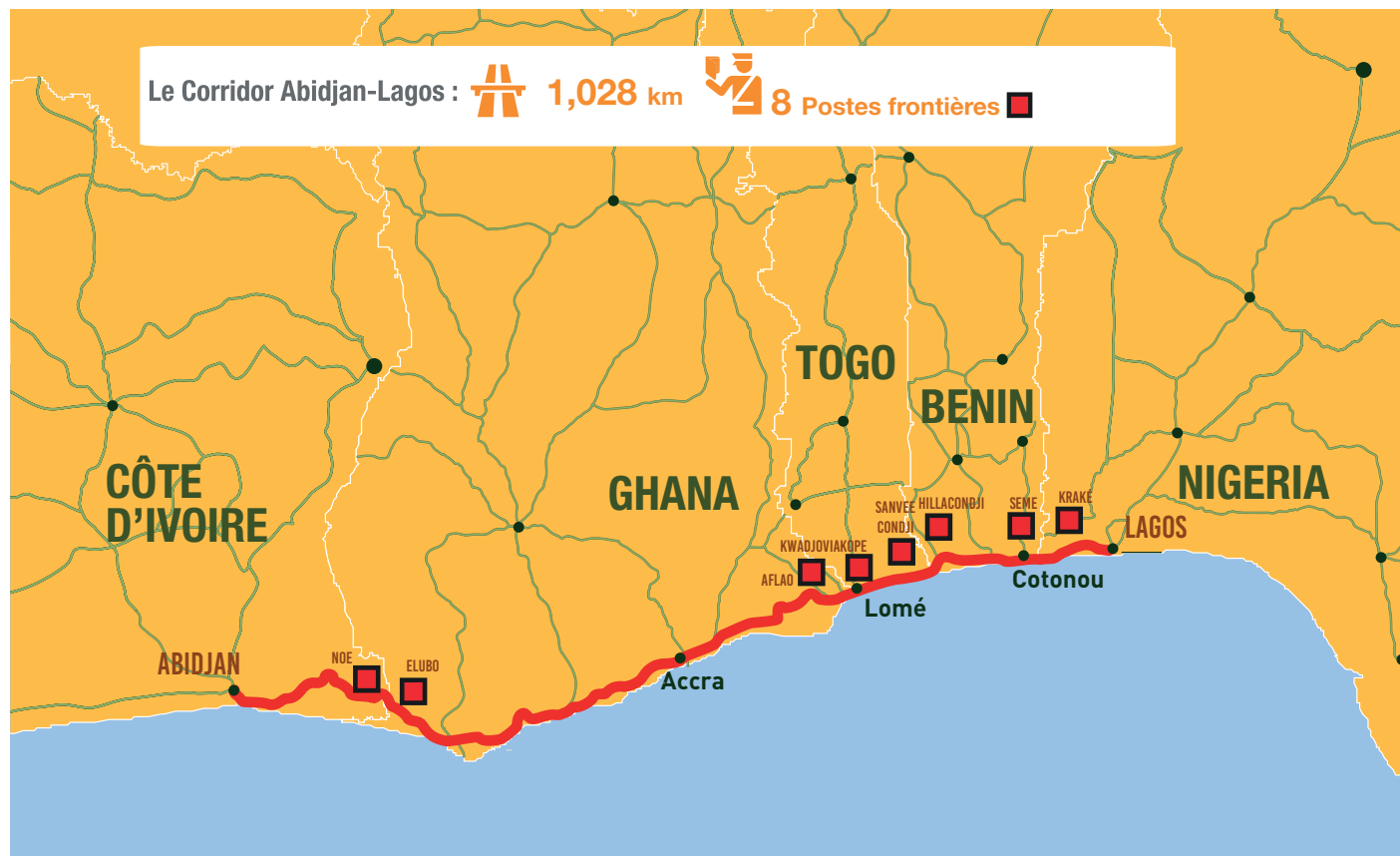
Les cinq Etats du Corridor avec l'appui de plusieurs bailleurs de fonds et parties prenantes ont été engagés dans ces réalisations.

Celles-ci ont concerné 290 kms d'autoroute et 630 kms de routes qui sont soit achevés soit encore en cours en 2017.

UN PROJET DÉJÀ À L'ŒUVRE

C'est conscients de la nécessité de développer une infrastructure routière régionale performante pour garantir l'intégration et la viabilité économiques de la sous-région, que les présidents de Côte d'Ivoire, du Ghana, du Nigeria, du Togo et le Ministre des Affaires étrangères du Bénin ont signé le traité relatif à la création du corridor en mars 2014 à Yamoussoukro.

Le développement de ce corridor est en phase avec la Vision 2020 de la CEDEAO et les stratégies respectives des cinq Etats Membres concernés qui visent à promouvoir une infrastructure efficace, sûre et compétitive pour le commerce mais aussi pour un développement durable.



Le transport routier reste le mode de transport dominant en Afrique de l'ouest représentant de 80 à 90% du trafic interurbain et inter-États de marchandises.

(Source : BAD, 2012).

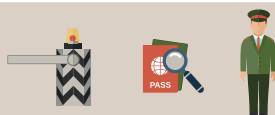
La section Abidjan -Lagos constitue la partie Est du Corridor Dakar-Lagos sur l'axe côtier est-ouest de la région et couvre cinq pays : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigeria. Il s'étend sur une distance de 1028 kilomètres et comporte huit (8) points de passage frontaliers.

Le tracé actuel du corridor traverse tous les grands centres économiques des cinq pays, depuis la "Place de la République" à Abidjan jusqu'au terminus à Mile 2 (Eric Moore), à Lagos.

