

DÉCRET N° 2017- 524 du 15 novembre 2017

portant transmission à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, du Traité relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigéria et de la République Togolaise, signé à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, le 30 mars 2014.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
CHEF DE L'ÉTAT,

CHEF DU GOUVERNEMENT,

- Vu** la loi n° 90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- vu** la décision portant proclamation, le 30 mars 2016 par la Cour constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 20 mars 2016 ;
- vu** le décret n° 2017-506 du 27 octobre 2017 portant composition du Gouvernement ;
- vu** le décret n° 2016-423 du 20 juillet 2016 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération ;
- vu** le décret n°2016-418 du 20 juillet 2016 portant attributions,

organisation et fonctionnement du Ministère des Infrastructures et des Transports ;

sur proposition conjointe du Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération et du Ministre des Infrastructures et des Transports,

le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 02 novembre 2017,

DÉCRÈTE :

Le Traité dont le texte est ci-joint relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigéria et de la République Togolaise, signé à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, le 30 mars 2014, sera présenté à l'Assemblée nationale, pour autorisation de ratification, par le Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération et le Ministre des Infrastructures et des Transports, qui sont chargés individuellement ou conjointement, d'en exposer les motifs et d'en donner les éclaircissements d'ordre technique :

EXPOSE DES MOTIFS

**Monsieur le Président de l'Assemblée nationale,
Mesdames et Messieurs les honorables Députés,**

Les Chefs d'Etat et de Gouvernement des Républiques du Bénin, de Côte d'Ivoire, du Ghana, du Nigéria et Togolaise, sur la base des recommandations de la réunion des Ministres des Infrastructures, des Transports, des Finances et de la Justice tenue à Abuja le 22 avril 2013, ont décidé, lors de leur réunion de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest organisée à Addis-Abeba le 25 mai 2013, de conduire de façon conjointe et concertée le projet autoroutier Abidjan-Lagos, pour en faire une autoroute à 2 x 3 voies à chaussées séparées, en tenant en compte les principes fondamentaux de subsidiarité et de solidarité entre les Etats membres.

I-PRESENTATION DU TRAITE

A- Genèse du Traité

Les pays membres de la CEDEAO sont confrontés depuis des années à des coûts de transport très élevés comparés à ceux des pays d'Europe Occidentale. Parmi les causes identifiées, l'existence de barrières physiques et non tarifaires constitue une sérieuse entrave à la libre circulation des personnes et des biens, réduisant de facto la compétitivité internationale des produits de ces pays.

Le Corridor Abidjan-Lagos a été créé afin de faire face à ces difficultés. Ce corridor est un programme phare du Programme d'Infrastructures pour le Développement de l'Afrique (PIDA) qui a été approuvé par les Chefs d'Etat africains en février 2012 pendant le 18ème sommet de l'Union Africaine à Addis-Abeba. Il s'agit d'une initiative ambitieuse devant se dérouler jusqu'en 2040 et qui comprend 51 projets pour un coût global estimé à près de 68 milliards de dollars. Le programme est réalisé conjointement par l'Union Africaine (UA), la Banque Africaine de Développement (BAD) et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD). Les présidents des cinq pays concernés (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria) l'ont retenu comme un des projets les plus importants de la sous-région, en matière d'intégration régionale. A ce jour, sous l'égide de la CEDEAO, des investissements physiques ont été réalisés dans les différents pays traversés. Mais le niveau de service inégal des tronçons du corridor et les difficultés de passage aux frontières demeurent un obstacle majeur aux échanges commerciaux entre les pays de la sous-région.

L'objectif aujourd'hui est de transformer ce corridor de transport en un corridor de développement régional. C'est pourquoi, lors de la réunion de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest organisée à Addis-Abeba, le 25 mai 2013, les Chefs d'Etat et de Gouvernement du Bénin, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Nigeria et du Togo ont réfléchi à la possibilité de disposer d'un cadre juridique relatif à la réalisation du partenariat entre leurs pays pour la réalisation du projet du Corridor Abidjan-Lagos. Cette réflexion se

fonde sur les dispositions de l'article 32, alinéa (a) et (b) du Traité Révisé de la CEDEAO prescrivant aux Etats membres de concevoir des politiques, lois et réglementations communes de transport et de communications et développer un vaste réseau d'autoroutes praticables en tout temps au sein de la Communauté, la priorité étant accordée aux autoroutes inter-Etats visant la libre circulation des personnes, des biens et des services au sein de la Communauté.

C'était l'occasion aux Chefs d'Etat et de Gouvernement de reconnaître l'importance du Corridor Abidjan-Lagos pour le développement d'une infrastructure intégrée et l'élaboration d'un système de transit économique, sûr et durable au plan environnemental, et ce, afin d'accroître les ressources agricoles, minières, touristiques et énergétiques existant dans la région.

Au cours de leur rencontre, les Chefs d'Etat ont reconnu que ni les Etats, ni les entreprises privées ne peuvent seuls supporter les risques de l'investissement, de l'entretien et de l'exploitation, des infrastructures et des équipements de transport et de télécommunications et qu'à cet égard, une étroite collaboration entre Gouvernements et le secteur privé est essentielle au développement du commerce et à la facilitation du transport. Ils ont, par ailleurs, estimé qu'une approche régionale constitue le meilleur moyen d'exécuter un projet d'une telle ampleur par la mise en place d'un cadre institutionnel visant à superviser l'exécution du projet et le processus de gestion.

C'est à cet égard, qu'ils ont signé à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, le 30 mars 2014, le Traité relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigéria et de la République Togolaise.

Ce projet permettra d'étendre le Corridor Abidjan-Lagos pour en faire une autoroute à 2X3 voies à chaussées séparées sur une distance

d'environ 1.028 kilomètres afin de faciliter la circulation des personnes et des biens, consolider l'intégration régionale et accroître le dynamisme des économies des pays de la région Ouest-Africaine.

B- Contenu du Traité

Le Traité est un texte de 22 articles répartis en cinq (05) chapitres qui portent sur les obligations des Parties Contractantes, le statut juridique, le cadre institutionnel et les modalités de réalisation du programme du corridor Abidjan-Lagos.

