



REPUBLIQUE DU BENIN

MINISTRE DU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

***STRATEGIE POUR LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES
ROUTIERES POUR L'ATTEINTE DES OMD AU BENIN***

(Version définitive)

décembre 06

Contenu

INTRODUCTION.....	3
1. DIAGNOSTIC DU SECTEUR DES TRANSPORTS	4
2. STRATEGIE OMD POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS.	7
2.1. CADRE POLITIQUE ET STRATEGIQUE	7
2.2. INTERVENTIONS STRATEGIQUES POUR LES TRANSPORTS.....	7
3. EVALUATION DES BESOINS DE LA STRATEGIE.....	9
3.1. DEMARCHE METHODOLOGIQUE ET HYPOTHESE DU MODELE.....	9
3.2. ANALYSE DES RESULTATS	10
3.2.1. <i>Résultats globaux</i>	10
3.2.2. <i>Routes Nationales Inter-Etats</i>	10
3.2.3. <i>Routes Nationales</i>	11
3.2.4. <i>La voirie urbaine</i>	11
3.2.5. <i>Pistes rurales</i>	12
3.2.6. <i>Interventions spécifiques</i>	13
4. CONCLUSION	14
5. ANNEXES : DETAIL DES ESTIMATIONS.....	15

Introduction

Le transport, même s'il n'est pas considéré comme Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), joue un rôle de premier plan dans la réalisation de ces objectifs. Les services de transport ont un poids si important dans la réalisation des OMD qu'il convient de leur accorder une place de choix dans les stratégies à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés pour 2015.

L'amélioration de l'accès aux services des transports contribue à l'atteinte des OMD. Le transport a un impact positif sur la réduction de la pauvreté monétaire (OMD 1, cible 1). En effet, le transport routier, le transport ferroviaire et le port, s'ils sont compétitifs, contribuent à la réduction des coûts et par conséquent accroissent le revenu réel des pauvres. En milieu urbain, les infrastructures de transport améliorées constituent un appui indispensable aux industries manufacturières et de service, et par conséquent, contribuent à la création d'emploi.

Le transport a aussi un impact positif sur la lutte contre la faim (OMD1, cible 2). Les pistes rurales, les routes communales et nationales, à un bon niveau de service, contribuent à la réduction des coûts des intrants agricoles, augmentent les prix bord champs et facilitent la commercialisation ; ce qui par conséquent, accroît la production agricole. Les infrastructures de transports améliorées contribuent aussi à la réduction des pertes post récoltes à travers l'accélération de l'évacuation des produits vers les marchés.

Il existe aussi un lien entre l'éducation primaire (OMD 2, cible 3) et le transport. Les services et infrastructures de transport efficaces augmentent la motivation de l'enseignant à aller servir en milieu rural, car le transport rapproche les divers points géographiques du pays. Les pistes rurales, les routes communales et nationales réduisent le temps de parcours des enfants qui vont à l'école et favorisent le parcours de grande distance en un temps record ; ce qui contribue à l'amélioration du taux de fréquentation scolaire. Les services et infrastructures de transport efficaces réduisent aussi le coût d'opportunité des enfants allant à l'école en ce sens qu'ils réduisent le temps consacré à la collecte des bois de feu et de l'eau à usage domestique.

Le transport favorise aussi la réalisation de l'égalité de sexe (OMD 3, cible 4) à bien d'égards. Les routes améliorent la communication et diminuent les coûts des transactions, et par conséquent, augmentent les opportunités d'emploi pour la femme. Le transport améliore la gestion du temps chez la femme et réduit ses difficultés liées au service de transport.

La lutte contre la mortalité infantile (OMD 4, cible 5) est l'un des grands problèmes auxquels l'Afrique subsaharienne en général et le Bénin en particulier doivent s'attaquer. Le secteur des transports a un grand rôle à y jouer. En effet, le transport participe à l'amélioration de l'accès aux centres de santé, contribue à la réduction des coûts des services de santé et permet aux travailleurs de la santé d'accéder facilement aux zones rurales. Le transport assure un approvisionnement fiable des médicaments, des vaccins, et des composants des services de santé de base (OMD 8, cible 17).