La nouvelle autoroute, qui constitue l'axe central du projet de Corridor, comportera six voies (2x3 voies). Elle suivra un nouveau tracé, incorporant les sections du tracé existant, là où cela est nécessaire, afin d'optimiser l'itinéraire.

Les passages aux frontières se feront à travers des postes de contrôle juxtaposés (PCJ).

Les postes de contrôle juxtaposés aux frontières



Les postes de contrôle juxtaposés aux frontières (PCJ) doivent permettre une meilleure coopération entre les services de contrôle (police, douanes, immigration) des 2 États qui y opèrent.

En regroupant ces services de contrôle dans un même espace, on peut fédérer des moyens, faciliter l'échange d'informations, et supprimer les multiples points de contrôle à l'approche des frontières.

Les PCJ combinent des composantes matérielles (bâtiments, hangars et routes de circulation, connectivité aux TIC) et des composantes intellectuelles ou managériales (le cadre juridique et les procédures opérationnelles et de gestion).

Une fois opérationnels, les PCJ devraient permettre l'application de la Directive de la CEDEAO et de l'UEMOA relative à la limitation des points de contrôle routiers sur les Corridors.

Ils faciliteront le passage des frontières conformément au protocole de la CEDEAO en matière de libre circulation des biens et des personnes, et contribueront aussi à réduire les coûts du transport.

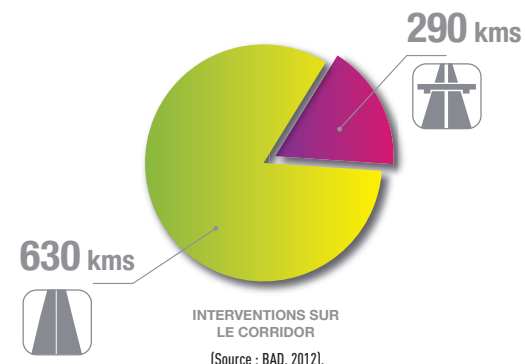
Il y a aujourd'hui sur le Corridor 2 PCJ construits (Sémé - Kraké) ou en construction (Hilacondji - Seve Condji).

Il y a eu de réelles avancées dans l'adoption des cadres réglementaires pour la facilitation du transport et du transit routiers dans la sous-région.

Ces dernières années, des investissements considérables ont été consentis pour des travaux de construction ou de réhabilitation de routes sur plusieurs sections de chacun des pays du corridor et des projets de facilitation du commerce et du transport.

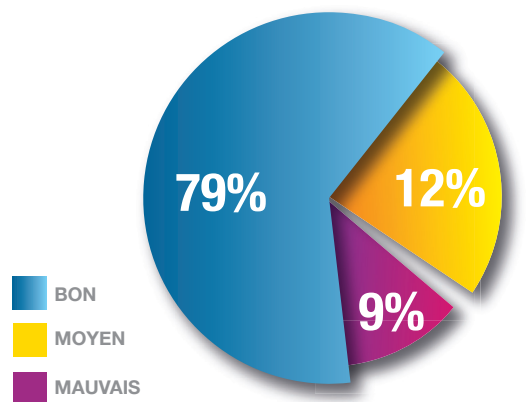
Les cinq États du Corridor avec l'appui de plusieurs bailleurs de fonds et parties prenantes ont été engagés dans ces réalisations. Celles-ci ont concerné 290 kms d'autoroute et 630 kms de routes qui sont soit achevés soit encore en cours en 2017. Selon les experts, il s'agit maintenant de veiller à la standardisation des normes techniques de toutes ces sections, de manière à préserver à l'ensemble de l'itinéraire le caractère de corridor qui lui revient. Un effet positif sur l'état global du réseau routier est déjà perceptible comme nous le verrons plus bas.

Par ailleurs, les cinq États du Corridor appuyés par la CEDEAO, ont créé l'Organisation du Corridor Abidjan- Lagos (OCAL) en 2004, pour la gestion de plusieurs projets multisectoriels initiés sur le dit corridor.



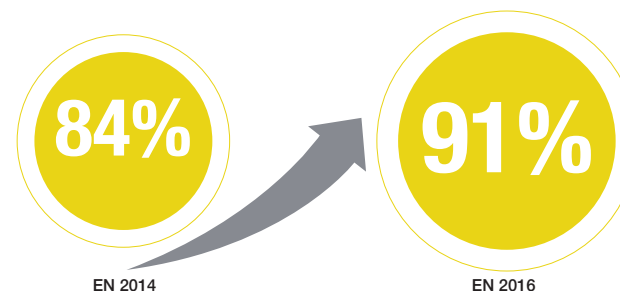
Sur l'ensemble du corridor, 79% des voies (près de 800 km) présentent un bon indice de surface, 12% du corridor présente un indice de surface moyen (près de 120 km) 9% du corridor présente un mauvais indice de surface (environ 90 km).