❖ Les obligations :

Les Parties Contractantes conviennent de collaborer dans les domaines suivants :

- Aménagement des infrastructures :
 - ✓ actualisation des études existantes sur les différents segments du Corridor ;
 - ✓ introduction de systèmes de péages modernes basés sur des études appropriées et sur les meilleures pratiques de financement de routes ;
 - ✓ fourniture de ponts bascules et d'autres équipements de contrôle des charges à l'essieu ;
 - ✓ garantie de la mise en œuvre des mesures de sécurité routière et de sensibilisation aux endémies sociales, notamment le VIH/sida, le long du Corridor et de sa zone d'influence.
- Transport et facilitation du commerce ;

Le projet est perçu comme une entité unique, il peut être toutefois divisé en lots appropriés aux fins de conclusion de contrats de travaux, de supervision et d'exploitation. Les Parties Contractantes peuvent :

- réviser la portée et les dispositions du Traité, afin d'encourager le développement d'infrastructures, de services et d'installations de transport intégrées sur le Corridor ;
- mettre à la disposition des Autorités des réserves de terres de chaque côté de l'autoroute pour l'emprise, afin d'abriter la chaussée entière, ainsi que pour des futures extensions et aménagements, tels que les lignes de chemin de fer ;
- régler conjointement les questions relatives au recasement, au dédommagement et à la protection du droit d'emprise ;
- rechercher les financements nécessaires à l'exécution du projet ;
- accepter provisoirement de confier à la Commission de la CEDEAO l'ouverture d'un compte bancaire destiné à recevoir en leur nom les prêts, les dons, les contributions et les subventions, tant en numéraires qu'en nature, qui pourront leur être accordés.

❖ **Statut juridique :**

- Il est créé un Comité de pilotage par les Chefs d'Etat et de Gouvernement composé des Ministres en charge des Transports Routiers/Autoroutes/Infrastructures/Travaux Publics de chacune des Parties Contractantes et du Commissaire des Infrastructures de la Commission de la CEDEAO.
- Après la signature du Traité, le Comité peut par un acte, amender les règles de procédure applicables au fonctionnement de tout organe qui sera créé.

- Pour le développement et le bon fonctionnement du Corridor, le Comité établit les organes suivants :
 - ✓ l'Equipe de réalisation du Projet ;
 - ✓ l'Autorité de construction du Corridor ; et
 - ✓ tout autre organe ou unité en cas de besoin.

- Il est créé au niveau national une Autorité chargée de la gestion et de l'exploitation du Corridor. Aux fins de la mise en œuvre du Traité, les autorités compétentes des Parties contractantes sont leurs Ministères, Départements et agences respectifs chargés des infrastructures, des travaux publics, autoroutes et/ou transports routiers et tous autres ministères.

Les Parties Contractantes conviennent solennellement d'accorder à l'Autorité une personnalité juridique, une autonomie financière et un statut supranational.

❖ **Objectifs du Corridor :**

Les objectifs de développement visés par le projet sont de :

- faciliter la circulation sans risques et efficiente des personnes et des biens, le commerce et le transport régionaux et internationaux par l'amélioration des infrastructures routières, la simplification et l'harmonisation des exigences et des contrôles qui régissent la circulation des biens et des personnes en vue de réduire les coûts de transport et les temps de transit ;

- stimuler le développement économique et social sur les territoires des Parties Contractantes et le partenariat entre les secteurs public et privé ;

- transformer le Corridor en un axe de développement qui, outre le fait d'assurer les services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs qui sécurisent les échanges régionaux, stimule également l'investissement, encourage le développement durable, la réduction de la pauvreté et garanti la sécurité ; et
- mettre en œuvre des stratégies pour accélérer la croissance économique et sociale le long du Corridor, tout en garantissant la durabilité environnementale.

II-INTERET DU BENIN A RATIFIER LE TRAITE

A- Au plan communautaire

En tant qu'un symbole de l'intégration sous régionale, ce projet est en phase avec les objectifs de développement de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Traité portant sa création, signé le 30 mars 2014 par les Chefs d'Etat des cinq (05) Pays Membres Participants (PMC).

A travers ce Traité, les cinq (05) Etats ont confié à la Commission de la CEDEAO la construction et la gestion du Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos.

La réalisation de l'autoroute intra-régionale de la CEDEAO s'inscrit également dans le cadre du Programme d'Infrastructures pour le Développement de l'Afrique (PIDA) et en adéquation avec le quatrième axe stratégique du Programme d'Actions du Gouvernement 2016-2021, qui vise, entre autres, la réhabilitation, la modernisation et l'extension du réseau routier national et le développement d'une plateforme logistique multimodale commerciale dans l'espace CEDEAO.

D'une longueur de 1028 km, cet axe routier relie les zones les plus densément peuplées et économiquement actives de l'Afrique de l'Ouest.

Un financement partiel des études techniques du projet, a été obtenu auprès de la Banque Africaine de Développement sur la base de la répartition suivante :

- prêt du FAD d'un montant de 3 millions d'UC répartis équitablement entre la République du Bénin, la République du Ghana et la République Fédérale du Nigéria ;
- don du FAD d'un montant de 2 millions d'UC, répartis équitablement entre la République de Côte d'Ivoire et la République Togolaise ; et
- don du FAD d'un montant de 4 millions d'UC octroyés à la Commission de la CEDEAO, soit un montant total de 9 millions d'UC.

Les négociations relatives à ces différents Accords de financement sont achevées et l'Accord de prêt du Bénin a été déjà signé le 06 mars 2017.

Signalons, en outre que la BAD a réussi à mobiliser une subvention d'un montant de 9,13 millions d'euros auprès de la Commission de l'UE (Guichet de la Facilité d'Investissement pour l'Afrique), portant ainsi à 16,28 millions d'UC (soit 22,72 millions de dollars) le financement total en faveur de cette importante étude.

Le Corridor Abidjan-Lagos permettra aux Parties Contractantes de :

- faciliter la circulation sans risques et efficiente des personnes et des biens, le commerce et le transport régionaux et internationaux par l'amélioration des infrastructures routières, la simplification et l'harmonisation des exigences et des contrôles qui régissent la circulation des biens et des personnes en vue de réduire les coûts de transport et les temps de transit ;
- stimuler le développement économique et social sur leurs territoires et le partenariat entre les secteurs public et privé ;

- transformer le Corridor en un axe de développement qui, outre le fait d'assurer des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs, sécurise les échanges régionaux ;
- mettre en œuvre des stratégies pour accélérer la croissance économique et sociale le long du Corridor, tout en garantissant la durabilité environnementale.

