

**CINQUANTENAIRE DE LA BANQUE OUEST AFRICAINE DE  
DEVELOPPEMENT (BOAD)**

**ATELIER PORTANT SUR LE THEME  
« UN DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES POUR  
REUSSIR L'INTEGRATION REGIONALE »**

**23 AOUT 2023**

**COMMUNICATION DE  
MONSIEUR PATHE GUEYE  
ANCIEN COMMISSAIRE CHARGE DES INFRASTRUCTURES  
DE LA COMMISSION DE LA CEDEAO**

**THEME :  
« PRESENTATION DU PLAN DIRECTEUR  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT  
DE LA CEDEAO 2020-2045 »**

**Mars 2023**

Monsieur le président de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD);  
Monsieur le vice-président de la BOAD  
Messieurs les administrateurs de la BOAD ;  
Messieurs les directeurs généraux ;  
Messieurs les directeurs ;  
Messieurs les représentants des partenaires au développement ;  
Mesdames et messieurs les panelistes ;  
Mesdames et messieurs ;

C'est pour moi, un insigne honneur et un agréable plaisir de prendre la parole, à l'occasion de cet atelier organisé par la BOAD, notre institution commune, dans le cadre de la célébration de son cinquantenaire sur le thème portant sur « le développement des infrastructures pour réussir l'intégration régionale ».

Je voudrais rendre un hommage appuyé au président de la BOAD et à son équipe d'avoir pris l'initiative d'organiser cet atelier qui nous permet de réfléchir sur le rôle et la place du secteur des infrastructures dans le processus d'intégration régionale, facteur de paix et de développement dans notre sous-région.

Je voudrais rendre un hommage aux anciens présidents et aux anciens fonctionnaires de la banque pour leur contribution inestimable au développement de la BOAD qui est aujourd'hui un acteur incontournable dans le processus d'intégration régionale de notre sous-région et le financement des projets en accompagnant nos pays dans leur marche résolue vers le progrès et la prospérité.

Mesdames et Messieurs,

À travers ses programmes d'intégration régionale, la commission de la CEDEAO a l'ambition de réaliser l'Afrique de l'Ouest que nous voulons, une Afrique de l'Ouest intégrée, prospère et stable, composée d'économies compétitives, diversifiées et poursuivant une croissance durable, qui participent pleinement aux investissements et aux échanges commerciaux au niveau mondial.

Cependant, l'Afrique de l'Ouest, un vaste territoire de 6,1 millions de km<sup>2</sup>, est confrontée à de nombreuses contraintes, dont : (i) le faible niveau de développement économique des quinze (15) pays membres avec trois (3) pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger) et un pays insulaire (Cabo Verde) ; (ii) une croissance démographique forte (2 à 3 %) avec une population avoisinant 400 millions d'habitants, dont la majorité est composée de personnes à faible revenu; (iii) des Infrastructures Régionales souvent peu pratiques, mal entretenus et/ou non connectées ;(iv) un secteur industriel embryonnaire et peu compétitif, (v) un commerce intra régional d'à peine 15%, ce qui constitue des goulots d'étranglement à la réalisation du développement socio-économique et de l'intégration des Etats membres de la CEDEAO.

Pour relever ces défis, la Commission de la CEDEAO a élaboré la vision 2050 qui s'articule autour des points suivants :

- le développement des infrastructures ;
- la mise en place d'une zone monétaire unique et un approfondissement de l'intégration économique et commerciale ;

- la mise en œuvre de politiques sectorielles communes dans les domaines de l'agriculture, de l'industrie, de l'environnement et des ressources en eau ;
- le renforcement des capacités commerciales ;
- la consolidation de la paix et de la démocratie.

En vue de la mise en œuvre de la vision 2050, la commission de la CEDEAO a initié l'élaboration et la mise en œuvre d'un certain nombre de projets et programmes régionaux dans le secteur des infrastructures terrestres qui s'inscrivent dans les orientations stratégiques du PIDA en vue de remédier au déficit en infrastructures qui handicape la compétitivité de l'Afrique sur le marché mondial.

La présente communication permettra de faire le point sur :

- le diagnostic et les contraintes du secteur des infrastructures de transport en Afrique de l'ouest ;
- la présentation du plan directeur des infrastructures de transport de la CEDEAO 2020-2045 ;
- la mise en œuvre de certains projets prioritaires;
- les réformes et mesures à mettre en œuvre.