QUALITÉ DE L'INDICE DE SURFACE



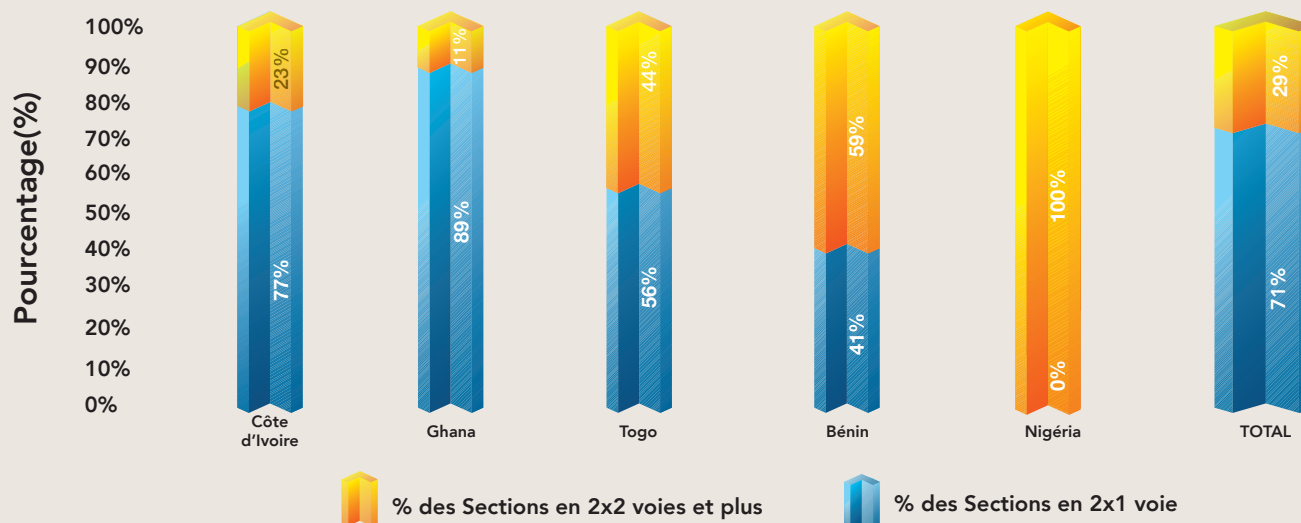
SUR LES ROUTES DU CORRIDOR

PROGRESSION DU POURCENTAGE DES ROUTES EN ÉTAT ACCEPTABLE



Pour l'ensemble du linéaire du corridor, 280 Kms soit 29% du total est de type autoroutier (Etudes OCAL, 2016).

Aperçu des profils en travers du Corridor par pays





LAGOS STATE GOVERNMENT
MINISTRY OF WORKS AND INFRASTRUCTURE

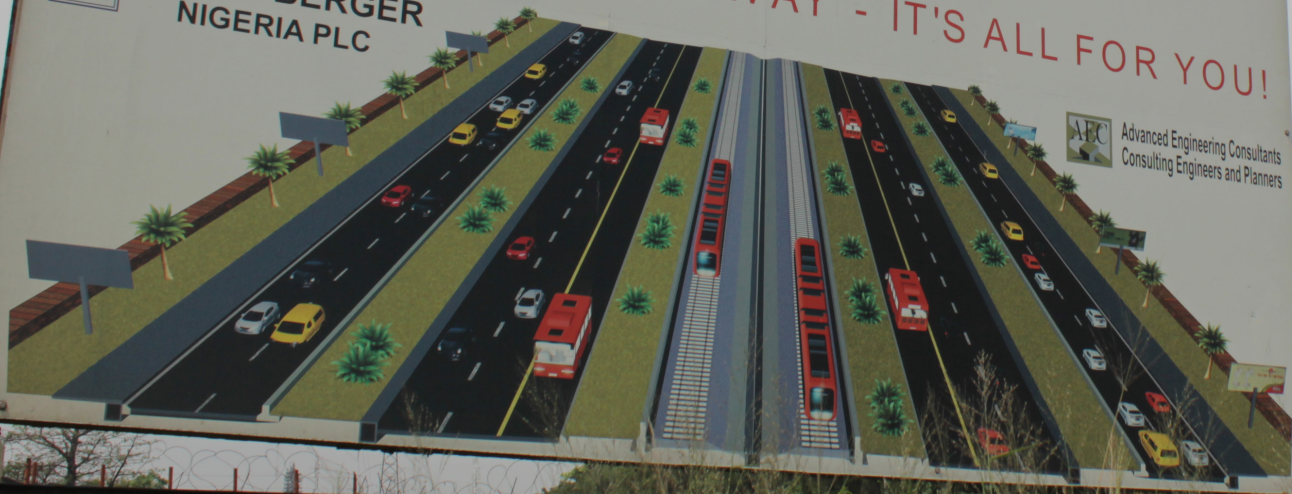


LAGOS - BADAGRY EXPRESSWAY RECONSTRUCTION
presents
LOT 1

TEN LANES AND RAILWAY - IT'S ALL FOR YOU!

JULIUS BERGER
NIGERIA PLC

AEC Advanced Engineering Consultants
 Consulting Engineers and Planners





DES FREINS À LA LIBRE CIRCULATION

Dans son état actuel, le réseau routier interrégional et sous régional, tout en étant entièrement fonctionnel, n'est pas très efficace.

Il est composé principalement de routes qui ne fournissent pas toujours un niveau approprié de circulation et de sécurité.

DES FREINS À LA LIBRE CIRCULATION

La traversée physique du corridor fait apparaître de grandes disparités dans la qualité des revêtements routiers et des ouvrages d'art et un niveau de service inégal selon les tronçons. Pas ou peu d'aires de stationnement, d'où l'encombrement des agglomérations et des accès portuaires par de nombreuses files de camions. La présence de « dos d'ânes » (ralentisseurs) souvent improvisés et non règlementés, à de nombreux points du corridor, est à la fois cause d'inconfort pour les usagers et de détériorations pour les véhicules.

Le constat dominant est celui d'une absence de fluidité routière, même si la circulation reste aisée sur plusieurs tronçons.

Toutefois, au-delà des lacunes fonctionnelles de l'infrastructure et des barrières physiques, viennent s'ajouter des obstacles non physiques comme les nombreux barrages routiers, souvent lieux de prélèvements illicites (parfois de rackets systématiques), et surtout les lourdeurs des opérations de gestion et de douane aux frontières qui rendent familiers le spectacle de longues files d'attente de passagers et de véhicules aux postes frontières pouvant atteindre des kilomètres pour les camions de transport des marchandises.