Le potentiel pour le corridor Abidjan-Lagos de devenir un catalyseur pour la croissance économique et l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest est bien connu, et les gouvernements des cinq pays aspirent à tout mettre en œuvre pour exploiter un tel potentiel en vue d'un meilleur développement socio-économique de la sous-région.

Cette opération régionale, dite «Programme de Facilitation du Commerce et du Transport le long du Corridor Abidjan-Lagos» (PFCTCAL), contribuera à améliorer la circulation des personnes et des biens et facilitera les échanges commerciaux entre les cinq pays situés le long du corridor, notamment : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria.

Au total, le PFCTCAL vise à réduire les barrières commerciales et de transport dans les ports et sur les routes le long du corridor Abidjan-Lagos. Le programme sera exécuté en deux phases :

- la première phase (pour un montant de 228 millions de dollars) couvre le Ghana, le Togo et le Bénin,
- la deuxième phase (dont le coût est estimé à 89,5 millions de dollars) va couvrir la Côte d'Ivoire et le Nigéria.

B - Au plan national

La ratification du Traité permettra au Bénin d'améliorer la libre circulation des personnes et des biens et d'aider à faciliter les échanges commerciaux entre les Etats de la Communauté

C'est le corridor le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest, qui à terme, sera un axe routier à six (06) voies de 1028 kilomètres et qui reliera les villes d'Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos, tout en desservant tous les pays enclavés de la région. Il reliera également des ports maritimes. Le corridor constitue l'un des principaux axes économiques de l'Afrique de l'Ouest, drainant plus de 75 % des activités économiques de l'espace CEDEAO. Avec une population totale de plus de 35 millions d'habitants, ces villes sont considérées comme les plus dynamiques d'Afrique de l'Ouest d'un point de vue économique.

Compte tenu de tout ce qui précède, les bénéfices pour les populations sont nombreux, dont notamment :

(1) l'accélération de l'intégration et l'accroissement des échanges commerciaux au niveau régional ;

(2) la réduction des obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long du corridor ;

(3) l'effectivité de la mise en œuvre du principe de la libre circulation des personnes et des biens en permettant un passage aux frontières plus rapide ;
et

(4) la réduction du coût du commerce. Cette réduction passe nécessairement par celle du coût du transport qui représente, selon les statistiques, environ 70% des échanges commerciaux.

La réalisation du projet de développement de l'autoroute du Corridor Abidjan-Lagos contribuera :

- à l'amélioration de la chaîne des activités commerciales sur le corridor à travers :
 - ✓ un accroissement de la capacité du transport routier ;
 - ✓ l'amélioration des flux des échanges, la création d'emplois,

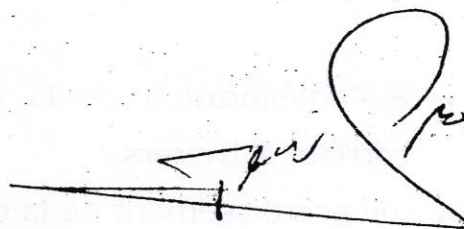
- ✓ la réduction des niveaux de pauvreté des populations le long du Corridor ;
- à la modernisation et l'extension du réseau routier béninois ;
- à l'amélioration de la capacité de drainage du trafic national et international ;
- à l'amélioration des conditions de transport local et de sécurité routière sur l'axe Athiémé (Pont d'Agomey-Glozoun), Kraké ;
- au renforcement de l'intégration régionale ;
- à la réduction du coût d'exploitation des véhicules et du temps de parcours et ;
- au développement des infrastructures et services de transport.

Le Traité entre en vigueur et est contraignant le jour où la dernière Partie Contractante aura déposé son instrument de ratification. Notre pays étant le dernier à le ratifier sera la Partie contractante par laquelle le Traité sera mis en vigueur.

Eu égard à tout ce qui précède, nous avons l'honneur, Monsieur le Président de l'Assemblée nationale, Mesdames et Messieurs les Honorables Députés, de soumettre à l'appréciation de votre Auguste Assemblée, le Traité relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigéria et de la République Togolaise, signé le 30 mars 2014 à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, en vue d'obtenir l'autorisation de sa ratification.

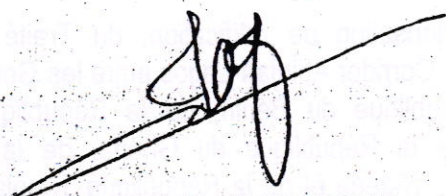
Fait à Cotonou, le 15 novembre 2017

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Patrice TALON', written over a horizontal line.

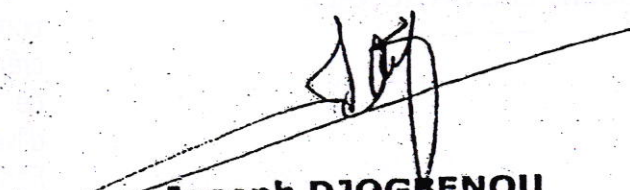
Patrice TALON.-

Le Garde des Sceaux, Ministre de la
Justice et de la Législation,



Joseph DJOGBENOU

Le Ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération,



Joseph DJOGBENOU
Ministre intérimaire

Le Ministre des Infrastructures
et des Transports,



Cyr KOTY

Ampliation : -PR 6 - AN 100 - CC 2 - CS 2 - HAAC 2 - HCJ 2 - MJL 2 - MAEC 2 - MIT 2 - AUTRES MINISTÈRES 19 -
SGG 4 - JORB 1.

ASSEMBLEE NATIONALE

LOI N°2017-

portant autorisation de ratification, du Traité relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigeria et de la République Togolaise, signé à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, le 30 mars 2014.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté en sa séance du....., la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

Est autorisée la ratification par le Président de la République, du Traité relatif à la création du Corridor Abidjan-Lagos entre les Gouvernements de la République du Bénin, de la République de Côte d'Ivoire, de la République du Ghana, de la République Fédérale du Nigeria et de la République Togolaise, signé à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, le 30 mars 2014 dont le texte se trouve en annexe.