Le transport facilite aussi des services d'urgence, en particulier pour les problèmes obstétricaux graves (lutte contre la mortalité maternelle (OMD 5, cible 6)) ou les crises de paludisme cérébral qui nécessitent une hospitalisation immédiate (lutte contre le paludisme et autres maladies majeures OMD 6, cible 8). Il facilite les campagnes de sensibilisation préventives du VIH/SIDA (OMD 6, cible 7) et réduit aussi le coût des travailleurs de la santé desservant les milieux ruraux.

1. Diagnostic du secteur des transports

Le transport routier, le transport ferroviaire et un port compétitif sont indispensables pour la réduction de la pauvreté surtout en milieu rural où les problèmes d'accessibilité se posent avec acuité. Les producteurs agricoles ont besoin d'un service de transport adéquat pour transporter leur production vers les centres d'échange et de ce point de vue, participer à la formation de la croissance économique nécessaire à la réduction de la pauvreté. Une croissance pro pauvre suppose non seulement une meilleure desserte rurale mais aussi une exploitation et une expansion rapide des grands axes, des voies urbaines et des services de transport pour remédier aux engorgements qui font obstacle à la croissance des autres secteurs.

Le Bénin est un pays de 114.700 km² qui occupe une position stratégique entre le Nigeria et les pays voisins que sont le Niger, le Togo et le Burkina Faso. Il constitue un couloir naturel de transport de marchandises à destination et en provenance du Niger enclavé et de l'ouest du Nigeria via le port de Cotonou. Les commerçants béninois sont bien placés pour servir d'intermédiaires entre l'énorme marché nigérian et les autres pays voisins.

Trois grandes catégories d'activités dominent le secteur des transports. Il s'agit de :

- le transport du coton, qui constitue la plus importante part de la demande de transport à l'exportation ;
- le transit avec les pays voisins : on estime que 15% environ du transport routier (en véhicules - kilomètres) ont un caractère international. Il s'agit pour moitié de marchandises transportées à destination ou en provenance du port, et pour moitié de marchandises transitant par le Bénin (origine et destination extérieures au pays) ;
- les échanges intérieurs entre les villes et les zones rurales.

La demande de transit connaît des fluctuations considérables en fonction des coûts du transport, mais aussi des contextes politiques et économiques très instables de la sous-région. Des modifications de la réglementation à l'importation ou des performances des opérations portuaires peuvent introduire des bouleversements dans le choix des itinéraires de transport en concurrence.

Le coût et la disponibilité font du transport routier le mode de transport dominant pour le transport intérieur de marchandises, et plus encore pour le transport de voyageurs. Le reste du transport est assuré par le rail.

En ce qui concerne le **réseau routier**, les investissements consentis depuis les années 70 ont permis de construire une infrastructure de transit presque entièrement bitumée. Les 2 corridors nord – sud (entre Cotonou et le Niger d'une part, et le Burkina Faso (et Mali) d'autre part) jouent bien leur rôle d'intégration régionale. L'axe côtier Togo – Bénin – Nigeria est également bitumé. Les 2 transversales centre et nord offrent un bon niveau de service, et leur bitumage complet est programmé pour le moyen terme.

Malgré ces efforts, la densité routière brut estimée à 0,56 km pour 1000 habitants et à 0,03 km/km² est faible. Ce taux est plus faible lorsqu'on le calcule par type de revêtement et montre que le pays est sous-équipé en infrastructure routière comparativement à d'autres pays de la sous-région. En effet, le Bénin ne dispose que de 0,23 km de route bitumée pour 1000 habitant (soit 0,012 km/km²), contre 0,62 km pour 1000 habitants pour le Ghana. Ainsi, le

Bénin est confronté à un sous-développement des infrastructures routières qui explique en partie les coûts de transport très élevés observés.

Tableau 1 : Densité routière du Bénin

Région	Route Bitumée		Route en terre	
	Densité routière (en km pour 1.000 hab)	Densité routière (en km/km ²)	Densité routière (en km pour 1.000 hab)	Densité routière (en km/km ²)
Alibori-Borgou	0,4001	0,0085	0,7210	0,0153
Atacora-Donga	0,1834	0,0046	0,9418	0,0237
Atlantique-Littoral	0,1291	0,0512	0,0268	0,0106
Mono-Couffo	0,2200	0,0451	0,0529	0,0108
Ouémé-Plateau	0,1552	0,0377	0,0953	0,0231
Zou-Collines	0,2876	0,0154	0,2806	0,0151
Ensemble Bénin	0,2279	0,0122	0,3274	0,0176

Source : Calcul fait à partir des données de la DPP/MDTTPU-PR

Par contre, le réseau des **pistes rurales** est insuffisant. Il y a encore de nombreuses zones enclavées. Le réseau des liaisons interurbaines mérite d'être encore amélioré, tenant compte du contexte de la décentralisation voulu par le Gouvernement. Le point faible du réseau routier réside surtout dans son bon entretien.