## **I. DIAGNOSTIC ET CONTRAINTES DU SECTEUR DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE DE L'OUEST**

Le secteur des infrastructures constitue un facteur important d'intégration régionale pour la CEDEAO. En outre, pour les trois pays enclavés, le Mali, le Burkina Faso et le Niger (ainsi que le Cap-Vert), le transport leur est vital afin de leur permettre de maintenir des connexions avec le reste du monde et assurer leur accès au commerce international.

En dépit du taux de croissance constaté dans la plupart des pays de la CEDEAO au cours des dix dernières années, le taux des échanges communautaires est d'environ 11%.

### 1) Le réseau routier

Le réseau routier présente les caractéristiques suivantes :

- la faible densité du réseau et de l'interconnexion (L'Afrique a une densité de 7 km de réseau pour 100 km<sup>2</sup>, contre 12 km en Amérique Latine et 18 km en Asie) (source document plan directeur des infrastructures CEDEAO élaboré par le cabinet SOFRECO)
- sa vétusté ainsi que la faible accessibilité des zones rurales.
- Il faudrait multiplier par 2 ou 3 le nombre de km de routes existantes pour atteindre le même niveau que celui sur le continent asiatique.
- Cette situation ne permet pas le désenclavement des pays non côtiers et rend difficile l'écoulement des produits de leurs sites de production aux centres de commercialisation.

- Coût des transports dans les pays africains est de 30% plus élevé que celui dans les autres pays en développement d'Asie, ce qui augmente les coûts de production et partant les prix des produits destinés à l'exportation ;(plan directeur des infrastructures régionales de la CEDEAO 2020-2045)
- Absence de ressources financières pour assurer une maintenance correcte du réseau routier.

## 2) Le réseau ferroviaire

La CEDEAO dispose d'un réseau ferroviaire de **10.188 km** au total, réparti sur trois types d'écartement différents. Il y a un écartement de type standard de 1.435 mm sur 1179 km de voies ferrées, un écartement de type spécifique de 1.067 mm sur 4.536 km et un écartement de type métrique de 1.000 mm sur 4.473 km.

**Tableau 1. Type d'écartement des rails existant dans la sous-région CEDEAO**

Type d'écartement	1.000 mm	1067 mm	1435 mm
Pays	Burkina Faso ; Bénin ; Côte d'Ivoire ; Mali ; Guinée- ; Sénégal ; Togo	Nigéria ; Ghana ; Libéria	Sierra Léone

Au cours des 30 dernières années, l'importance économique des chemins de fer en Afrique de l'Ouest a fortement diminué, principalement en raison de l'amélioration continue des infrastructures routières et de la détérioration de la qualité des services ferroviaires. La première conséquence à cette situation impacte sur les corridors ferroviaires qui deviennent de plus en plus incapables à générer des revenus substantiels et nécessaires pour financer la modernisation des voies ferrées et d'en assurer l'entretien à un niveau de fonctionnement acceptable.

Dans le cadre de la privatisation, les entreprises concessionnaires des transports ferroviaires ont donné la priorité au transport de marchandises qui dans une certaine mesure semble plus rentable. Néanmoins, les marges bénéficiaires sont relativement faibles aujourd'hui, compte tenu des conditions de transport et de la forte détérioration des voies et la vétusté du matériel roulant.

## 3) Transport et service aérien

La politique du secteur aérien dans la sous-région est fondée sur deux grands principes à savoir, le désengagement de l'Etat et l'ouverture progressive du ciel de la zone CEDEAO. En outre, elle vise à atteindre la performance à travers la réalisation d'infrastructures modernes de qualité pour assurer la compétitivité dans le domaine aéronautique.

Par ailleurs, tous les pays de la région CEDEAO ont au moins un terminal de classe internationale situé dans la capitale et plusieurs aérodromes secondaires dont les capacités varient, ainsi que des pistes d'atterrissage. Certains aéroports internationaux et aéroports secondaires de la sous-région se

caractérisent par:

- une détérioration et une dégradation des infrastructures dues à un manque d'entretien ;
- un équipement désuet qui ne répond plus aux exigences internationales ;
- des normes de sûreté et de sécurité insuffisantes.