Article 2

La présente loi sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Porto-Novo, le

Le Président de l'Assemblée nationale,

Adrien HOUNGBEDJI



TRAITE

RELATIF A LA CREATION DU CORRIDOR ABIDDJAN-LAGOS

ENTRE

LES GOUVERNEMENTS DE

LA REPUBLIQUE DU BENIN, LA REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE, LA
REPUBLIQUE DU GHANA, LA REPUBLIQUE FEDERALE DU NIGERIA
ET LA REPUBLIQUE TOGOLAISE



Les Hautes Parties Contractantes, à savoir :

Le Gouvernement de la République du Bénin,
Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire,
Le Gouvernement de la République du Ghana,
Le Gouvernement de la République Fédérale du Nigeria,
Le Gouvernement de la République Togolaise,

Ci-après dénommés les « Parties Contractantes »

PREAMBULE :

VU les dispositions de l'Article 84 du Traité de la CEDEAO qui prescrit que les États membres peuvent conclure des traités entre eux aux fins de l'intégration ;

VU les dispositions de l'Article 32, alinéas (a) et (b) dudit Traité prescrivant aux États membres de concevoir des politiques, lois et réglementations communes de transport et de communications et développer un vaste réseau d'autoroutes praticables en tout temps au sein de la Communauté, la priorité étant accordée aux autoroutes inter-États visant la libre circulation des personnes, des biens et des services au sein de la Communauté ;

VU la Décision A/DEC.13/01/03 relative à la mise en œuvre du Programme Régional de Facilitation du Transport et du Transit Routiers en appui au commerce intra-communautaire et à la circulation transfrontalière ;

VU le Protocole A/SP1/5/90 du 30 mai 1990 portant établissement, au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie pour le Transit Routier Inter-États des opérations ciblant les marchandises ;

VU la Résolution C/RES.5/5/90 du 27 mai 1990 relative à la Charge Maximum permissible à l'Essieu et celles subséquentes ;

VU la Convention A/P4/5/82 sur le Transit Routier Inter-États des Marchandises ;

VU la Convention de la CEDEAO N° A/P2/5/82 du 29 mai 1982 portant Réglementation du Transport Routier Inter-États entre les États membres de la CEDEAO ;

VU la Convention A/P5/5/82 sur l'Assistance Mutuelle pour l'Administration des questions douanières ;



VU les dispositions de la DÉCISION A/DEC 2/5/81 relative à l'Harmonisation des Législations sur les Autoroutes dans la Communauté ;

VU le Protocole A/P.1/5/79 du 29 mai 1979, tel qu'amendé relatif à la Libre Circulation des Personnes, à la Résidence et à l'Etablissement ;

CONSIDÉRANT que les Chefs d'État et de Gouvernement des Républiques du Bénin, Côte d'Ivoire, du Ghana, de la République Fédérale du Nigeria et de la République Togolaise, sur la base des recommandations de la réunion des ministres des Infrastructures, des Transports, des Finances et de la Justice tenue à Abuja le 22 avril 2013, ont décidé lors de leur réunion organisée à Addis-Abeba le 25 mai 2013 d'étendre le Corridor Abidjan-Lagos pour en faire une autoroute à (2x3) voies à chaussées séparées, en prenant en compte les principes fondamentaux de subsidiarité et de solidarité entre les États membres ;

RECONNAISSANT que le Corridor Abidjan-Lagos constitue le tronçon du réseau d'autoroutes trans-ouest-africaines le plus utilisé par le commerce et qu'il rallie certaines des villes les plus dynamiques au plan économique en Afrique de l'Ouest ;

CONSCIENTES que le développement de l'infrastructure routière régionale va consolider l'intégration régionale et la viabilité économique de la région ;

DESIREUSES d'assurer la circulation sans entrave et rapide des biens et des personnes via des itinéraires commerciaux sur leurs territoires respectifs, afin de servir de Corridor efficace, efficient et compétitif pour le commerce régional et international ;

RECONNAISSANT que le Corridor Abidjan-Lagos est important pour le développement d'une infrastructure intégrée et l'élaboration d'un système de transit économique, sûr et durable au plan environnemental, et ce, afin d'accroître les ressources agricoles, minières, touristiques et énergétiques existant dans la région ;

RECONNAISSANT également que ni les États, ni les entreprises privées ne peuvent seuls supporter les risques de l'investissement, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures et des équipements de transport et de télécommunications et qu'à cet égard, une étroite collaboration entre les Gouvernements et le secteur privé est essentielle au développement du commerce et à la facilitation du transit ;

CONVAINCUES qu'une approche régionale constitue le meilleur moyen d'exécuter un projet d'une telle ampleur par la mise en place d'un cadre institutionnel visant à superviser l'exécution du projet et le processus de gestion ;

CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :



CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Définitions

Aux fins du présent Traité, on entend par :

Traité : Traité relatif à la construction et à la gestion du Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos ;

Autorité : L'Autorité de Gestion de l'Autoroute Abidjan-Lagos ;

Corridor : Le Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos qui comporte les zones géographiques incluses dans :

- a) la République du Bénin ;
- b) la République de Côte d'Ivoire ;
- c) la République du Ghana ;
- d) la République fédérale du Nigeria ; et
- e) la République Togolaise.

Produits dangereux : Les substances ou matériaux chimiques y compris les mélanges, les gaz et solutions), qui peuvent affecter sérieusement la sécurité du public de ceux qui transportent ces produits ou qui les transportent .Ces produits incluent les explosifs, les gaz comprimés, les liquides et solides inflammables ,les oxydants et peracides organiques ou substances toxiques ,matériaux radio actifs, matériaux corrosifs et tous autres matériaux qui présentent des dangers lors du transport ;

Dépositaire : Le Dépositaire du présent Traité est le Président de la Commission de la CEDEAO, conformément à l'Article 19 du présent Traité;

Corridor de développement : L'approche en termes d'initiatives de développement spatial visant à mobiliser les ressources d'investissements au profit du développement des transports, des infrastructures, des installations et des services en coordination avec d'autres secteurs de l'économie dans le Corridor ;

Loi d'habilitation : La législation nationale adoptée par chaque Partie Contractante afin d'internaliser le présent Traité.