On devine l'obstacle majeur fait aux échanges commerciaux entre les pays de la sous-région qui maintient le niveau du commerce intra régional bien en deçà du potentiel de la région (le commerce intracommunautaire dans la région CEDEAO ne constitue que 12% du commerce total de la région).

Ci-dessous les indicateurs de compétitivité relatifs aux infrastructures et l'indice de performance de la logistique (LPI, noté de 1 à 5) des cinq pays du Corridor reflètent bien les progrès qui restent à accomplir en terme d'efficacité des processus de dédouanement, de qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transports, de facilité de transit des marchandises, de qualité des services logistiques, de suivi et de traçabilité des consignations et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus. Une comparaison est faite avec l'Afrique du Sud qui représente la meilleure performance en Afrique.

INDICE DE PERFORMANCE DE LA LOGISTIQUE (LPI) DES PAYS DU CORRIDOR

	Classement LPI	Score LPI	Douanes	Infrastructure	Expéditions Internationales	Qualité services logistiques	Traçabilité	Fréquence respect délais
Ghana	88	2.66	2.46	2.48	2.71	2.54	2.52	3.21
Nigeria	90	2.63	2.46	2.40	2.43	2.74	2.70	3.04
Togo	92	2.62	2.49	2.24	2.62	2.46	2.60	3.24
Côte D'Ivoire	95	2.60	2.67	2.46	2.54	2.62	2.62	2.71
Benin	115	2.43	2.20	2.39	2.55	2.62	2.23	2.69
Afrique du Sud	20	3.78	3.60	3.78	3.62	2.47	3.92	4.02

Source : World Economic Forum 2016.

Les services d'infrastructure en Afrique coûtent deux fois plus cher en moyenne que dans les autres régions en développement.

Les coûts en Asie orientale sont inférieurs de près de 70 % et ceux d'Amérique latine et d'Asie du Sud de 50 % environ.



← CHER EN ASIE ORIENTALE



← CHER EN AMERIQUE LATINE

(Source : BAD, 2012).



COMPARAISON DE LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS, UN DES INDICATEURS DE LA COMPÉTITIVITÉ CLASSEMENT SUR 139 PAYS


	Infrastructure globale	Qualité des routes	Qualité du ferroviaire	Qualité du portuaire	Qualité de l'aérien	Indice de performance LPI
Ghana	103	86	96	82	92	88
Nigeria	132	126	103	117	119	90
Togo	N.D	N.D	N.D	N.D	N.D	92
Côte D'Ivoire	60	42	71	28	38	95
Benin	127	114	100	85	118	115
Afrique du Sud	20	3.78	3.60	3.78	3.62	2.47

Source : Rapport mondial sur la compétitivité 2016, Forum Economique Mondial.

Selon une étude conduite en 2012 au niveau des corridors de l'Afrique de l'Ouest portant sur les coûts logistiques totaux pour l'importation de marchandises, les coûts de transports terrestres constituent le principal poste de dépenses, suivis des coûts d'accès aux ports. Un des effets, par exemple au Bénin, les transporteurs sont confrontés à la faible rotation des camions avec uniquement 2 à 4 rotations par mois. Plus généralement en Afrique, les coûts de transport dans les pays enclavés peuvent atteindre 77 % de la valeur des biens exportés.

La levée des contraintes pesant sur le secteur routier s'impose comme une impérieuse nécessité, d'autant que les acteurs économiques s'adaptent à une situation dégradée en reportant ces contraintes et les surcoûts associés jusqu'aux consommateurs finaux, soit la majorité écrasante de la population, notamment la plus fragile. De plus, en Afrique de l'Ouest, le transport routier supporte l'essentiel des flux (environ 80% des échanges extérieurs en transit à partir des ports et plus de 90% des échanges intra régionaux). Réduire d'un jour le temps d'acheminement terrestre entraînerait une baisse de 7 % des coûts de transport. Des améliorations dans ce sens sont déjà perceptibles sur le Corridor.

		JUIN 2015	➔	JUIN 2016
Temps de séjour des marchandises aux ports (en jours) 	Port d'Abidjan	12		11
	Port de Tema	17		15
	Port Lomé	13		12
	Port Cotonou	14,5		14
	Port Lagos (Apapa)	25		22
Nombre de barrages routiers 	Côte d'Ivoire (170 km)	6		5
	Ghana (558 km)	18		15
	Togo (53 km)	6		5
	Bénin (135 km)	11		6
	Nigéria (105 km)	17		15

		JUIN 2015	➔	JUIN 2016
Temps de passage des camions aux frontières (en heures) 	Elubo - Noé :	6		5
	Noé - Elubo :	18		15
	Kodjoviakopé - Afloa :	6		5
	Afloa - Kodjoviakopé :	11		6
	Hillacondji - Sanvee Condji :	17		15
	Sanvee Condji - Hillacondji :	6		5
	Seme - Krake :	11		6
	Krake - Seme :	17		15

(Source : OCAL, 2016).





REPUBLIQUE DU BENIN
MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE PUBLIQUE ET DES CULTES
AGENCE BENINOISE DE GESTION INTEGREE DES ESPACES FRONTALIERS
VOUS SOUHAITE
BON VOYAGE

Sécurisons et développons nos espaces frontaliers!





LE CORRIDOR, UN ÉNORME POTENTIEL

Le Corridor Abidjan Lagos devra contribuer de façon déterminante à la satisfaction des besoins socioéconomiques d'une population en forte croissance grâce à une infrastructure routière conforme aux standards internationaux.