Par ailleurs, près de 52% des ménages sont situés à plus de 30 mn du centre de santé le plus proche; cette proportion est de 75% pour les collèges et 43% pour les lieux où l'on peut trouver un moyen de transport (taxi, etc.). En d'autres termes, le problème d'accessibilité est important et il faut des infrastructures routières « correctes » et un service de transport au point à moindre coût pour faciliter la vie aux populations.

Le **port de Cotonou** a une capacité de chargement/déchargement d'environ 2,3 millions de tonnes par an. Cette capacité devrait suffire jusqu'en 2001 si la productivité était améliorée. Malheureusement, la capacité de chargement/déchargement a été dépassée dès l'an 2000. Le volume du trafic a augmenté plus vite que prévu pour atteindre un seuil de 3 millions de tonnes dès l'an 2000 et 4,3 millions de tonnes en 2003. L'infrastructure portuaire souffre aussi d'une faible profondeur d'eau (environ 10 m à marée basse), alors que les navires porte conteneurs actuels ont un tirant d'eau de 12 à 14 m. Ceux-ci doivent parfois être dérivés vers d'autres ports tels qu'Abidjan. La plate-forme portuaire est exiguë, et les opérations portuaires y sont donc difficiles. Le port de Cotonou souffre de coûts sensiblement plus élevés que dans les ports concurrents.

Le **réseau ferroviaire** comprend une voie métrique unique entre Cotonou et Parakou (438 km). Cependant, l'état de la voie et du matériel roulant est très mauvais, à un point tel que l'exploitation de la ligne est presque partiellement paralysée. Depuis le bitumage de la route, les modes ferroviaire et routier sont en forte concurrence dans ce corridor. Les lignes ferroviaires Cotonou – Pobé et Cotonou – Sègboroué sont actuellement mises hors exploitation mais sont appelées à participer à la connexion Inter-Etat dans le cadre de la CEDEAO. La ligne ferroviaire côtière a du être abandonnée en 1990, mais pourrait être reconvertie pour le transport public.

Le Bénin a un seul **aéroport** international, à Cotonou. Sa piste d'atterrissage à une longueur de 2.400 m, ce qui pourrait être insuffisant dans le futur pour pouvoir accueillir les gros-porteurs, mais il n'est physiquement pas possible de l'allonger. Il y a 7 aérodromes dans le

pays, mais le transport aérien intérieur n'est pas développé, et est actuellement quasi inexistant.

Le **transport fluvial et lagunaire** ne s'est pas développé au Bénin, bien que des potentialités existent pour désenclaver des zones, pour la promotion du tourisme, et même peut-être aussi pour développer un système de transport public près de Cotonou.

Le **transport public urbain** est embryonnaire. Il y a bien quelques lignes desservies par des minibus, à l'initiative du secteur privé, mais ce sont les mototaxis qui dominent avec plus de 80% du trafic. La mobilité moyenne est très élevée dans les grandes agglomérations, ce qui est dû au niveau élevé des activités commerciales.

2. Stratégie OMD pour le secteur des transports.

2.1. Cadre politique et stratégique

En 1992, le Ministère des Travaux Publics et des Transports en liaison avec le Ministère du Plan et de la Restructuration Economique a entrepris dans le cadre du Plan de redressement économique et social, une série d'études visant à élaborer une Stratégie du secteur des transports sur le quinquennat 1993-1997. Celle-ci a été présentée au cours d'une première Table Ronde des Bailleurs de Fonds les 14 et 15 octobre 1993 et a connu quelques améliorations et des actualisations.