Installations : Les infrastructures tels que les bâtiments ou équipements mis en place aux fins de permettre l'exécution d'une tâche spécifique se rapportant au transport et au transit des véhicules, des marchandises et des personnes ;

Facilitation : Les procédures ou mesures mises en place afin de faciliter le transport des véhicules, des marchandises et des personnes transitant par le Corridor ;



Marchandises : Tous les biens mobiliers comprenant les marchandises, les minerais, le bétail, les fournitures de tout genre, les produits halieutiques, les devises et autres articles proposés pour être transportés ;

Trafic ou transport inter-Etats : Le transport des marchandises ou de passagers entre deux ou plusieurs Parties Contractantes.

Poste frontière juxtaposé : Un poste établi dans les limites d'une zone commune de contrôle désignée où tout le trafic utilisant les postes-frontières s'arrête une seule fois dans chaque sens et où les formalités d'entrée et de sortie sont conjointement faites par les agents de contrôle des Parties Contractantes ;

Comité de Pilotage : Le Comité créé par les Chefs d'État et de Gouvernement des Parties Contractantes en vertu de l'Article 8 ci-dessous ;

Autres parties prenantes : Les acteurs ou représentants du secteur privé, de la société civile, des organisations non gouvernementales ou de tous autres organes reconnaissables que l'on pourrait identifier le cas échéant ;

Projet : La construction et la gestion d'une autoroute à (2x3) voies à chaussées séparées allant depuis Lagos dans la République Fédérale du Nigeria jusqu'à Abidjan en Côte d'Ivoire, en passant par Cotonou dans la République du Bénin, Lomé dans la République Togolaise et Accra dans la République du Ghana ;

Emprise :: L'entièreté de la chaussée ou de la voie carrossable, ainsi que des portions contigües de terres réservées, des trottoirs, des couloirs aux abords destinés aux services publics, et des expansions futures qui pourraient être requises ;

Statut supranational : Les pouvoirs transcendants accordés à l'Autorité de Gestion de l'Autoroute Abidjan- Lagos. Il s'entend aussi du statut accordé à l'Autoroute, laquelle transcende les sphères de compétences des lois, des réglementations ou des politiques nationales des Parties Contractantes ;

Trafic en transit : Le trafic traversant tout le territoire de la Partie contractante avec ou sans entreposage aux fins de transbordement, rupture de charge, nettoyage, réparation, remplacement, montage, démontage, remontage des équipements et des marchandises, ou changement du mode et moyen de transport ;

Transit: La traversée du territoire des Parties, lorsque la traversée en question ne constitue qu'une portion d'un voyage complet, se terminant au-delà de la frontière des Parties dont le territoire sert au transit.

Autres termes et expressions :

Les mots utilisés au singulier prennent en compte le pluriel sauf si le contexte l'interdit ;



Sauf indication contraire, les références faites aux « Chapitres », « Articles » et « alinéas » renvoient aux Chapitres, Articles et alinéas du présent Traité.

Article 2: Création, Construction et Gestion du Corridor

Les Parties Contractantes :

- a. créent le Corridor Abidjan-Lagos.
- b. créent l'Autorité de Gestion de l'Autoroute Abidjan-Lagos, laquelle a un statut supranational, conformément aux dispositions de l'Article 9 ci-dessous.
- c. Entreprennent de construire et de gérer l'Autoroute multinationale Abidjan-Lagos de six (6) voies à chaussées séparées (2x3), décrite de façon détaillée dans l'Accord de projet international, avec des mesures complémentaires de facilitation du commerce et du transport et ralliant Lagos (Nigeria) à Abidjan (Côte d'Ivoire) en traversant les territoires du Ghana, du Togo et du Benin, comportant des extensions et expansions dont les Parties Contractantes conviendront le cas échéant.

Article 3: Objectifs et portée du Corridor

1. Les objectifs du Corridor sont de :

- a. faciliter la circulation sans risque et efficiente des personnes et des biens, le commerce et le transport régionaux et internationaux par l'amélioration des infrastructures routières, la simplification et l'harmonisation des exigences et des contrôles qui régissent la circulation des biens et des personnes en vue de réduire les coûts de transport et les temps de transit ;
- b. stimuler le développement économique et social sur les territoires des Parties Contractantes et le partenariat entre les secteurs public et privé ;
- c. transformer le Corridor en un Corridor de développement qui, outre le fait d'assurer des services de transport et de transit sûrs, rapides et compétitifs qui sécurisent les échanges régionaux, va également stimuler l'investissement, encourager le développement durable, la réduction de la pauvreté et garantir la sécurité sur le Corridor ;
- d. mettre en œuvre des stratégies pour accélérer la croissance économique et sociale le long du Corridor, tout en garantissant la durabilité environnementale.

2. L'itinéraire du Corridor est décrit ainsi qu'il suit :

- | | |
|--------------------|--|
| a. Côte d'Ivoire : | Noé-Bassam-Abidjan |
| b. Ghana : | Aflao-Accra-carrefour Agona-Elubo ou Akanu-Accra-carrefour Agona-Elubo |
| c. Togo : | Sanvee Condji-Lomé-Kodjoviakope ou Sanvee Condji-Lomé-Noepe |
| d. Bénin : | Krake - Hilacondji |
| e. Nigeria : | Lagos - Badagry - Seme |



Article 4 : Principes directeurs

a) **Principe de transparence**

Les Parties Contractantes conviennent de coopérer de manière transparente en ce qui concerne les questions de financement, la construction, la gestion et l'exploitation du Corridor.

b) **Principe d'équité**

Les Parties Contractantes conviennent de gérer et d'exploiter le Corridor d'une manière équitable en matière de financement, de construction, d'exploitation et de gestion, afin d'atteindre leur objectif.

c) **Principe de solidarité**

Les Parties Contractantes conviennent de fonder l'application du présent Traité sur le principe de la solidarité.

d) **4. Principe d'assistance mutuelle**

Les Parties Contractantes se porteront mutuellement assistance concernant les questions relatives à la douane, à l'immigration, à la sécurité, à la santé et dans tout autre domaine d'intérêt en ce qui concerne l'utilisation du Corridor. Cette assistance comprend, mais pas limité à, notamment le contrôle à chaque point d'entrée et de sortie du territoire des Parties Contractantes.

e) **Principe de subsidiarité**

Les Parties Contractantes conviennent d'appliquer le principe de subsidiarité en octroyant les pouvoirs nécessaires à toute structure, ou organe ainsi créée en vertu du présent Traité d'agir pour leur compte.