Le corridor englobe en effet une population d'environ 30 millions d'habitants en 2016. La population en transit s'élèverait à plus de 45 millions. Les projections pour 2040 sont de plus de 65 millions d'habitants.

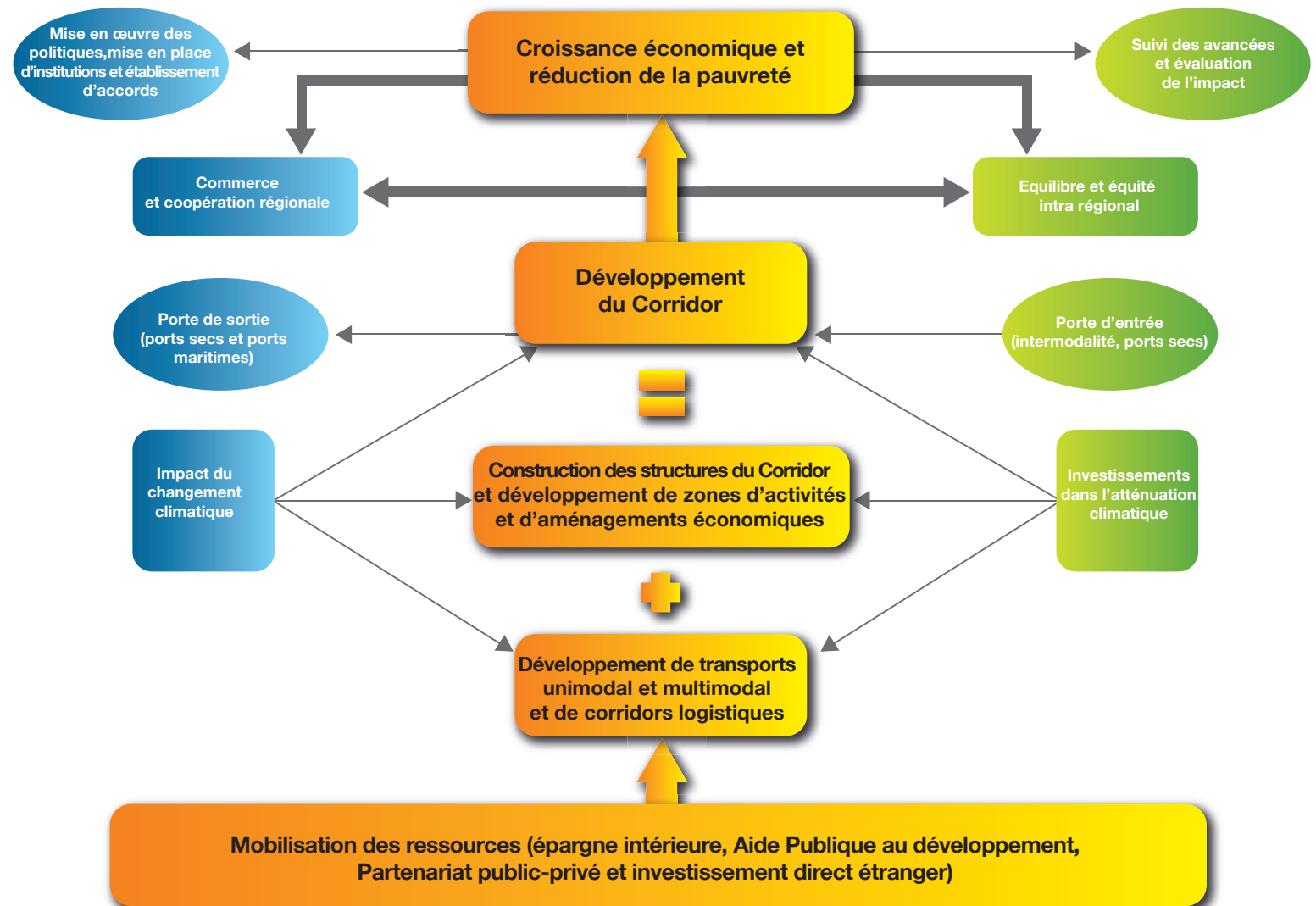
Plus largement la population des 5 pays du corridor passera de 250 millions en 2015 à 442 millions en 2040.

LE CORRIDOR, UN ÉNORME POTENTIEL

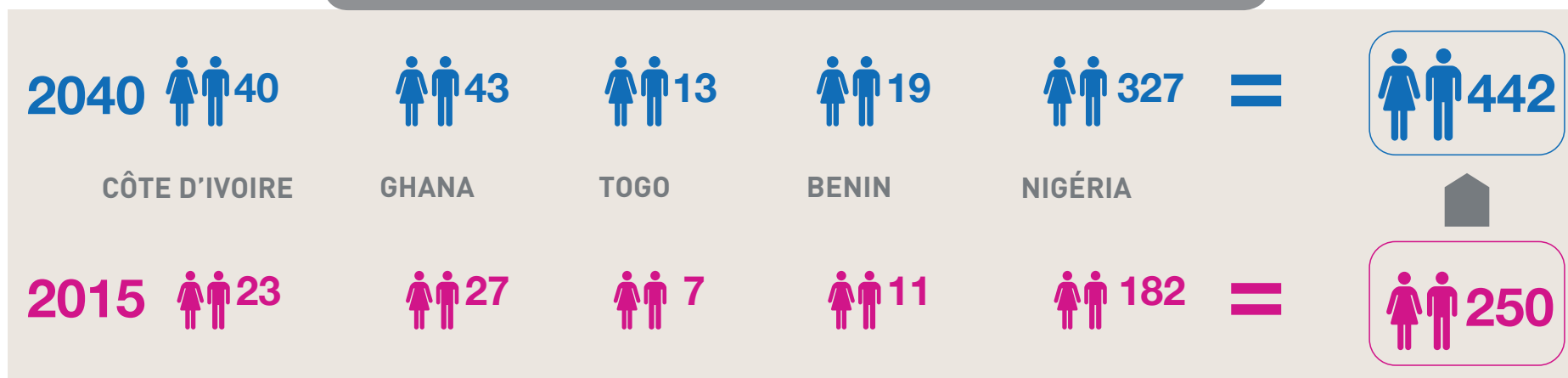
Le corridor Abidjan-Lagos ne peut être réduit à la simple construction d'une autoroute. Il s'agit d'abord d'un corridor de commerce et de transport c'est-à-dire un ensemble coordonné d'infrastructures et de services de transport multimodal et de logistique qui facilite les échanges et les flux de transport entre les principaux centres d'activités économiques.