Par ailleurs, depuis l'adoption de la Décision de Yamoussoukro en 1999, les Etats de la CEDEAO se sont engagés dans la libéralisation progressive de l'accès au marché du transport aérien. Celle-ci a abouti entre autres à :

- la mise en concession des aéroports disposant d'un trafic suffisant ;
- la mise en œuvre d'une nouvelle organisation institutionnelle et réglementaire avec l'établissement d'agences ou d'autorités nationales en charge de l'aviation civile, dont le rôle est de diriger et compléter la politique nationale relative à l'industrie du transport aérien ;

Pour améliorer l'attractivité du secteur il faut :

- ***renforcer la sûreté et la sécurité au niveau des aéroports,***
- ***mettre en œuvre un programme d'extension et de réhabilitation des aéroports,***
- ***mettre l'accent sur la maintenance des avions ainsi que la diminution des charges d'exploitation.***

#### **4) Transport maritime et fluvial**

La sous-région de l'Afrique de l'Ouest compte plus d'une cinquantaine de ports maritimes dont six principaux jouent un rôle sous régional et servent de ports de transit pour des pays enclavés.

Il faut noter que les ports de la sous-région sont confrontés à des problèmes liés à l'insuffisance des infrastructures et des équipements portuaires, à une bureaucratie lourde, à des procédures administratives complexes, à un écart de développement en matière de compétences et de logistique et à un manque de spécialisation. Les mauvaises connexions avec les zones intérieures et les défis liés à la sécurité et la sûreté maritime et portuaire compliquent leur situation.

**En ce qui concerne le transport sous régional fluvial et sur lacs,** la sous-région comprend trois grands fleuves navigables : le fleuve Sénégal, le fleuve Gambie, le fleuve Niger et un lac, le lac Tchad.

Le trafic des marchandises et des passagers entre les États est marginal en raison du développement de routes principales, d'autres modes de transport et de la saisonnalité du transport fluvial. En outre, le coût, la durée et le risque de perte de biens liés au transbordement spécifique à la rivière, pénalisent ce mode de transport par rapport à la route. Cela conduit très souvent à reléguer le transport fluvial à un rang d'un niveau rural dont l'impact est essentiellement local.

## 5) Problèmes communs à tous les secteurs

### La Planification et la préparation des projets

Un facteur important expliquant le manque d'infrastructures est le retard dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure dans tous les secteurs. La préparation des projets, depuis les études de préfaisabilité jusqu'à l'étude complète de faisabilité, et la conception et la structure de mise en œuvre et des arrangements, mettent deux à trois fois plus de temps qu'il ne serait techniquement nécessaire.

D'importants retards ont aussi été observés dans la mise en œuvre des projets entre le stade du bouclage financier du projet et l'achèvement des travaux.

### Causes des déficits de financement des infrastructures

Les problèmes financiers relevés ci-dessus peuvent s'expliquer par les difficultés suivantes :

- La faible notation de crédit des pays de la CEDEAO fait peur aux financiers. La SFI (Société Financière Internationale a réalisé une évaluation de l'attractivité des différentes régions, qui montre que les pays africains se classent en moyenne 140 sur 185, et que l'Afrique est la région la moins bien classée en termes de facilité de faire des affaires.
- Faible solvabilité des secteurs d'infrastructures. Dans chaque pays, les secteurs des transports, de l'énergie et de l'eau sont dans une situation financière précaire qui compromet leur solvabilité et restreint leur accès même aux sources de financements concessionnels (par ex. financement par la BIRD, financement normal par l'AFD). Les secteurs des infrastructures pourraient avoir une meilleure solvabilité si leur gestion était commerciale et indépendante des gouvernements, hormis en matière de politiques.
- Les contraintes sur la capacité des gouvernements de la CEDEAO à emprunter et fournir des garanties conformes aux règles applicables aux PPTE. Tous les pays de la CEDEAO ont bénéficié de l'initiative d'effacement de la dette des PPTE. En échange, les gouvernements et les organismes du secteur public sont soumis à des règles strictes pour leurs conditions d'emprunt (les prêts du secteur public doivent contenir au moins 30 % en équivalent subvention par rapport aux conditions du marché commercial). En outre, leur capacité à émettre des garanties de prêt est limitée. Ces restrictions limitent le financement par le secteur financier commercial et ne permettent le financement direct ou indirect que de la part de sources concessionnelles multilatérales et bilatérales, ou avec leur soutien.