La stratégie actualisée en 1996 a fait l'objet d'une déclaration de stratégie du Gouvernement (février 1996) avec un plan d'action associé. Elle a été mise en œuvre de 1997 à 2001. Dans le cadre de l'amélioration des performances de la chaîne des transports, et au vu des résultats modestes obtenus au port de Cotonou, un séminaire gouvernemental a été tenu en novembre 1999, à l'issue duquel, le gouvernement a pris d'importantes décisions visant à confirmer la stratégie du secteur des transports.

Les objectifs de base de la stratégie de développement du secteur se résument comme suit :

- i. soutenir les secteurs productifs et contribuer à la croissance économique
- ii. contribuer à la réduction de la pauvreté en milieux urbain et rural (désenclavement, accessibilité aux services de base, desserte des zones de production, création directe et indirecte d'emplois...)
- iii. accorder aux différents acteurs du secteur des domaines d'intervention dans lesquels ils sont les plus efficaces.

Au terme de cette période de mise en œuvre de la stratégie, une étude en vue de son actualisation a abouti à un projet de stratégie sectorielle actualisée soumis à l'appréciation des différents acteurs du secteur des transports lors d'un séminaire d'internalisation tenu à Bohicon, les 23 et 24 décembre 2003. L'importance des observations faites sur ce projet de stratégie sectorielle a amené les autorités du Ministère chargé des transports à lancer une étude complémentaire pour combler les insuffisances constatées et rendre disponible le document de stratégie actualisée avec son programme pluriannuel d'investissements et de maintenance pour le secteur des transports à la satisfaction de l'ensemble des acteurs du secteur.

2.2. Interventions stratégiques pour les transports

La réalisation des OMD en général et la réduction de la pauvreté en particulier passent nécessairement par l'accessibilité physique du pauvre aux services socio-économiques et par une croissance économique soutenue. Les infrastructures routières jouent un rôle très important dans la production, gage de la création de la richesse. La stratégie OMD pour le secteur des transports doit veiller à la prise en compte des actions de construction, de réhabilitation et d'entretien du réseau routier national. En effet, la route est l'une des solutions les plus envisagées lorsqu'il s'agit de désenclaver une région isolée, de drainer le trafic d'une zone, d'assurer le regroupement ou l'éclatement fret. Or la dégradation de l'infrastructure routière fait gonfler le coût du transport routier, principal mode de transport utilisé dans les

déplacements réguliers. En d'autres termes, l'effort d'investissement ne peut s'arrêter à la construction des routes.

La stratégie OMD pour le secteur des transports inclut plusieurs interventions dont les plus importantes sont : (i) l'amélioration et construction des routes nationales inter-Etat revêtues, (ii) la construction de voies urbaines, (iii) le bitumage de routes nationales, (iv) la construction de pistes rurales ou de voies d'accès aux zones de productions agricoles et (v) l'entretien de tout le réseau routier.

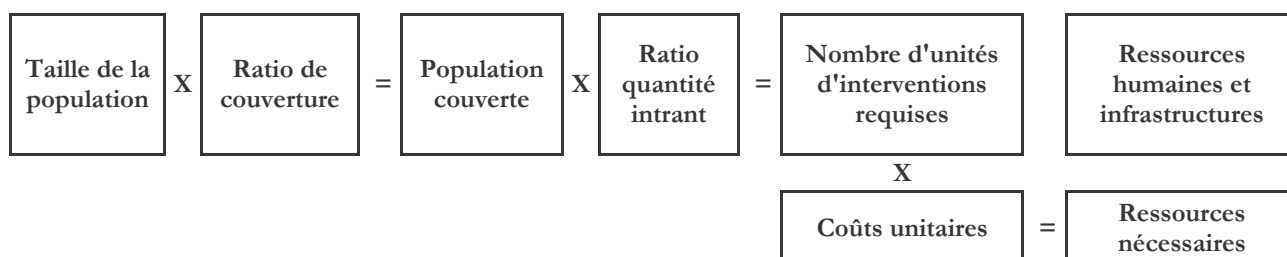
3. Evaluation des besoins de la stratégie

3.1. Démarche méthodologique et hypothèse du modèle

La démarche méthodologique retenue consiste à :

- déterminer les interventions nécessaires ;
- définir les cibles et taux de couverture associés à ces interventions ;
- déterminer les coûts unitaires des interventions ;
- évaluer les ressources nécessaires.

Le schéma qui suit résume les calculs faits par le modèle d'estimation.