CHAPITRE II: OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

Article 5 : Domaines de collaboration

Les Parties Contractantes conviennent de collaborer dans les domaines suivants :

1. Aménagement des infrastructures

a. actualisation des études existantes sur les différents segments du Corridor, afin d'inclure :

- i. des études de faisabilité économique et financière ;
- ii. des études techniques d'ingénierie et d'impact environnemental détaillées ;
- iii. des travaux de construction et la supervision de la construction.



- b. introduction de systèmes de péages modernes basés sur des études appropriées et sur les meilleures pratiques de financement de routes ;
- c. fourniture de ponts-bascules et d'autres équipements de contrôle des charges à l'essieu ;
- d. garantie de la mise en œuvre des mesures de sécurité routière et de sensibilisation aux endémies sociales, notamment le VIH/sida, le long du Corridor et de sa zone d'influence.

2. Transport et facilitation du commerce

Le développement et l'harmonisation des mesures de facilitation du commerce et du transport le long du Corridor Abidjan-Lagos, dans les domaines suivants :

- i. installations portuaires maritimes ;
 - ii. itinéraires et installations ;
 - iii. contrôles douaniers, exploitation, immigration, police et autres organismes ;
 - iv. documentation et procédures ;
 - v. transport des marchandises par voie terrestre, ferroviaire et tous autres moyens conçus ;
 - vi. transport multimodal des marchandises ;
 - vii. manutention des produits dangereux ;
 - viii. mesures de facilitation pour les agences de transit, les commerçants et les employés ; et
 - ix. construction du Corridor.
3. Le projet est perçu comme une entité unique, il peut être toutefois divisé en lots appropriés aux fins de conclusion de contrats de travaux, de supervision et de gestion.
4. Les Parties Contractantes peuvent réviser la portée et les dispositions du présent Traité, afin d'encourager le développement d'infrastructures, de services et d'installations de transport intégrées sur le Corridor.
5. Mettre à la disposition de l'Autorité des réserves de terres de chaque côté de l'autoroute pour l'emprise, afin d'abriter la chaussée entière, ainsi que pour des futures extensions et aménagements, tels que les lignes de chemin de fer.
6. Régler conjointement les questions relatives au recasement, au dédommagement et à la protection du droit d'emprise.
7. Rechercher les financements nécessaires à l'exécution du projet, ceux-ci incluent de façon non limitative :
- i. Contribution des Parties Contractantes ;
 - ii. Contribution d'autres Gouvernements ;
 - iii. Prêts d'Institutions de financement, dons, legs, subventions des Partenaires nationaux et internationaux et d'Institutions ou Organisations internationales ;



- iv. Dons de la société civile, des Organisations professionnelles et du Secteur Privé ;
 - v. Dons des bénéficiaires du corridor plus particulièrement des sociétés privées qui y exercent leurs activités
8. Les Parties Contractantes acceptent provisoirement de confier à la Commission de la CEDEAO l'ouverture d'un compte bancaire destiné à recevoir en leur nom les prêts, les dons, les contributions et les subventions tant en numéraires qu'en nature qui pourront leur être accordés.

Article 6 : Documentation du Projet

Accord de Projet International

1. Les Parties Contractantes conviennent, après la signature du présent Traité, de conclure un Accord de projet international avec l'Autorité. L'Accord de projet international sera exécuté pour le compte des Parties Contractantes par le Comité de Pilotage du Projet.
2. Une copie de l'Accord de projet international est déposée auprès du Dépositaire.

Régime et stabilité convenus

3. Les Parties Contractantes et l'Autorité admettent et conviennent que leurs droits et obligations afférents au Corridor, sont exclusivement régis par l'ensemble des principes, règles et instruments ci-après :
 - a. le présent Traité ;
 - b. l'Accord de projet international ;
 - c. la loi d'habilitation
 - d. les Règles de procédures ;
 - e. tous les autres instruments faisant partie et/ou mettant en œuvre le Régime convenu.
 - f. Tous les principes généraux du droit international, des traités internationaux et de la législation nationale qui pourraient s'appliquer au projet, dans la mesure où ils ne sont pas contraires à tous instruments visés aux alinéas (a), (b), (c), (d) ou (e) susmentionnés.
4. Les Parties Contractantes reconnaissent et conviennent que l'application harmonisée et stable du Régime conclu tout au long de la durée de l'Accord de projet international et à travers les cinq sphères de compétence est essentielle à la protection de leurs droits et intérêts pour le maintien du Corridor afin de faciliter le transport des personnes, des biens et services.



5. Chaque Partie Contractante s'accorde et s'engage à :

- a. se conformer aux dispositions du Régime convenu. ;
- b. s'abstenir de prendre toute mesure législative ou réglementaire directe ou de poser tout acte quel qu'il soit, qui peut interrompre l'exécution du présent Traité, l'abroger, l'amender, le suspendre, le résilier, le rejeter, ou en invalider l'efficacité juridique.
- c. s'abstenir d'adopter toute législation ou faire quoi que ce soit qui soit incompatible avec le texte et l'application du présent Traité ou s'abstenir de tous autres instruments en élaboration ou envisagés aux termes du Régime convenu.

Article 7 : Action à entreprendre en cas de violation du Traité

En cas de violation de l'une quelconque des dispositions du Régime convenu ;

1. La Partie victime en informe l'Autorité.
2. L'Autorité signifie un avis en cessation ou en réparation de la violation à la partie auteur de la violation.
3. La Partie contractante mise en cause cesse immédiatement les violations ou y remédie dès réception de l'avis indiqué à l'alinéa ci-dessus.
4. Tout refus ou défaut de cessation d'une telle violation et/ou de réparation adéquate de celle-ci fonde la Partie affectée à chercher réparation conformément à l'Article 9 ci-dessous.
5. Les dispositions de l'Accord de projet international s'appliquent, afin de déterminer toutes mesures, compensatoires à prendre en ce qui concerne la partie victime à recevoir une réparation en vertu de la présent Traité.