Puis, le corridor grâce à la dimension de planification spatiale par laquelle il pourra remplir une fonction d'aménagement du territoire permettra l'ouverture des pays enclavés et l'articulation des politiques sectorielles (industrie, agriculture, énergie, environnement, TIC, tourisme, etc.) dans la communauté régionale, devenant ainsi un corridor économique.

DIAGRAMME DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR



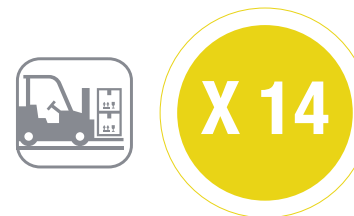
CROISSANCE DE LA POPULATION DES 5 PAYS DU CORRIDOR (en millions)



(Source : Nation Unies, Département des Affaires économiques et sociaux, 2015).

A l'horizon 2040, les volumes de marchandises transportés en Afrique seront multipliés par 6 ou 8, et jusqu'à 14 pour certains pays enclavés.

(Source : PIDA, 2012).



Le corridor Abidjan-Lagos est porteur d'un énorme potentiel. Drainant 75% de ses activités commerciales, il traverse les pôles économiques les plus actifs et les villes les plus densément peuplées de la CEDEAO. Les importations vers la communauté de la CEDEAO sont dominées par le Nigeria (41%), le Ghana (18%), et la Côte d'Ivoire (10%) soit près de 70% des importations de la sous-région.

Il s'impose comme la véritable colonne vertébrale du développement économique et social de la sous-région.

Le potentiel du Corridor réside aussi dans ses interconnexions avec d'autres corridors de transport sur l'axe nord-sud reliant les pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali, et le Niger, et plus à l'ouest avec le Libéria et la Sierra Leone.

L'inter connectivité avec les grands ports (Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou, Lagos), a une influence primordiale sur les perspectives de développement du commerce et des transports en Afrique de l'Ouest sachant que les grands ports des cinq pays du Corridor brassent l'essentiel du fret maritime de la CEDEAO (85% en 2010). L'amélioration de la connectivité des ports constitue notamment pour les pays de l'Hinterland un facteur déterminant de croissance (10 millions de tonnes de marchandises ont été transportés depuis ces cinq ports vers le Burkina Faso, le Mali, et le Niger et devraient atteindre 16,5 millions en 2020). Celle-ci est essentielle pour raccorder les producteurs ouest africains aux marchés régionaux et mondiaux.

Les capacités d'interconnexion du Corridor seront d'autant plus affirmées qu'elles concerneront le réseau ferroviaire en déclin depuis une trentaine d'années (le nombre de voyageurs sur la ligne Abidjan-Ouagadougou est passée de 3 millions et demi en 1980 à quelques milliers en 2003).

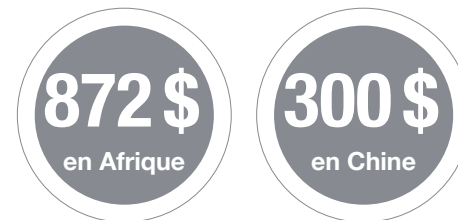
Redynamiser les chemins de fer est une opportunité pour l'intégration de la sous-région car ils permettent le transport de marchandises à des coûts sensiblement inférieurs à ceux du transport routier, tout en atténuant la pression sur les routes.

Le secteur privé est un moteur avéré de la croissance. Mais pour libérer son potentiel, rapprocher les marchés en libérant la circulation transfrontalière des personnes et des biens est une nécessité. La facilité de déplacement des intrants accroît la productivité et la compétitivité et améliore les perspectives pour les investisseurs locaux et étrangers.

Le retard pris par l'Afrique en termes d'infrastructures expliquerait à lui seul une perte de productivité des entreprises estimée à 40 % (CNUCED, 2017). En élargissant les débouchés et en permettant le déplacement des moyens humains et financiers vers les zones où ils sont les plus utiles, le Corridor favorisera l'expansion du secteur privé y compris dans sa participation aux Partenariats Public-Privé (PPP).

Coût moyen d'un conteneur avant d'arriver au port.

(Source : Banque Mondiale, 2012).