Réseau routier. La longueur totale du réseau routier a été estimée à 32.100 km en 2005 dont 1.876 km sont bitumés, soit un ratio de routes bitumées de 0,25 km pour 1000 habitants. La composition et la structure de l'ensemble du réseau routier se présente comme suit :

- | | |
|--|-----|
| • Route nationale inter-état (RNIE) : | 7% |
| • Voies urbaines (VU) : | 2% |
| • Routes nationales (RN) : | 12% |
| • Pistes rurales / voies de dessertes rurales (PR) : | 79% |

Pour atteindre les OMD, le ratio de routes bitumées passera à 0,5 km pour 1000 habitants et le taux de réalisation des pistes rurales sera de 45%, soit 1,54 km de PR réalisées pour 1000 habitants en 2015. Il est aussi proposé que le coût de gestion des modes de transport représente environ 15% du coût du programme routier.

La méthodologie adoptée est celle des coûts croissants. L'analyse basée sur cette méthodologie permet de prendre en compte les ressources nécessaires pour combler l'intervalle entre la couverture courante et la couverture cible. Les coûts unitaires retenus pour l'exercice sont :

Construction (en F CFA / km)	
Piste rurale / voies accès	20 000 000
Route nationale en terre	250 000 000
Voies urbaines	950 000 000
Route bitumée RNIE	300 000 000
Entretien et exploitation (en % du coût de la construction)	10%

Ces coûts unitaires incluent l'effet de l'inflation sur toute la période considérée.

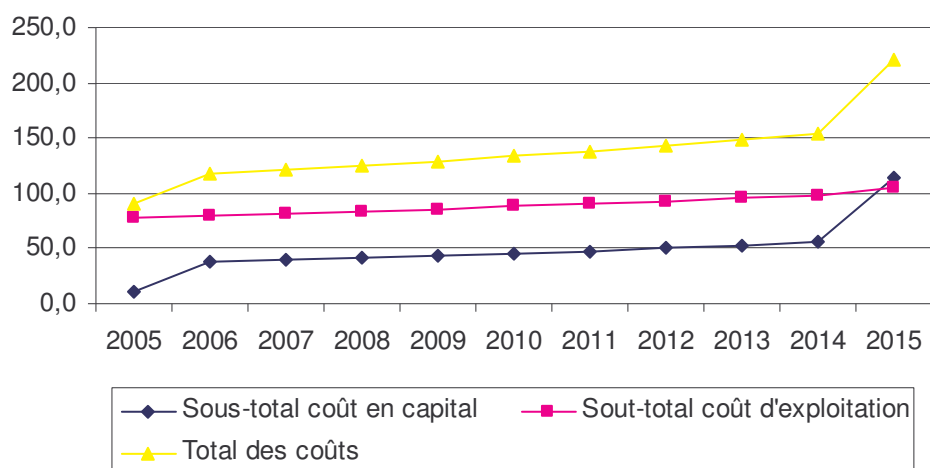
3.2. Analyse des résultats

3.2.1. Résultats globaux

Comme signalé ci-dessus, le transport n'est pas considéré comme un OMD, mais il jouera un rôle de premier plan dans le processus qui conduit à l'atteinte de ces objectifs. Afin de lui permettre de jouer ce rôle, le Gouvernement doit mobiliser des fonds. Globalement, les besoins d'investissement dans les infrastructures routières s'élèvent à 1.521,3 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de 138,3 milliards de FCFA. Ce montant servira à construire en moyenne 274 km supplémentaires de route. Les coûts en capital représentent en moyenne 35,6% de ce montant et le reste qui représente 64,4% est destiné à financer les coûts d'exploitation.

En terme d'évolution, ces besoins évolueront à un rythme de 9,4% par an sur la période sous revue. Cette demande évoluera à un rythme plus accéléré entre 2010 et 2015 (10,5%) que celui de la période 2005-2010 qui est de 8,2%.

Graphique : Evolution globale des besoins de financement



3.2.2. Routes Nationales Inter-Etats

L'atteinte des OMD avec la contribution des infrastructures routières comme les routes nationales inter-états (RNIE) coûtera environ 58,4 milliards de FCFA par an pendant 11 ans avec une forte proportion de coûts d'exploitation et d'entretien évalués à 52,8 milliards par an. Cette somme devrait permettre de construire et d'entretenir en moyenne 19 km supplémentaires de RNIE.