CHAPITRE III : STATUT JURIDIQUE ET CADRE INSTITUTIONNEL

Article 8 : Dispositifs institutionnels

1. Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage créé par les Chefs d'Etat et de Gouvernement est composé des Ministres en charge des Transports Routiers/des Autoroutes / des Infrastructures / Travaux publics de chacune des Parties Contractantes et du Commissaire des Infrastructures de la Commission de la CEDEAO.

2. Après signature du Traité, le Comité peut par un acte, amender les règles de procédure applicables au fonctionnement de tout organe qui sera créé.



3. Pour le développement et le bon fonctionnement du Corridor, le Comité établit les organes suivants :
 - a. L'Equipe de réalisation du Projet ;
 - b. L'Autorité de construction du Corridor ; et
 - c. Tout autre organe ou unité en cas de besoin.
4. Le Comité de pilotage peut, par un acte, amender les Règles de procédures.

Article 9 : Statut de l'Autorité

1. Les Parties Contractantes conviennent solennellement d'accorder à l'Autorité une personnalité juridique, une autonomie financière et un statut supranational tels que prévus à l'article 2 ci-dessus.
2. L'Autorité a la responsabilité de construire, de gérer et d'exploiter le Corridor et d'accomplir toutes autres tâches prévues dans la réalisation de son mandat.

Article 10 : Autorité compétente et partenariats stratégiques

1. Aux fins de la mise en œuvre du présent Traité, les autorités compétentes des Parties Contractantes sont leurs Ministères, Départements et Agences respectifs chargés des Infrastructures/ Travaux publics/Autoroutes et/ou Transports Routiers et tous autres Ministères, Départements et Agences en cas de nécessité, ainsi que le Commissaire en charge des Infrastructures de la Commission de la CEDEAO.
2. Les Parties Contractantes nouent des partenariats stratégiques avec le secteur privé et d'autres institutions pour garantir une mise en œuvre effective et efficiente du présent Traité.
3. Les Parties Contractantes rendent disponibles au public toutes les informations nécessaires qui régissent la circulation des personnes, des biens et des services sur le Corridor par un moyen accessible. Elles s'informent mutuellement et informent les autres parties prenantes des modifications apportées à de telles informations.

CHAPITRE IV : ITINERAIRES DE TRANSIT, INSTALLATIONS ET CIRCULATION DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Article 11 – Itinéraires de transit et installations

1. Normes techniques



Les Parties Contractantes conviennent d'harmoniser et mettre en œuvre des normes techniques pour les infrastructures, les installations, les équipements et les véhicules le long du Corridor conformément aux Décisions de la CEDEAO A/DEC. 6/7/96 portant adoption des Normes communes pour la conception des routes Communautaires ; A/DEC 2/5/81 relative à l'Harmonisation des législations sur les autoroutes dans la Communauté ; ainsi qu'à l'Acte Additionnel SP.17/02/12 relatif à l'Harmonisation des normes et procédures de contrôle des dimensions, poids et charges à l'essieu des véhicules de transport de marchandises au sein des États membres de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest.

2. Installations

L'Autorité devra :

- a. en partenariat avec le secteur privé, construire, faciliter, entretenir et exploiter les installations d'arrêt en cours de route, à des endroits désignés, lesquels prendront en compte le stockage, les bâtiments, le chargement et le déchargement, ainsi que d'autres installations auxiliaires, l'hébergement pour les conducteurs et d'autres agents d'exploitation, à des endroits qui peuvent être convenus par les Parties Contractantes.
- b. équiper le Corridor de systèmes de communication et de transfert de données nécessaires afin d'assurer le suivi du trafic inter-États et du trafic en transit au sein et à travers les territoires des Parties Contractantes.

3. Mesures de sûreté et de sécurité

- a. Les Parties Contractantes conviennent de coopérer à la prévention des crimes transfrontaliers.
- b. L'Autorité devra:
 - i. mettre en place des mesures pour la sûreté et la sécurité du trafic inter-États et du transit ayant lieu dans les limites de leurs territoires ou passant par ces derniers;
 - ii. s'assurer que les mesures de sûreté et de sécurité mises en place sont conçues et mises en œuvre sans porter entrave à la libre circulation, au transit et au transport inter-état;

Article 12 : Circulation des personnes

Les Parties Contractantes conviennent de :

- a. harmoniser les procédures d'immigration conformément au Protocole de la CEDEAO A/P.1/5/79 du 29 mai 1979, tel qu'amendé et relatif à la libre-circulation des personnes, à la résidence et à l'établissement.
- b. entreprendre des contrôles d'immigration conjoints à leurs frontières, conformément au Protocole de la CEDEAO A/P.1/5/79 du 29 mai 1979, tel qu'amendé et relatif à la libre-circulation des personnes, à la résidence et à l'établissement.



Article 13 : Installations et services frontaliers

Les Parties Contractantes s'engagent à :

1. Installations pour le dédouanement des marchandises

Fournir des installations adéquates pour permettre le dédouanement rapide du trafic inter-États et du trafic en transit à leurs postes-frontières respectifs désignés. Il est par ailleurs convenu que les Parties Contractantes appliquent les dispositions de l'Acte additionnel de la CEDEAO relatif à la création et à la gestion des Postes-frontières juxtaposés et correspondant aux Manuels de procédures.

2. Installations aux postes-frontières

- a. créer des Postes-frontières juxtaposés aux points frontaliers désignés, afin de faciliter les opérations conjointes et l'examen des moyens de transport ainsi que des marchandises ensemble pour éviter des contrôles douaniers répétés, qui peuvent entraîner le déchargement et le rechargement ;
- b. mettre en place les ressources adéquates pour la gestion rapide des formalités aux frontières, tels que les contrôles d'immigration, douaniers et sanitaires ;
- c. prévoir ou autoriser les tierces parties à fournir des installations d'entreposage pour le stockage des marchandises sous douane ;
- d. harmoniser les horaires de travail aux frontières à 24 heures pour tous les organismes nationaux en charge du contrôle aux frontières pour faciliter la circulation des marchandises et des personnes ;
- e. fournir un espace suffisant et sécurisé de stationnement pour les camions, pour d'autres véhicules en attente de dédouanement et pour le stockage des conteneurs.