Lorsque le financement est possible, il y a un écart entre les besoins de financement des secteurs de l'infrastructure et le financement. Les infrastructures nécessitent des financements à longue maturité, pour correspondre à la durée de vie économique des actifs. (généralement 15 ans ou plus, à l'exception des tics). Les infrastructures (hormis les ports et aéroports) exigent un financement en devises locales, car leurs revenus sont en devise locale. Le financement en devises étrangères fortes

constitue un risque de change élevé pour le secteur, même dans les pays utilisant une monnaie arrimée à l'euro ou au dollar.

## II. PRESENTATION DU PLAN DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA CEDEAO

### 3. 1. Hypothèses et prévisions de croissance des besoins

En vue de pallier aux insuffisances constatées, la CEDEAO a élaboré des programmes dans les secteurs des transports routiers, maritimes, aériens, ferroviaires, de l'énergie, des télécommunications et des ressources en eau.

**Le plan directeur des infrastructures 2020-2045 repose sur l'hypothèse que les pays d'Afrique de l'Ouest réaliseront un taux de croissance économique de 6% par an en moyenne, alimenté par la croissance économique, la progression des niveaux d'instruction et d'absorption des technologies. Cette croissance devrait accroître substantiellement la demande en infrastructures.**

***Dans le secteur du transport, les volumes transportés seront multipliés par 6 ou 8, et jusqu'à 10 dans les pays enclavés.***

Sur la base des projections de croissance et de la demande, le plan directeur a été développé autour d'un ensemble de visions et d'objectifs stratégiques fondamentaux, alignés avec les stratégies continentales et régionales à long terme de la sous-région.

Le Plan directeur des infrastructures de transport 2020-2040 de la CEDEAO vise à **réduire les coûts de transport et stimuler les échanges intra-africains par la modernisation des corridors routiers et des routes d'interconnexions, la modernisation des ports, des réseaux de chemins de fer et du transport aérien.**

En plus des projets régionaux, le plan directeur comporte des projets nationaux dans l'ensemble des secteurs.

Ces programmes ont été pris en compte au niveau continental dans le cadre du NEPAD et du Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA).

### 3 2 Méthodologie pour la sélection des projets prioritaires du plan directeur

Les projets d'infrastructures de la CEDEAO devant être inclus dans le Plan Directeur pour les Infrastructures de la CEDEAO doivent avoir un impact international au niveau de la CEDEAO ou être transfrontaliers par nature afin de compléter les plans nationaux d'investissement élaborés par chaque pays membre.

Pour les quatre secteurs du Plan Directeur des infrastructures de la CEDEAO, quatre types de projets seront considérés :

- **Projets de facilitation** : Établir les cadres politiques, réglementaires et institutionnels permettant de créer un environnement propice aux investissements et à un fonctionnement efficace
- **Projets de renforcement des capacités** : Lancement d'initiatives permettant aux institutions régionales chargées des projets de mener à bien leurs mandats
- **Études** : Préparation des futurs projets régionaux
- **Projets d'investissement** : Investir dans les infrastructures lourdes

Pour être retenu, tout projet doit respecter les trois critères suivants:

- a. Le projet (hard ou soft) contribue au développement du commerce régional, à l'intégration et implique deux pays ou plus ayant des activités communes, ou contribue à améliorer la sécurité économique
- b. L'objectif du projet est aligné sur les priorités stratégiques et politiques de la CEDEAO
- c. Le projet est aligné sur au moins l'un des organismes de la CEDEAO ou sur un programme de développement sectoriel à long terme, ou a été identifié par le consultant comme candidat potentiel pour de futurs plans à long terme.

Pour chacun des critères indiqués ci-dessus, un certain nombre de sous critères sont proposés. Cf annexe 1.

### **3.2 Projets prévus dans le secteur des routes**

Selon les données du plan directeur des infrastructures régionales de la CEDEAO 2020-2045, il faudrait construire plus de 5500 km d'autoroutes à trois ou quatre fois deux voies et 10 000 km de routes supplémentaires devraient être réhabilités et entretenus au cours des 25 prochaines années. Les besoins financiers totaux pour les 15 pays membres de la CEDEAO, y compris la maintenance de tous les réseaux une fois réhabilités ou reconstruits, s'élèvent à plus de 39,8 milliards de dollars américains sur une période de 25 ans.