Tableau : Estimation des besoins de financement des RNIE

RNIE	2005	2010	2015	Total sur la période 2005-2015	Moyenne
Longueur totale de routes bitumées	1660	1760	1865	19370	1761
Augmentation	0	20	22	205	19
Coût de la construction	0	6,1	6,5	61,4	5,6
Entretien et exploitation	49,8	52,8	56,0	581,1	52,8
Total	49,8	58,9	62,4	642,5	58,4

Source : Résultats des estimations à partir du modèle transport

La longueur totale de RNIE bitumée passera de 1660 km en 2005 à environ 1865 km en 2015 soit une progression de 17%. L'opération de bitumage des RNIE suivrait donc une tendance croissante sur la période 2005-2015. La prépondérance des coûts d'entretien est liée au fait qu'ils s'appliquent en plus du réseau existant, aux nouvelles constructions.

3.2.3. Routes Nationales

L'incidence financière du programme d'amélioration des routes nationales dans le cadre de la stratégie OMD est évaluée à 166,6 milliards de FCFA sur la prochaine décennie. Les coûts d'entretien et d'opération se situent à environ 74,9 milliards de FCFA. Ce financement devrait permettre de faire passer le stock de RN bitumée de 161 km en 2005 à 420 km en 2015 soit une progression de 10,1%. Cette évolution nécessiterait le bitumage d'environ 33 km de RN en moyenne par an. L'année 2015 devrait, toute chose égale par ailleurs être l'année où l'augmentation de routes nationales revêtues sera maximale.

Tableau : Estimation des besoins de financement des RN

Route nationale	2005	2010	2015	Total sur la période 2005-2015	Moyenne
Longueur totale de routes bitumées	161	260	420	2997	272
Augmentation	0	34	54	367	33
Coût de la construction	0,0	8,4	13,6	91,6	8,3
Entretien et exploitation	4,0	6,5	10,5	74,9	6,8
Total	4,0	14,9	24,1	166,6	15,1

Source : Résultats des estimations à partir du modèle transport

3.2.4. La voirie urbaine

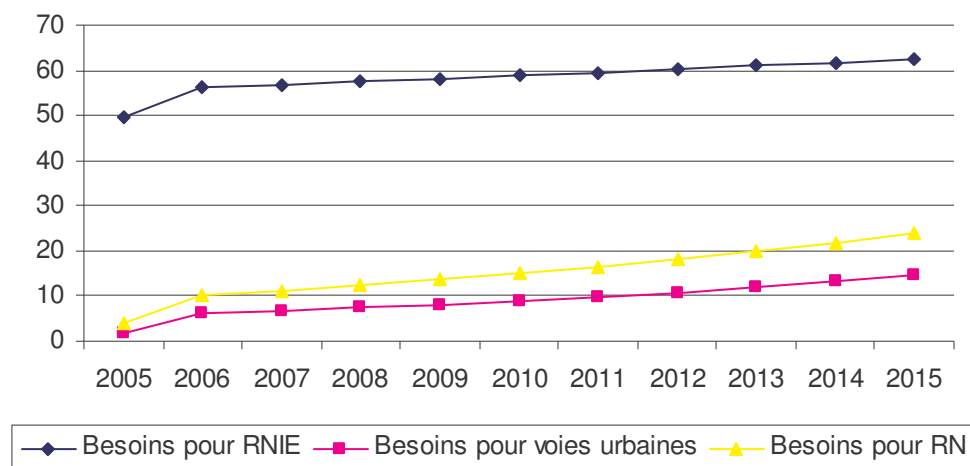
La longueur des voies urbaines à la charge des Travaux Publics devrait passer, dans le cadre de la stratégie OMD, de 55 km en 2005 à 143 km en 2015, soit une progression de 10,1% par an, ce qui correspond à un investissement supplémentaire de 99,0 milliards de FCFA. En moyenne annuelle, la stratégie OMD dans le secteur des infrastructures routières devrait permettre de bitumer 7 km.