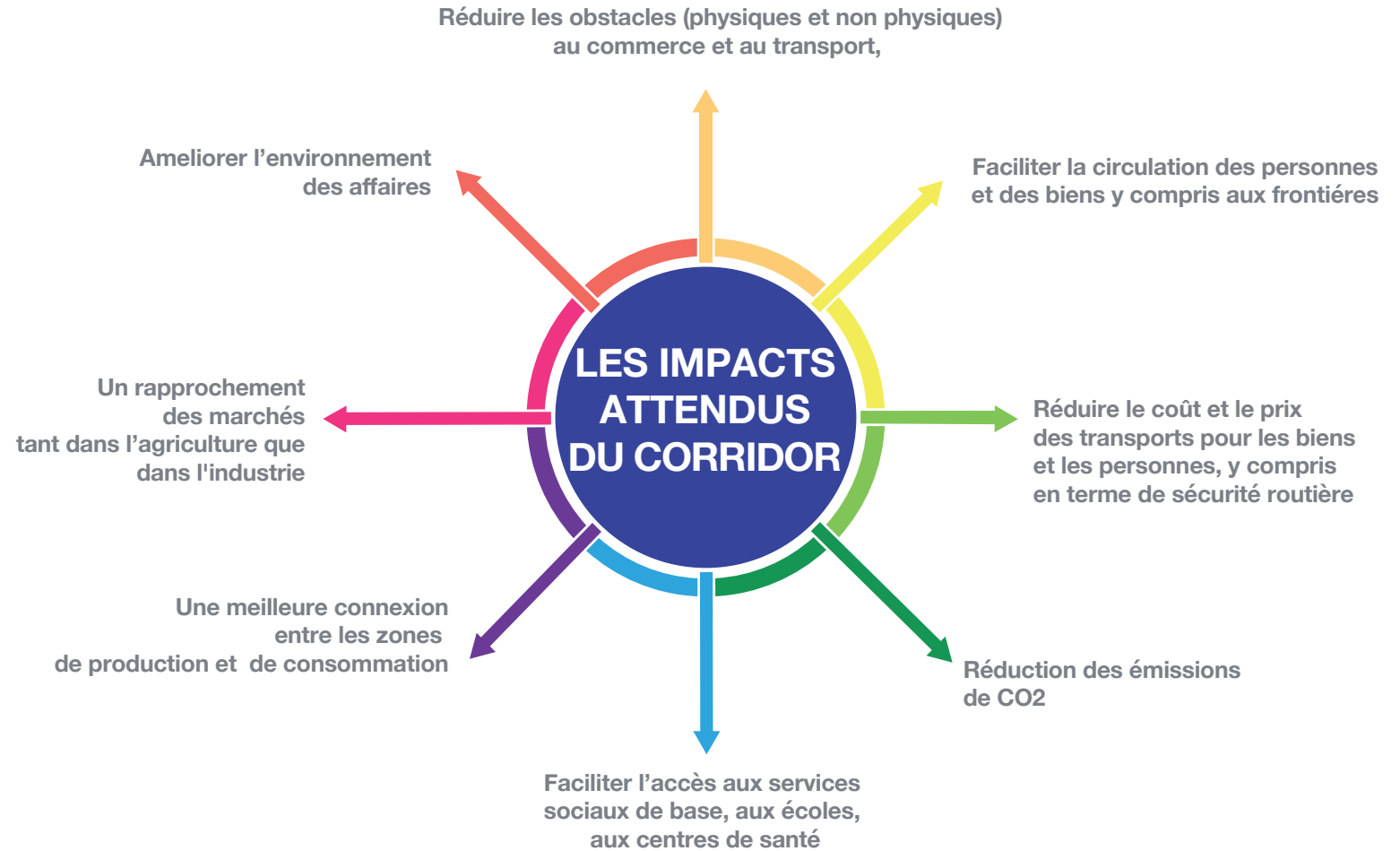
LE CORRIDOR, UN ACCELE- RATEUR SOCIO- ECONOMIQUE D'ENVERGURE

Pour chacun des pays concernés, il s'agit de transformer de manière significative le corridor afin d'améliorer notablement et durablement sa performance en matière de développement social et économique.

L'objectif ultime du projet étant de contribuer à multiplier les opportunités d'emplois et de génération de revenus,
et à réduire les niveaux de pauvreté des populations dont les moyens de subsistance dépendent essentiellement des modes de transports sur le corridor.

LE CORRIDOR, UN ACCÉLÉRATEUR DE CROISSANCE ET DE REDUCTION DE LA PAUVRETÉ

Les premiers effets d'un corridor bien construit et bien entretenu sont les suivants :



Une fois mis en œuvre, le projet de corridor Abidjan-Lagos sera un levier déterminant pour :







UNE AUTORITÉ AUTONOME ET SUPRANATIONALE POUR GERER LE CORRIDOR

Les projets de transports à vocation régionale revêtent un caractère multidimensionnel et sont donc de plus en plus complexes, aux plans technique, juridique et socio-économique, comme du fait de la multiplicité des acteurs : plusieurs pays et Communautés Économiques Régionales, plusieurs bailleurs de fonds, plusieurs administrations et organes de contrôle... dont il est difficile de concilier les intérêts parfois contradictoires. C'est pourquoi une proposition d'importance a été conceptualisée en étroite coopération entre la CEDEAO et les États membres : la mise en place juridique et institutionnelle de l'Autorité de gestion du Corridor

L'AUTORITÉ DE GESTION DU CORRIDOR

Afin d'assurer la construction harmonisée et l'exploitation efficace du Corridor, il est essentiel de mettre en place l'Autorité de gestion du corridor Abidjan Lagos (ALCoMA). En tant qu'autorité supranationale, elle garantira le bon fonctionnement, le développement et la maintenance du corridor.

ALCoMA aura une personnalité juridique et une autonomie financière. Elle sera composée d'une équipe de direction dirigée par un conseil d'administration.