Le plan directeur dans le secteur des infrastructures routières comprend la réalisation de 15 projets repartis comme suit :

- **5 projets de construction d'autoroutes 3 x 2 voies**
- **6 projets de construction de voies express 2x2 voies**
- **3 projets de réhabilitation de route en très mauvais états en ce moment**
- **1 projet d'acquisition du matériel de pesage et d'organisation de la protection du patrimoine routier de la CEDEAO.**



Parmi ces projets, on peut citer :

TR01 - Autoroute Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey-Kano-Frontière du Nigeria (2717km) ;

TR02 - Voie express 2x2 voies Lomé-Ouagadougou (930 km) ;

TR03 - Voie express 2x2 voies Cotonou-Niamey-Gao (1450 km) ;

TR04 - Autoroute Abidjan-Yamoussoukouro-Ouagadougou (1045 km) et renforcement de la route frontière Mali Sikasso-Bobo Dioulasso (682km) en route 2x2 voies ;

TR05 - Voie express de 2x2 voies Tema-Kumassi-Ouagadougou (763km) TR06 - Autoroute Dakar-Abidjan (3200 km) ;

TR07 - Autoroute Abidjan-Lagos (1,048 km).

### **3.3 Projets prévus dans le secteur des chemins de fer**

Les opérations porteront sur le programme d'interconnexion des chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest dont l'objectif est de relier les Etats membres de la région par des lignes ferroviaires. A cet effet, la CEDEAO a adopté un plan directeur de transport ferroviaire. L'étude réalisée a identifié 17 lignes classées par priorité. Les études de préfaisabilité et de faisabilité de certaines de ces lignes prioritaires ont été achevées. Toutefois elles devront être complétées par des études techniques détaillées afin de faciliter la mobilisation des ressources appropriées pour la réalisation des infrastructures.

**Des chemins de fer modernes devraient être construits dans les deux axes pour environ 12 600 km de rails.**

**Le Plan Transport ferroviaire comporte 13 projets répartis comme suit:**

- **2 projets de réhabilitation de voies ferroviaires en très mauvais état en ce moment.**
- **11 projets de construction de ligne de train rapide et moderne.**

Parmi ces projets, on peut citer :

TT01 - Corridor ferroviaire Abidjan - Dimbokro –Ouangolodougou (Cote d'Ivoire) - Ouagadougou–Kaya - Dori (Burkina Faso) - Niamey (Niger) et un embranchement à Dori - Ansongo (Mali) – (1,892 km) ;

TT02 - Ligne ferroviaire Man (Cote d'Ivoire) —Mandiana - Kankan - Dabola –Conakry (Guinée) avec deux bretelles : (i) Mandiana (Guinée)- Bougouni – Bamako (Mali) avec embranchement à Bougouni vers Sikasso-Bobo Dioulasso (Burkina Faso) et Ouangaladougou (Cote d'Ivoire); et (ii) Dabola (Guinée)- Kédougou (Sénégal) - (2,858 km) ;

TT03 - Ligne ferroviaire San Pedro – Issia - Man (Cote d'Ivoire) - Sanniquellie - Buchanan (Libéria) ; avec un embranchement Issia-Dimbokro (Cote d'Ivoire) - (1,153 km) ;

TT04 - Corridor ferroviaire Cotonou- Parakou (Bénin)-Kandi-Dosso-Niamey (Niger), avec une bretelles à Dosso (Niger) vers Kaura Namoda (Nigéria) - (1,641 km) ;

TT05 - Corridor ferroviaire Dakar (Port minéralier de Bargny)- Tambacounda (Sénégal) - Kayes - Kita - Bamako (Mali) par le Nord et Tambacounda - Kédougou (Sénégal) - Faléa - Kita - (Mali) par le Sud, avec une bretelle Tambacounda – Kolda - Ziguinchor (Sénégal)- Bissau-Buba-Boé-Boké (Guinée Bissau) - (2,381 km) ;

TT06 - Corridor ferroviaire Lomé-Blitta-Mango-Dapaong (Togo) - Fada Ngourma - Ouagadougou (Burkina Faso) - (1,059 km).

### **3.4. Projets prévus dans le secteur du transport aérien**

Les actions à entreprendre dans le secteur du transport aérien concernent la création d'un marché commun du transport aérien dans l'espace CEDEAO et le renforcement de la supervision de la sécurité aérienne, du centre régional de maintenance des aéronefs et du centre de location d'aéronefs ainsi que la réhabilitation et la construction d'aéroports.