Tableau : Estimation des besoins de financement des voies urbaines à charges des TP

Voies urbaines	2005	2010	2015	Total sur la période 2005-2015	Moyenne
Longueur totale de routes bitumées	55	89	143	1023	93
Augmentation	0	7	11	72	7
Coût de la construction	0,0	6,3	10,1	68,4	6,2
Entretien et exploitation	1,7	2,7	4,3	30,7	2,8
Total	1,7	8,9	14,4	99,0	9,0

Source : Résultats des estimations à partir du modèle transport

Graphique : Evolution des estimations pour le programme route



3.2.5. Pistes rurales

Les pistes rurales sont d'une importance capitale car elles permettent l'acheminement de la production agricole vers les marchés d'échanges et les centres de stockage. A cet effet, le principal objectif est d'augmenter la longueur de pistes rurales. Ainsi, selon la stratégie OMD, la longueur de pistes rurales passera de 11.367 km en 2005 à 15.049 km, soit en moyenne une augmentation de 335 km de piste par an. L'incidence financière qui en découle est de 362,5 milliards de FCFA sur la période sous revue, une moyenne annuelle de 33 milliards de FCFA.

Tableau : Estimation des besoins de financement des pistes rurales

Construction de pistes rurales	2005	2010	2015	Total sur la période 2005-2015	Moyenne
Longueur totale (en km)	11367	13079	15049	144432	13130
Augmentation	0	362	416	3682	335
Coût Total construction	0,0	7,2	8,3	73,6	6,7
Entretien	22,7	26,2	30,1	288,9	26,3
Coût Total	22,7	33,4	38,4	362,5	33,0

Source : Résultats des estimations à partir du modèle transport

3.2.6. Interventions spécifiques

En terme d'interventions spécifiques il s'agit d'une allocation complémentaire pour la gestion des modes de transports. L'incidence financière qui en découle est de 560,9 milliards de FCFA pour la période sous revue, soit une moyenne annuelle de 51 milliards de FCFA. Le coût de ces différentes opérations est estimé à 200,39 milliards F CFA.

Tableau : Estimation des besoins de financement des interventions spécifiques

Interventions spécifiques	2005	2010	2015	Total sur la période 2005-2015	Moyenne
Coût Total pour la gestion des modes de transports	34,5	50,8	67,2	560,9	51,0

3.3. *Cadre de financement*

Le schéma actuel de financement du secteur fait ressortir qu'en moyenne, 80% des ressources financières affectées au secteur proviennent de l'extérieur.

De ce point de vue, et se situant dans la stratégie du secteur des transports, il est envisager un schéma de financement dans lequel 75% des ressources financières proviendraient des partenaires techniques et financiers. Ce qui permettrait à l'Etat de disposer suffisamment de ressources intérieures pour financer les autres secteurs non pris en compte par les OMD. La part prise en charge par l'Etat est alors estimée à 24% et celle des ménages à 1%.

Tableau N° : Schéma de financement (en millions FCFA)

	2 006	2 011	2 015	Total 2006-2015	Moyenne
Transport et routes	117 050	136 819	215 281	1 414 736	141 474
Contribution de l'Etat	28 092	32 837	51 667	339 537	33 954
Contribution des Partenaires	87 788	102 615	161 461	1 061 052	106 105
Contribution des ménages	1 170	1 368	2 153	14 147	1 415

Source :

Conclusion

La stratégie OMD du secteur transport exige un effort particulier de mobilisation de ressources. En effet, plus de 1.521,3 milliards de FCFA seront mobilisés dans les 10 prochaines années pour le compte du secteur, soit en moyenne 138,3 milliards de FCFA par an. La mobilisation de ces ressources doit se faire dans le cadre de la stratégie de réduction de la pauvreté.

Il convient de faire remarquer que le schéma de financement du secteur fait ressortir qu'en moyenne, 80% des ressources financières affectées au secteur proviennent de l'extérieur. De ce point de vue, et se situant dans la stratégie du secteur des transports, on peut envisager un schéma de financement dans lequel 85% des ressources financières proviendraient des partenaires techniques et financiers. Ce qui permettrait à l'Etat de disposer suffisamment de ressources intérieures pour financer les autres secteurs non pris en compte par les OMD.

Par ailleurs, l'analyse de l'historique du financement du secteur fait ressortir des problèmes de capacité (capacité de mobilisation de ressources et capacité de consommation de ressources mises à disposition du secteur) dont il faut tenir compte pour y injecter de l'argent.

4. Annexes : Détail des estimations