Des unités seront responsables des fonctions suivantes :



Pour ALCoMA, quatre instruments juridiques permettront à l'organisation de s'acquitter de ses fonctions:

- 1** Accord intergouvernemental de création d'ALCoMA
- 2** Accord de projet international (IPA)
- 3** Législation habilitante - un modèle Abidjan Lagos Corridor Act 2017
- 4** Règles de procédure pour ALCoMA

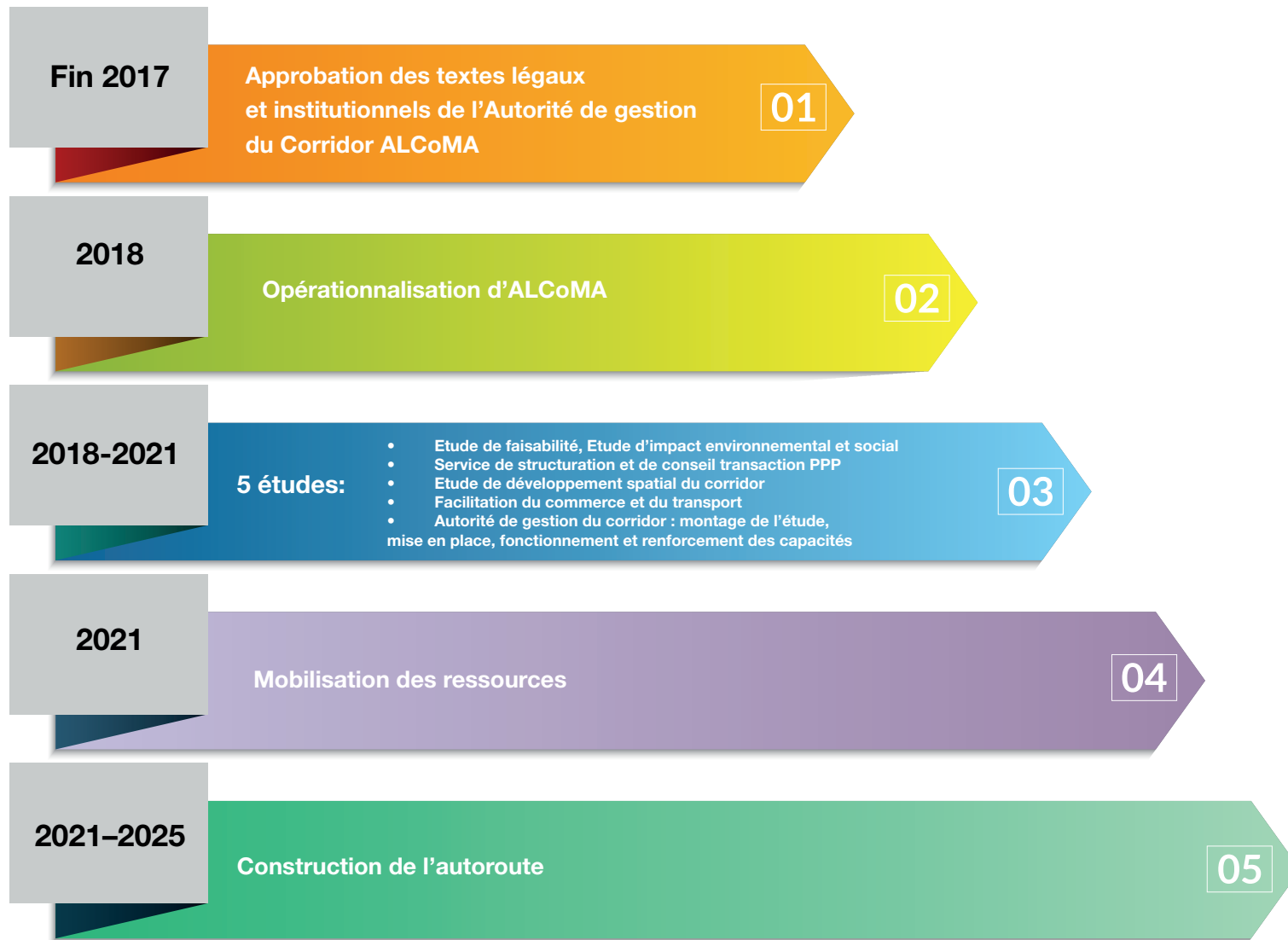
Ensemble, ces documents instituent ALCoMA en tant qu'entité supranationale avec le pouvoir d'agir au nom des Etats du Corridor.



LES ÉTAPES À VENIR

Deux priorités :

- La mise en place d'ALCoMA
- La finalisation des études conduites principalement grâce à la Banque africaine de développement





CONCLUSION

Dans tous les pays traversés par le Corridor, l'objectif de transformer ce corridor de transport en un corridor de développement régional est largement partagé. Par les usagers, les commerçants, les transporteurs, les entrepreneurs, les agriculteurs ainsi que les élus des collectivités, les associations et unions professionnelles, les chambres de commerce et d'industrie, les dirigeants des administrations publiques (infrastructures, douanes...) et les décideurs politiques.

La réussite du Corridor Abidjan-Lagos passe par l'engagement sans faille des parties prenantes à mettre en œuvre ce projet de grande envergure auquel le caractère transfrontalier et plurinational ajoute en complexité.

Par ailleurs le fort soutien politique et institutionnel de la CEDEAO et de l'UA -à travers le NEPAD- et l'appui solide des partenaires techniques et financiers, notamment la Banque africaine de développement, contribueront sans nul doute à transformer les engagements de chacun en réalisation effective au bénéfice de tous.





NEPAD
TRANSFORMING AFRICA



Exécuté par:

giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

www.ecowas.int / www.nepad.org / www.giz.de