**Le Plan Transport aéroportuaire comporte la construction, d'aménagement et de modernisation de 4 projets d'aéroports à Donsin au Burkina Faso, Maferinya en Guinée, Nhacra en Guinée Bissau et à Praia au Cap Vert.**

### **3.5 Projets prévus dans le secteur du transport maritime et fluvial**

Dans ce sous-secteur, la CEDEAO privilégiera la réhabilitation des ports, le renforcement de la compagnie régionale maritime afin de soutenir le développement du trafic et du fret maritime. La CEDEAO encouragera également le transport fluvial pour le désenclavement intérieur de certains pays de la sous-région.

**Le Plan Transport maritime et portuaire comporte 9 projets répartis comme suit:**

- 3 projets de construction de ports en eau profonde à Forécariah en Guinée, Buda en Guinée Bissau et Badagry au Nigéria;
- 3 projets de construction de ports secs à Ferkéssédougou en Côte D'Ivoire, Cinkassé au Togo et Banjul en Gambie;
- 2 projets d'aménagement de Terminal spécialisé et multimodal aux ports de Praia au Cap Vert et de Dakar au Sénégal;
- 1 projet d'acquisition d'une flotte maritime de ferry ou paquebot pour l'organisation et le transport maritime entre Dakar et Praia.

**Le Plan Transport fluvial comporte trois projets fluviaux:**

- **1 projet de Construction et d'aménagement de quais, d'escales, de terminaux spécialisés (réparations et entretiens navales, etc.), de ports et de complexes fluviaux le long des fleuves Niger, Sénégal et Gambie;**
- **1projet de balisage des lits des fleuves, renforcement des mesures de sécurité et de navigation;**

## **1 projet d'acquisition d'une flotte légère et d'équipements portuaires pour l'entretien des chenaux navigables et le transport sur les fleuves Sénégal, Gambie et Niger.**

### **3.6. Coût du plan directeur**

Le coût du programme d'investissement retenu dans le Plan Directeur des infrastructures terrestres est de **73,4 milliards de dollars** pour le secteur des transports, principalement pour les chemins de fer (**46,1 milliards de dollars**) et les routes (**19,4 milliards de dollars**).

## **IV. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

La mise en œuvre des projets prioritaires de la CEDEAO contribuera à l'accélération de la croissance et au développement économique et social des pays de l'Afrique de l'Ouest.

Ces projets et programmes permettront de :

- relier les capitales, ports, points de passages des frontières ainsi que les villes secondaires par un réseau routier de bonne qualité ;
- améliorer le commerce intra régional ;
- contribuer à la création de millions d'emplois grâce à la construction, l'exploitation et l'entretien de ces divers projets.

La mise en œuvre des projets du plan directeur des infrastructures de la CEDEAO nécessitera de relever deux défis importants à savoir : i) le défi de la préparation des projets et ii) le défi du financement des projets.

La mobilisation de fonds exigera une volonté politique nationale forte et déterminée pour faire face à l'écart de financement attendu. L'aide publique au développement (APD) continuera de jouer un rôle important. Mais ces ressources d'APD ne suffiront pas. Les pays devront mobiliser leurs propres ressources publiques et les ressources privées de leur marché intérieur et attirer l'investissement privé étranger. Afin d'attirer l'investissement privé il est nécessaire que les pays mettent en place un marché compétitif reposant sur une législation claire, respectant le droit des affaires et assurant la transparence des marchés publics afin d'encourager les partenariats public-privé (PPP).

En plus des ressources du secteur privé, des financements innovants doivent être exploités en vue de la préparation des projets et du financement des investissements notamment :

- les obligations infrastructure ;
- la mise de fonds de garanties de prêts ;
- l'utilisation des ressources internes de la CEDEAO (prélèvement communautaire et Fonds de préparation des projets d'infrastructures de la CEDEAO) ;
- les fonds de la diaspora ;
- les fonds de pensions,
- etc.

L'initiative FODETE de la CEDEAO qui pourrait générer environ 350 millions de dollars US par an devrait être poursuivie.

Sur le plan institutionnel, il faut :

- Renforcer les banques régionales de développement comme la BIDC et les unités de préparation de projets comme le PPDU afin d'améliorer la préparation et le financement des projets d'investissements.
- Faire élaborer par les banques de développement partenaires comme la BAD, la BID, les banques régionales de développement, l'UE, de stratégie coordonnées de financement des projets régionaux ;
- mettre en place de fonds de garantie et de bonification de taux d'intérêt ;
- mettre en œuvre la politique de lutte contre la charge à l'essieu, le cadre régional de partenariat-public-privé et le renforcement des fonds d'entretien routier.

Je vous remercie .