Article 14 : Contrôles et opérations en douane

Les Parties Contractantes conviennent de :

1. Postes douaniers juxtaposés

Entreprendre des contrôles douaniers conjoints à leurs frontières respectives, conformément à l'Article 13 ci-dessus et à la Convention de la CEDEAO A/P5/5/82 relative à l'Assistance mutuelle en matière d'administration des questions douanières.

2. Contrôle douanier sur le territoire

Accélérer, sur leurs territoires respectifs, les contrôles douaniers, les périodes de séjour obligatoire dans les aires de stationnement, y compris les périodes de contrôle des marchandises et des documents, conformément aux principes de l'Organisation Mondiale des Douanes, aux Actes, Conventions, Protocoles, Décisions, Résolutions de la CEDEAO et aux meilleures pratiques internationales.



3. Harmonisation et simplification des procédures

Simplifier, réduire et harmoniser la documentation et les procédures ainsi qu'il suit :

- a. mettre en œuvre la Convention relative au transit routier inter-États des marchandises et limiter le nombre de documents et l'étendue des procédures et formalités requises pour le trafic inter-États, ainsi que le trafic en transit ;
- b. encourager l'harmonisation des systèmes douaniers par l'interconnection des administrations douanières le long du Corridor ;
- c. appliquer le Protocole de la CEDEAO portant instauration de la police d'assurance automobile aux tiers dénommée Carte brune de la CEDEAO et autres instruments pertinents.

CHAPITRE V : DISPOSITIONS FINALES

Article 15 : Ratification du Traité

Le présent Traité est soumis à la ratification des Parties Contractantes conformément à leurs dispositions constitutionnelles respectives.

Article 16 : Amendements

1. Sous réserve des dispositions prévues à l'Article 6 (3), toute Partie contractante peut proposer au Dépositaire un amendement au présent Traité, qui devra être examiné par les Parties Contractantes.
2. Tout amendement sera adopté par une décision prise à l'unanimité des Parties Contractantes.
3. Tout amendement au présent Traité qui est adopté par les Parties Contractantes entrera en vigueur dès réception par le Dépositaire des instruments de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation par au moins deux-tiers des Parties Contractantes ou à toute date ultérieure qui pourrait être spécifiée dans l'amendement.
4. Le Dépositaire informe toutes les Parties Contractantes de l'entrée en vigueur de tout amendement.



Article 17: Retrait et Résiliation

1. Toute Partie Contractante peut se retirer du présent Traité par une notification adressée aux autres Parties un an à l'avance.
2. Un tel retrait est subordonné à l'accord préalable des autres Parties Contractantes.
3. Le retrait d'une Partie contractante n'affecte pas ses obligations antérieures existantes découlant du présent Traité avant le retrait.
4. La notification du retrait du présent Traité est remise au Dépositaire qui en informe les autres Parties Contractantes.
5. Les Parties Contractantes peuvent à résilier du présent Traité par consentement mutuel et à l'unanimité.

Article 18: Règlement des différends

1. Tout différend découlant de l'interprétation et/ou de l'application des dispositions du présent Traité sera réglé à l'amiable par voies diplomatiques entre les Parties Contractantes.
2. À défaut, l'une ou l'autre Partie contractante, peut saisir la Cour de Justice de la Communauté dont la décision est exécutoire et sans recours.

Article 19: Dépositaire

1. Le Traité signé, ses annexes et les instruments de ratification sont déposés auprès du Président de la Commission de la CEDEAO. Des copies dûment certifiées sont acheminées au Président par les Parties Contractantes.
2. Le Dépositaire dispose des pouvoirs suivants :
 - a. assurer la garde du texte original du Traité et de ses annexes ;
 - b. préparer les copies certifiées du texte original et les transmettre aux Parties Contractantes ;
 - c. recevoir toutes signatures au Traité, ainsi qu'assurer la réception et la garde de tout instrument, de toute notification ou de toute communication s'y rapportant ;
 - d. examiner si la signature ou tout instrument, toute notification ou toute communication lié(e) au Traité est fait(e) en bonne et due forme ;



- e. informer les Parties Contractantes lorsque le nombre de signatures ou d'instruments de ratification ou d'acceptation requis pour l'entrée en vigueur du Traité a été reçu ou déposé ;
- f. informer les Parties Contractantes lorsque tout État qualifié pour adhérer au Traité en vertu de l'Article 23 a déposé ses instruments d'adhésion ;
- g. informer les Parties Contractantes du retrait d'une Partie ;
- h. enregistrer le Traité auprès du Secrétariat des Nations Unies ; et
- i. réaliser d'autres tâches spécifiées dans les dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

Article 20 : Entrée en vigueur

Le présent Traité entre en vigueur et est contraignant le jour où la dernière Partie Contractante aura déposé son instrument de ratification.

Article 21 : Adhésion

1. Le présent Traité est ouvert à l'adhésion des États tiers selon des modalités qui sont approuvées par les Parties Contractantes, à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Traité.
2. Les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Dépositaire.

Article 22 : Dispositions transitoires

L'ensemble des fonctions et pouvoirs conférés à l'Autorité, en vertu du présent Traité, et des règles de procédures précédemment exercés par le Comité de Pilotage, sont automatiquement transférés à l'Autorité à la date à laquelle celle-ci est à même de les exercer, conformément aux dispositions du présent Traité.

Fait à ~~Yamoussoukro~~ K.O. dans la République de ~~la~~ CÔTE D'IVOIRE le
30 du mois de MARS 2014 en langues Anglaise et
Française, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont, , signé le présent Traité

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN

Signature :

Nom : BONI YAYI

Titre : PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

Signature : *Alassane Ouattara*

Nom : *ALASSANE OUATTARA*

Titre : *Président de la République*

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA

Signature : *John Dramani Mahama*

Nom : *John DRAMANI MAHAMMA*

Titre : *Président, République du Ghana*

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU NIGÉRIA

Signature : *Goodluck E. Jonathan*

Nom : *Goodluck E. Jonathan*

Titre : *Président du Nigeria*

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE

Signature : *Robert Dussey*

Nom : *Robert DUSSEY*

Titre : *Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération*

EN PRESENCE DE :

Signature : *S. E. Kadré Désiré Ouédraogo*

Nom : S. E Kadré Désiré OUÉDRAOGO

Titre : Président de la Commission de la CEDEAO